

CODIGO DE POLICIA MARITIMA.

Codificación de la Comisión Legislativa No. 000 RO/ Sup 1202 de 20 de Agosto de 1960.

TITULO I

DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

SECCION I

De su organización y de su funcionamiento

Art. 1.- Establécese en el Litoral de la República las siguientes Capitanías de Puerto: Tres Capitanías Mayores que son: la del Puerto de Guayaquil, Puerto Bolívar y Manta, y Cuatro Menores que son: Las Capitanías de Puerto de San Lorenzo, Esmeraldas, Bahía de Caráquez y Salinas.

Nota: Artículo sustituido por Decreto Supremo No. 736, publicado en Registro Oficial 92 de 5 de Agosto de 1966.

Art. 2.- Las capitanías de puerto de la República tienen por objeto, dentro de los límites de sus respectivas circunscripciones, cumplir las siguientes obligaciones:

- a) Vigilar la correcta y segura navegación de todas las embarcaciones nacionales o extranjeras que trafiquen en sus aguas jurisdiccionales;
- b) Exigir el orden, comodidad y seguridad de los pasajeros y tripulantes ecuatorianos embarcados en naves, sea cual fuere su pabellón, que se encuentren en las aguas de su jurisdicción;
- c) Mantener el orden, la moralidad y seguridad en playas, muelles, embarcaderos y establecimientos de industrias marítimas;
- d) Precautelar los intereses fiscales; y,
- e) Cooperar en la Defensa Nacional.

Art. 3.- Para el cumplimiento de los deberes que les corresponden respecto de Policía Marítima, las capitanías de puerto estarán, dentro de los límites de su jurisdicción, investidas de las facultades que se conceden a la Policía Civil Nacional por los Artículos 9, 418 y 425 del Código de Procedimiento Penal; y su personal subalterno como agente de aquella tendrá las obligaciones y atribuciones puntualizadas en el Artículo 450 del citado Código.

Art. 4.- Las capitanías de puerto tendrán los siguientes límites geográficos:

La Capitanía Mayor del Puerto de Guayaquil comprende desde punta Chopoya, por el norte, hasta la boca del río Tenguel, por el sur, inclusive todos los puertos fluviales del sistema hidrográfico del Guayas;

La Capitanía Mayor de Puerto Bolívar, desde la boca del río Tenguel, por el norte, hasta la frontera con el Perú, por el sur;

La Capitanía Menor de San Lorenzo, desde la boca del río Mataje, en la frontera con Colombia, por el norte, hasta la punta denominada Vaquería, en el sur (Lat. 01 grados 12 minutos 00 segundos Norte, Long. 79 grados 08 minutos 30 segundos Oeste), inclusive todo el curso navegable del río Santiago;

La Capitanía Menor de Esmeraldas, desde la Punta Vaquería, al Norte, hasta la boca de Cojimés, por el sur;

La Capitanía Menor de Bahía de Caráquez, desde la boca de Cojimés, por el norte, hasta la boca de Charapotó, por el sur;

La Capitanía Menor de Manta, desde la boca de Charapotó, por el norte, hasta Punta Ayampe, por el sur;
y

La Capitanía Menor de Salinas, desde la Punta de Ayampe, por el norte, hasta la Punta Chopoya, por el sur.

Los límites de las capitanías que se establecieron en el Oriente y en el Archipiélago de Colón, serán fijados por el Presidente de la República.

Art. 5.- Cada una de las capitanías mayores será desempeñada por un oficial superior o general de la Marina de Guerra, nombrado por el Presidente de la República, y por el personal subalterno que contemple el Presupuesto.

Art. 6.- Las capitanías menores de puerto serán desempeñadas por oficiales superiores o inferiores de la Marina de Guerra a quienes nombre para ello el Presidente de la República, y por el personal subalterno que establezca el Presupuesto. En caso de falta del titular de una de ellas, lo subrogarán, en su orden, con la calidad de Capitán Accidental de Puerto, el Administrador de Aduanas, Jefe del Resguardo de Aduanas y el Jefe o Teniente Político del lugar.

En los puertos que no son sede de capitanía, las funciones que le corresponden, en tanto en cuanto no se ejerzan por el titular de aquella en cuya circunscripción se comprenden, ni por quien, según el inciso primero, lo subroga, serán desempeñadas, en su orden, por la autoridad de Aduana, la primera autoridad civil y la primera de Policía, del lugar, quienes cumplirán las instrucciones que se hayan impartido sobre el particular y darán cuenta de su actuación a la respectiva autoridad naval por el órgano regular.

Art. 7.- Para los efectos de este Código, la Capitanía Mayor de Guayaquil, la Comandancia de la Zona Naval, que tenga su sede en Guayaquil, la Comandancia General de Marina y el Ministerio de Defensa Nacional constituyen el órgano regular de las capitanías menores, órgano del que no podrán prescindir sino en los casos expresamente exceptuados por la superioridad o en aquellos en que sea permitido hacerlo por los reglamentos disciplinarios.

Art. 8.- En lo naval militar, las capitanías de puerto dependerán de la Comandancia de la Zona Naval a que pertenezcan, y en lo civil, estarán subordinadas al respectivo gobernador.

Art. 9.- Las capitanías estarán ubicadas en el malecón de los puertos, a inmediaciones de los embarcaderos, y en la parte superior de su puerta principal exhibirán el Escudo de la República con la inscripción "Capitanía de Puerto".

Art. 10.- Anualmente serán fiscalizadas en lo técnico y lo judicial las capitanías de puerto por un oficial general y un oficial de Justicia Militar, nombrados por el Ministro de Defensa Nacional, a pedido de la Comandancia General de Marina.

Art. 11.- Las capitanías de puerto recibirán y despacharán las naves de cualquier nacionalidad y procedencia desde las 06,00 hasta las 18,00 horas de todos los días del año. Fuera de aquellas horas, podrá obtenerse que lo hagan, si se reúnen estos requisitos: solicitud escrita o radiotelegráfica de los interesados o sus agentes o del capitán de la nave de que se trate, aceptación de la autoridad aduanera del puerto, y sometimiento expreso de los solicitantes a la condición de pagar el sobretiempo fijado por el correspondiente reglamento al personal de la capitanía de puerto.

Art. 12.- En las capitanías de puerto son horas hábiles para atender al público en las oficinas, desde las 08,00 hasta las 12,00 horas y desde las 14,00 hasta las 18,00 horas, de cada día, excepto los días feriados.

Art. 13.- La Capitanía del Puerto de Guayaquil tendrá las siguientes Secciones, sin perjuicio de las que se establecieren para su mejor servicio:

1. Playas y Bahía;
2. Movimiento Portuario;
3. Material y Personal de la Marina Mercante Nacional;
4. Prácticos;
5. Radio - naval;
6. Justicia; y,
7. Archivo.

Art. 14.- Al ayudante de la capitanía de puerto corresponde el control de todas sus Secciones.

Cada una de estas tendrá un jefe, quien, si se trata de la cuarta, de la quinta o de la sexta, debe ser oficial, y si de la primera, de la segunda, de la tercera o de la séptima, oficial o suboficial.

Art. 15.- Las funciones de cada una de estas Secciones, sin perjuicio de las que el capitán o su ayudante les imponga, serán las siguientes:

La primera Sección tendrá a su cargo la policía marítima de la bahía y de las playas. Por tanto, su personal estará integrado por el de marinería de la Capitanía. Los individuos de él, denominados "Agentes de la Policía Marítima", usarán como distintivo, en el primer tercio del brazo derecho, un disco negro de paño o lanilla de sesenta milímetros de diámetro cuyo contorno se realzará por hilo rojo y cuyo interior contendrá, bordadas con aquel, las letras P. M., de veinticinco milímetros de largo y de ancho, y tres o cuatro milímetros de grueso, las que significan "Policía Marítima".

La segunda Sección tendrá a su cargo:

a) La tramitación de los documentos relacionados con el movimiento portuario; es decir, de entrada y salida de naves de cualquier bandera y pasajeros, de o para los puertos de la República o puertos extranjeros;

b) La revisión del certificado de la Comisión Inspector de Embarcaciones o de quien la sustituya con arreglo a la Ley, que toda nave nacional y las naves extranjeras que hagan el comercio costanero entre puertos ecuatorianos deben agregar a sus documentos de salida, y la revisión del certificado de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o de la entidad que legalmente haga sus veces, cuya presentación exigirá, de conformidad con el Art. 49, a las embarcaciones nacionales que se propusieren viajar al Archipiélago de Colón, o al extranjero;

c) La notación, en los libros respectivos, del movimiento portuario, tanto de embarcaciones como de pasajeros;

d) La confección de cuadros estadísticos que la Capitanía debe enviar mensualmente de conformidad con el Art. 58; y,

e) La revisión de los Cuadernos de Bitácora de las embarcaciones nacionales; la anotación de los accidentes graves que sufran dentro de las aguas jurisdiccionales las naves, cualquiera que sea su pabellón, y de los que ocurran en cualquier mar a naves ecuatorianas; la comunicación de esos accidentes a la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o a quien la reemplace, por órgano del capitán de puerto, y la dación inmediata a esta autoridad de un parte de todas las anomalías que se anotaren en el cumplimiento de cualquiera de sus tareas.

Corresponde a la tercera Sección:

a) El registro de la gente de mar, oficiales y tripulación de la Marina Mercante Nacional y gremios marítimos;

b) El registro de toda clase de embarcaciones nacionales en los libros matrices y el cuidado de que, tanto la gente de mar como los armadores, presenten completa toda la documentación que según el caso les impone este Código; y,

c) La expedición de sus respectivos certificados de matrícula y la obligación de examinarlos y dar parte a sus superiores de las irregularidades que observare.

La cuarta y quinta Secciones estarán integradas por el personal de prácticos y radiotelegrafistas, respectivamente, y sus funciones serán las que se determinen en los correspondientes reglamentos.

La sexta Sección tendrá a su cargo la asesoría en derecho de todos los asuntos que se le confiaren; tales como informes, supervigilancia de la tramitación judicial y todo lo demás relacionado con la función jurídica del capitán de puerto y del jurado de capitanes.

La séptima Sección organizará y custodiará todos los libros, documentos, actas, decretos, informaciones sentencias, resoluciones, registro de las embarcaciones nacionales y de gente de mar, oficios, órdenes, etc., de los últimos treinta años. El jefe de la Sección será el directamente responsable de la custodia del archivo, y su deber principal será el conservar todos los documentos debidamente encuadernados y empastados, año por año, en estricto orden cronológico.

Art. 16.- Los libros y documentos indispensables que deben conservarse en el archivo de la capitanía de puerto, son:

- 1) De Revista de Comisario;
- 2) De Inventario;
- 3) De Registro de Embarcaciones Mayores Nacionales (matrículas);
- 4) De Registro de Embarcaciones Menores Nacionales (matrículas);
- 5) De anotaciones de Títulos de Oficiales de la Marina Mercante Nacional (Capitanes de Altura, Costaneros y Fluviales, Ingenieros y Pilotos);
- 6) De anotación de Profesionales de la Marina Mercante (radioperadores, cirujanos, contadores);
- 7) De Registro de Contratos, de arriendos de embarcaciones, de escrituras de compraventa y actas de incineración de documentos de la Capitanía;
- 8) De Registro de Contratos de gente de mar en naves extranjeras; 9) De entrada y salida de embarcaciones;
- 10) De Registro de Ocupación de zonas de bahía y playas;
- 11) De Registro de tripulantes de la Marina Mercante Nacional (matrículas);
- 12) De Registro de gremios marítimos (matrículas);
- 13) Legajos, mesa a mesa, de las listas de pasajeros, del movimiento marítimo interno y externo del país; y,
- 14) Cuaderno de Bitácora de la capitanía de puerto en el que por los respectivos oficiales de guardia estarán consignadas todas las novedades de importancia, horas de marea y datos meteorológicos observados en cada día.

Art. 17.- De los libros y documentos citados en el artículo anterior, los que se mientan en los números 1) y 2) deberán ser conservados indefinidamente; los puntualizados en los números 3), 4), 5), 6) y 7), conservados por treinta años, y luego, remitidos al archivo del Ministerio de Defensa Nacional, para lo cual el 7 de enero de cada año, previo levantamiento de una acta, se separarán aquellos cuya fecha precise haber cumplido aquel lapso.

Los restantes libros y legajos, en la misma fecha y previas las mismas formalidades, deberán ser incinerados. La incineración deberá practicarse con la presencia del Comandante de la Zona Naval cuya sede sea Guayaquil, del capitán de puerto y del ayudante de la Capitanía, los mismos que firmarán el acta, en la que constarán todos los libros remitidos al archivo general del Ministerio de Defensa Nacional y los documentos incinerados.

De esta acta, que se sentará en los libros respectivos, se remitirá copia a la Comandancia General de Marina.

SECCION II

De la jurisdicción de Policía Marítima y de su competencia

Art. 18.- La jurisdicción de Policía Marítima alcanza, además del mar territorial, de la plataforma o zócalo continental y de las playas del mar, cuya extensión se determina o indica en el Título III del Libro II del Código Civil, a todas las aguas interiores de los golfos, bahías, ensenadas, estrechos y canales de la República, ya se trate de las provincias continentales, ya de las islas adyacentes, ya del Archipiélago de Colón o de Galápagos.

Art. 19.- La jurisdicción naval o marítima se ejerce por los capitanes de puerto, el Jurado de Capitanes y la Corte de Justicia Militar.

Art. 20.- El capitán de puerto tiene competencia para conocer y fallar en todas las causas iniciadas por las contravenciones comunes de Policía, y las de Policía Marítima que se cometan por cualquier persona dentro de los límites jurisdiccionales de la respectiva capitanía de puerto; y en los accidentes o siniestros ocurridos entre embarcaciones menores de cincuenta toneladas, en los casos en que no hubiere ocurrido pérdida de vidas humanas.

El procedimiento estará arreglado en lo posible a la Sección III del Libro V del Código de Procedimiento Penal común. Intervendrán el secretario, el oficial ayudante, funcionario o empleado que le siga en jerarquía de la respectiva capitanía de puerto.

Art. 21.- El Jurado de Capitanes será competente para fallar en todas las causas instruídas ante las capitanías de puerto por accidentes o siniestros marítimos que hayan ocurrido en las aguas territoriales o a bordo de naves de la marina mercante nacional en alta mar, y que no corresponda fallar al capitán de puerto, según el artículo anterior.

LINK:

Ver JURADO DE CAPITANES, Gaceta Judicial. Año LXXXI. Serie XIII. Nro. 10. Pág. 2137. (Quito, 13 de Enero de 1981).

Art. 22.- El Jurado de Capitanes se integrará por cinco miembros. Cuatro de estos serán nombrados de conformidad con lo que dispone el Artículo 360, por el Comandante de la respectiva Zona Naval, y el quinto, será el mismo capitán de puerto, quien lo presidirá. Para ejercer el cargo de Jurado, se necesita ser oficial navegante de la Marina de Guerra o de la Marina Mercante, Nacional.

Actuará de secretario del Jurado de Capitanes, el oficial ayudante de la Capitanía de Puerto y, a falta de éste, el funcionario o empleado de la misma Capitanía que le siga en jerarquía.

Art. 23.- Las resoluciones del Jurado de Capitanes se limitarán a establecer la responsabilidad o irresponsabilidad técnica profesional del indiciado; y respecto de este fallo, habrá únicamente la consulta de ley para los casos de accidentes o siniestros de naves de alto bordo o de accidentes o siniestros de embarcaciones de cualquier porte que hubieran causado el fallecimiento o la desaparición de seres humanos.

El capitán de puerto, elevará la consulta, de oficio, ante la Corte de Justicia Militar después del tercer día de notificado el fallo.

Art. 24.- La Corte de Justicia Militar conocerá y resolverá por el mérito de los autos, todas las causas que suban en consulta; y las que, por indemnización de daños y perjuicios, intenten los perjudicados contra el respectivo capitán de puerto u oficial de Justicia Militar, en los casos en que la Capitanía de Puerto este provista de Asesor Jurídico.

TITULO II

DEL PERSONAL DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

SECCION I

De los capitanes de puerto

Art. 25.- Los capitanes de puerto serán nombrados por el Presidente de la República, a solicitud del Ministro de Defensa Nacional.

Art. 26.- El oficial en situación de retiro que fuere designado capitán de puerto, continuará en esta situación; pero tendrá derecho (además de su pensión de retiro) a una bonificación, que será fijada en el presupuesto de marina.

Art. 27.- El capitán de puerto cumplirá las órdenes de carácter marítimo militar que le imparta la superioridad naval, y en lo civil, las del gobernador de su respectiva jurisdicción y aquellas que le impartan las autoridades judiciales competentes para la aprehensión de delincuentes y arraigados. El procedimiento se ajustará a las prescripciones legales, inclusive las del Derecho Internacional.

Art. 28.- El capitán de puerto tendrá bajo su dependencia, además del personal asignado a la Capitanía, al cuerpo de prácticos, en los puertos donde existiere oficialmente este servicio, y al personal de radiotelegrafistas.

Art. 29.- Los capitanes de puerto, sean oficiales en servicio activo o en retiro, estarán sujetos a las leyes y reglamentos naval militares. Se considerará como si estuvieren en servicio activo, solo para los efectos de disciplina y jurisdicción.

Art. 30.- Los capitanes de puerto conservarán su jurisdicción mientras no sean legalmente reemplazados y no hayan verificado la entrega de su cargo previo inventario, según la Ley Orgánica de Hacienda.

Art. 31.- Los capitanes de puerto son los jefes de la Policía Marítima y Fluvial y tienen autoridad para el cumplimiento de las funciones que atañen a su cargo:

- a) Sobre los capitanes, oficiales, marinería y pasajeros de las embarcaciones mercantes, nacionales o extranjeras, surtas en las aguas de su jurisdicción;
- b) Sobre los miembros de los gremios navales, sindicalizados o no; y,

c) En general, sobre toda persona que se encuentre dentro de la zona de su jurisdicción: en los muelles, desembarcaderos y playas.

Tienen asimismo, autoridad sobre los dueños de inmuebles o predios situados a orillas de los mares o ríos, para los asuntos relacionados con la buena conservación de las playas y tierras contiguas destinadas al uso de pescadores; pero sin menoscabar las atribuciones que la Ley concede a la Policía Civil Nacional o a las autoridades aduaneras, a las que el capitán de puerto prestará auxilio para el cumplimiento de sus funciones.

Art. 32.- El capitán de puerto, dentro de los límites de su respectiva capitanía, ejerce jurisdicción policial en las playas hasta el límite de la más alta pleamar y, por tanto, en los muelles, embarcaciones, varaderos, diques, arsenales, esteros, lagos y ríos navegables y, en general, en toda maniobra que se efectúe a bordo, o en las riberas de su territorio jurisdiccional.

También tiene jurisdicción, mar afuera, y ejerce su derecho de policía en guarda de la seguridad y cumplimiento de las leyes fiscales de la República, sobre todo lo que comprende la jurisdicción de Policía Marítima, según el Art. 18.

Art. 33.- La jurisdicción de Policía Marítima la ejercen también el Jurado de Capitanes y la Corte de Justicia Militar, según los Arts. 355 y 360.

Art. 34.- Corresponde a la Policía Marítima:

- a) El juzgamiento de las contravenciones a los preceptos de este Código;
- b) El juzgamiento de las puntualizadas en los Arts. 353 y 356;
- c) El juzgamiento de los accidentes marítimos. La resolución servirá como base para la iniciación del enjuiciamiento penal y para el reclamo de las indemnizaciones correlativas; y,
- d) La actuación como juez de conciliación en las acciones de comercio o de trabajo propuestas entre la gente de mar, o contra esta por particulares. Si fracasare su mediación, enviará a las partes ante sus respectivos jueces.

Art. 35.- El capitán de puerto tiene autoridad para imponer, dentro de su jurisdicción, prisión preventiva hasta por cuarenta y ocho horas a cualquier persona, pertenezca a los gremios marítimos o no; para juzgarla o remitirla a disposición de los jueces competentes; y para juzgar e imponer multas por infracciones a cualquier precepto de esta Ley y por las contravenciones señaladas en el Art. 354.

Podrá también imponer las penas señaladas en los Arts. 207, 208, 209 y 210 del Código Penal, por ultraje a su autoridad en el ejercicio de sus funciones, a la de sus ayudantes o a la de los vocales del Jurado de Capitanes.

Art. 36.- Cualquiera persona detenida por infracción a esta Ley podrá ser puesta en libertad hasta tanto se termine su causa y se dicte la resolución correspondiente, siempre que para tal fin rinda caución, a satisfacción del capitán de puerto.

Art. 37.- En caso de delito cometido a bordo de una nave surta en el fondeadero, en los muelles, en los desembarcaderos o en las playas, el capitán de puerto mandará capturar al delincuente y lo pondrá a disposición del juez del crimen. Si el delito ocurriere en un buque extranjero, el capitán de puerto, previa notificación hecha al capitán de la nave, capturará y desembarcará al indiciado.

Art. 38.- El capitán de puerto tiene facultad para hacer comparecer a su despacho a cualquiera persona, sea cual fuere su nacionalidad, pertenezca a los gremios navales o no, este a bordo o en tierra. Si, sin causa justificada, no concurriere la persona citada a la hora y día señalados, el capitán de puerto volverá a hacerla citar mediante boleta, después de la cual si no se presentare, procederá a la captura por sus propios agentes o solicitará a la autoridad de Policía del lugar el auxilio necesario. El capitán de puerto sancionará la desobediencia, y si hubiere ocasionado perjuicios a terceros, estos podrán deducir acción ante juez competente.

Art. 39.- Son deberes del capitán de puerto:

- a) Dar parte, con las novedades, de la recepción de su cargo;
- b) Presentarse personalmente al gobernador de la provincia, si residiere en el mismo puerto, o telegráficamente, ratificando por oficio, su posesión del cargo;
- c) Comunicar por oficio su posesión al jefe militar de la plaza, al jefe de la Policía Civil Nacional, al administrador de Aduana y a cada uno de los cónsules residentes en el puerto.

Art. 40.- Es obligación del capitán de puerto recibir a las naves que arriben al puerto, una vez cumplidos los requisitos previos, designarle su fondeadero, el número de anclas, los brazos de cadena y la dirección con los que las han de fondear según las épocas del año y los vientos y corrientes prevaecientes, que el capitán de puerto debe conocer, y, cuando estas naves, después de cumplidas todas las formalidades aduaneras y pagos fiscales, soliciten la visita de zarpe; previa revisión de los documentos y comprobación de que la nave en todo esta conforme con lo reglamentario, otorgar, en la licencia de salida, el zarpe correspondiente.

Art. 41.- Es deber del capitán de puerto desplegar estricta vigilancia en el transporte de pasajeros que implique larga navegación. Por tanto, antes de conceder el zarpe a una embarcación que, con pasajeros, se proponga realizar un viaje marítimo de más de veinticuatro horas, se convencerá, por si o por su ayudante, de:

- a) Que la línea de franco bordo, que es obligatoria a toda nave de más de veinticinco toneladas de registro, este correcta, es decir, no cubierta por la línea de agua;
- b) Que la embarcación se encuentre bien estibada; que no lleve en su carga ninguna de las siguientes sustancias inflamables: ácidos, aguarrás, alcohol, artículos de pirotecnia, carburo de calcio, dinamita, éter, fósforos, gasolina, kerosene, parafina, petróleo, pólvora, proxila o proxilo, salitre y otros efectos semejantes; excepto los necesarios para su uso, y que nada anormal se registre en el mecanismo de propulsión y gobierno; y,
- c) Que tengan todos los indispensables elementos para combatir un incendio, botes a remo y propulsión mecánica y balsas o flotadores en número suficiente para todo el pasaje y la tripulación; los instrumentos, cartas y libros necesarios, etc., para cuya mejor comprobación, si la nave es nacional, exigirá al capitán la presentación del certificado de la Comisión Inspectora de Embarcaciones

Nacionales (C.I.E.N.) o de la entidad que legalmente haga sus veces; agua y víveres necesarios e instalación de radio de acuerdo con los reglamentos.

Si una nave nacional de cualquier tráfico, o extranjera del tráfico de cabotaje, no estuviere en conformidad respecto a cualquiera de los reglamentaciones, impedirá la salida de la nave negándole el zarpe hasta que se ponga conforme, y comunicará este particular a la autoridad de Aduana; pero, si la nave es de bandera extranjera y de exclusivo tráfico internacional, el capitán de puerto le negará el zarpe en el caso de que encontrare incorrecta la línea de franco bordo, hasta que el capitán de la nave o su agente pague la multa prescrita en el Art. 370 y descargue por su cuenta lo que fuere necesario para poner su línea de flotación a su franco bordo; y en los demás casos, es decir, los comprendidos en los apartados b) y c), el capitán de puerto solo deberá ordenar a los pasajeros ecuatorianos, si los hubiere a bordo, abandonar la embarcación hasta nueva orden, comunicar el particular al cónsul respectivo y no conceder el zarpe, mientras la nave no se ponga correcta o el cónsul respectivo se lo pida por oficio.

Art. 42.- En la navegación fluvial, el capitán de puerto impedirá que se lleven pasajeros o carga sobre las toldillas (cubierta más alta), sancionando de acuerdo con el Artículo 373 a los capitanes que infrinjan esta disposición; vigilará que el número de pasajeros no exceda del que, atendiendo a la capacidad de los camarotes, cámaras, entrepuente o rancho y a los respectivos preceptos legales, fijará la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o quien legalmente la sustituya, y constará en un cuadro colocado en la correspondiente dependencia del barco y suscrito y sellado por el capitán de puerto y por el jefe de dicha entidad; y especialmente impedirá que la embarcación vaya sobrecargada, a tal punto que su marca de franco bordo quede tapada, o que por mal estibada haga peligrar la vía de los pasajeros.

Art. 43.- El capitán de puerto no permitirá fondear a menos de tres millas del perímetro edificado de su puerto a las embarcaciones mercantes, nacionales o extranjeras, que conduzcan explosivos, cualquiera que sea su cantidad. En tratándose de carga o descarga de esos materiales en el puerto de Guayaquil, exigirá al armador o agente tener por su cuenta y a corta distancia de la nave que la efectúa, durante todo el tiempo de faena con dichos materiales, un buque bomba contra incendios o un remolcador de suficiente potencia, listo para darle agua o remolque en caso de incendio o cualquier otro accidente que ocurriera a la nave.

Art. 44.- El capitán de puerto deberá impedir el embarque de pasajeros ecuatorianos en las naves que en su cargamento lleven materias explosivas o inflamables y sancionará a las agencias o capitanes que vendieren pasajes para aquellas naves.

Art. 45.- Tan pronto como el capitán de puerto tenga anuncio de arribo de una nave que conduce explosivos entre su cargamento, deberá comunicar, con carácter de urgente, dicho particular al jefe del Cuerpo de Bomberos del puerto y a la autoridad aduanera, indicándole el nombre de la nave, el día y la hora aproximada del arribo, y el lugar señalado para su fondeadero.

Art. 46.- En su despacho y en los demás actos del servicio, el capitán de puerto y todo su personal subalterno, vestirán el uniforme reglamentario del personal de la Armada, aunque se hallen en situación de retiro.

Art. 47.- El capitán de puerto deberá vigilar que se exija con estrictez el cumplimiento de los requisitos que imponen los Arts. 123 a 131 y 149 a 154, en el despacho de matrículas para el personal de la Marina Mercante y de los gremios; y para las embarcaciones.

Art. 48.- La autoridad marítima, si fuere necesario, podrá requisar a los particulares, dentro de los límites de su jurisdicción, toda clase de materiales náuticos (cadenas, cabos, etc.), inclusive embarcaciones, y otorgará al armador o propietario la constancia de la requisa, a fin de que el Estado o el beneficiario, a su tiempo, indemnice su valor o pague su deterioro, arriendo o servicio.

Art. 49.- El capitán de puerto no otorgará el zarpe a las embarcaciones, nacionales o extranjeras, mayores de veinticinco toneladas cuya línea de flotación sobrepase a la línea de franco bordo, ni a las que carecieren de la marca legal del franco bordo.

Tampoco les dará el zarpe para salir en viaje a puertos extranjeros o a las islas del Archipiélago de Colón a las embarcaciones nacionales que no exhiban el certificado de reconocimiento previo a dicho viaje, verificado por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o el órgano que legalmente la reemplace, en el que se acrediten las buenas condiciones de la nave para el viaje, y el certificado del inspector de radio.

Art. 50.- El capitán de puerto exigirá a las naves ecuatorianas de más de veinticinco toneladas cumplir las disposiciones contenidas en esta Ley respecto al Reconocimiento, Inspección y Clasificación de naves, negándoles el zarpe cuando cualquiera de estos certificados declare innavegables a las naves, o cuando la fecha de alguno de los dos últimos certificados hubiere caducado. En este último caso, podrá concederles, para la renovación, un plazo prudencial improrrogable.

Art. 51.- El capitán de puerto no permitirá a ningún particular instalar faros, boyas, balizas, luces, etc., para servicios de carácter exclusivamente privado, sin el conocimiento del Servicio Hidrográfico de la Armada y la autorización del Ministerio de Defensa Nacional, autorización que deberá ser solicitada por el interesado mediante el órgano de la Capitanía del Puerto. La solicitud contendrá la completa descripción y los detalles de ubicación de la instalación propuesta. Exceptúanse aquellas luces que tengan por objeto indicar al navegante un peligro surgido de improviso, pero debe de inmediato darse cuenta de su instalación a la autoridad marítima.

Art. 52.- El capitán de puerto prestará auxilio inmediato a toda nave cuyo capitán lo solicite, de palabra o por cualquier clase de señales, o aunque no lo solicite, si nota visiblemente que lo requiere.

Art. 53.- El capitán de puerto deberá anotar en los planos hidrográficos de su oficina los cambios que notare en el fondo y en las riberas del perímetro marítimo de su jurisdicción, y dará parte inmediato a la superioridad naval y al Servicio Hidrográfico, para que este verifique el parte.

Art. 54.- El capitán de puerto deberá observar diariamente el estado del mar, si el puerto es marítimo, y la intensidad de la corriente en el perímetro del fondeadero, datos que se consignarán en un libro, cuyo contenido será la base de los certificados que, previa solicitud presentada en papel sellado de cinco suces, otorgará respecto de los referidos particulares.

Art. 55.- Cuando el capitán de puerto recibiere denuncia escrita de que una nave ha sufrido averías o de que se hallan en mal estado su casco, sus máquinas o cualquiera otra parte importante; si aquella fuere nacional, el capitán de puerto ordenará a la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o a la entidad que legalmente la sustituya, que realice el reconocimiento del barco, por cuenta de éste; y si fuere extranjera, transcribirá la denuncia al cónsul respectivo y despachará la embarcación tan pronto como este se lo pida por oficio.

Caso de resultar infundada la denuncia, el capitán o armador podrá demandar ante el juez competente la indemnización de gastos y perjuicios.

Art. 56.- El capitán de puerto velará porque todas las naves, cualesquiera que fueren su tonelaje y bandera, que naveguen en sus aguas jurisdiccionales, cumplan estrictamente las disposiciones contenidas en el Reglamento Internacional Para Evitar Choques en el Mar, aprobado por Gran Bretaña y modificado por la Cámara de Comercio de Londres, en 1937, sancionando a las que lo infrinjan. Con este fin deberá disponer de una lancha veloz a la que ordenará que, por lo menos cada tres días, desde la puesta hasta la salida del sol, haga servicio efectivo de policía marítima, hasta el límite de bahía, en los puertos marítimos, y a lo largo del río, hasta Puná, en el puerto de Guayaquil, impidiendo la piratería y el contrabando, y anotando toda embarcación que navegare con sus luces apagadas o en contra de los reglamentos.

Art. 57.- Los capitanes de puerto cumplirán y harán cumplir, en lo que dependa de su autoridad, las leyes y los reglamentos sanitarios, las disposiciones de la Junta de Sanidad y en general todas las normas relativas a la higiene de los puertos y de las naves, visitas sanitarias, desinfecciones, cuarentenas y clausuras de los puertos.

Art. 58.- En la Capitanía Mayor de Guayaquil, el capitán de puerto mantendrá servicio permanente de veinticuatro horas de guardia; y servicio de escucha de veinticuatro horas en las ondas de llamada internacional para atender a las estaciones radiotelegráficas de las naves que, de acuerdo con los reglamentos nacionales e internacionales de radiocomunicación, llamen a esta estación (H.D.C.).

Art. 59.- El capitán de puerto debe cooperar para el fomento de la pesca nacional, impedir o reprimir la pesca clandestina y velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos concernientes a pesca y cacería marítima.

Art. 60.- El capitán de puerto debe prestar especial atención al estricto cumplimiento de lo prescrito en el inciso c) del Art. 4 y en las demás disposiciones concernientes a los medios de transporte marítimo y fluvial del Decreto Supremo No. 400 de 29 de mayo de 1937, publicado en el No. 513 del Registro Oficial, de 14 de junio del mismo año.

Art. 61.- El capitán de puerto dará inmediato parte a la superioridad naval, con todos los detalles que le haya sido posible obtener, de los accidentes marítimos (naufragios, varadas, incendios, colisiones, que revistan alguna gravedad o que hayan ocasionado pérdida de vidas), y le remitirá copia auténtica con la firma del secretario, de los fallos del Jurado de Capitanes y en general de todos los documentos que, a su juicio, merezcan ser conocidos por la superioridad.

Art. 62.- El capitán de puerto controlará el funcionamiento de los faros ubicados en el sector de costa de su jurisdicción, y comunicará a la superioridad naval y a la Inspección de Faros cualquiera novedad que personalmente notare o le comunicaren los capitanes mercantes o sus subalternos.

Art. 63.- El capitán de puerto enviará mensualmente a la Comandancia General de Marina y a la Dirección General de Estadística, los siguientes cuadros:

a) De entrada y salida de las embarcaciones nacionales dedicadas al tráfico entre puertos nacionales o con puertos extranjeros;

b) De entrada y salida de embarcaciones extranjeras; y,

c) De pasajeros que por la vía marítima hayan entrado o salido del país.

En los cuadros determinados en las letras a) y b) se consignarán los siguientes datos: nombre, porte, aparejo, eslora, manga, puntal, calado máximo con el que entro al puerto la embarcación, calado máximo con el que salió la embarcación del puerto, nombre del patrón o capitán y fechas de entrada y de salida respectivas. En el cuadro determinado en la letra c) llamado de Movimiento Migratorio, consignará los nombres y apellidos de los pasajeros que del exterior o para el exterior hayan entrado o salido del puerto, su sexo, nacionalidad, profesión y puerto donde se hubieren embarcado o al que emigraren, datos que los tomará de las listas de pasajeros que, confeccionadas según el Art. 230, le serán entregadas a la entrada o salida de las naves.

Art. 64.- El capitán del puerto de Guayaquil, directa y diariamente, comunicará por radio o por telégrafo al Ministerio de Defensa Nacional, con anticipación de ocho días, por lo menos, la procedencia y fecha de arribo y el destino y fecha de salida de las naves de alto bordo que entren y salgan del puerto, salvo el caso que reciba orden en contrario de la superioridad.

Art. 65.- El capitán de puerto enviará a la Comandancia General de Marina, semestralmente, y por duplicado:

a) Cuadros estadísticos de embarcaciones patentadas y matriculadas; y,

b) Cuadros estadísticos de gremios navales matriculados.

Art. 66.- El capitán de puerto velará por el cumplimiento de las normas que versan sobre inspección, clasificación y reconocimiento de las naves de la Marina Mercante Nacional, y de las extranjeras que trafiquen en las costas ecuatorianas.

Art. 67.- El capitán de puerto inspeccionará, personalmente con los oficiales de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, o del órgano que legalmente haga sus veces, una vez al año, todas las embarcaciones de propulsión mecánica de tráfico internacional y costanero, y los muelles, embarcaciones, diques, varaderos, maestranzas y arsenales de la Marina Mercante, suspendiendo en sus actividades, a aquellos establecimientos o buques que, a su juicio, se encontraren en disconformidad con las leyes o reglamentos.

Art. 68.- El capitán del puerto de Guayaquil dirigirá el tráfico marítimo con miras a que sean eficazmente servidas todas las líneas de navegación necesarias para el normal desarrollo comercial de todas las zonas del Litoral de la República, inclusive el Archipiélago de Colón. En la asamblea de armadores de que trata el Artículo 303, anualmente fijará en forma equitativa, atendiendo a los intereses de la Marina Mercante y a los demás del comercio, las correspondientes tarifas de fletes y pasajes para cada una de las líneas marítimas y fluviales que se establezcan en el país. Tanto el proyecto de líneas del tráfico marítimo como sus tarifas los deberá someter a la aprobación del Ministerio de Defensa Nacional, para ponerlos en vigencia.

Art. 69.- El capitán de puerto vigilará que en su oficina se lleve al día la estadística del movimiento portuario, tanto de naves como de pasajeros.

Art. 70.- En su calidad de Práctico Mayor honorario del Puerto, cada seis meses, el Capitán del puerto de Guayaquil, acompañado del Práctico Mayor efectivo; y, el sólo, en los demás puertos donde el servicio de prácticos no exista, recorrerá la bahía en la embarcación de su reparto, practicando sondeos en los lugares que según denuncia hubieren sufrido alteraciones en la profundidad y en los demás que creyere del caso examinar, y elevará a la superioridad el correspondiente informe.

Art. 71.- El capitán de puerto personalmente, por lo menos cada sesenta días, hará, en la lancha de su dependencia, recorridos nocturnos de toda la bahía, siguiendo de manera preferente la ruta frecuentada por las naves de alto bordo, para cerciorarse de que todas las embarcaciones que se encuentren dentro de las aguas de élla, observen los Reglamentos para Evitar Choques, especialmente aquellos referentes a las luces y las prescripciones sobre Personal Mínimo de Guardia, a bordo de las embarcaciones de puerto.

Art. 72.- En caso de necesidad, y si el capitán de puerto fuere oficial de la Marina de Guerra, en su carácter militar, tendrá a su cargo la dirección de la fuerza armada militar en el sector marítimo de su jurisdicción, siempre que la superioridad no colocale tal dirección bajo otro Comando.

Art. 73.- El capitán de puerto será responsable ante el Ministerio de Defensa Nacional del cumplimiento de las leyes y reglamentos marítimos y de la eficiencia de los servicios que corresponden a la capitanía.

Para el cumplimiento de su misión, además de las atribuciones que otros preceptos de este Código le confieren, tiene las siguientes:

a) Conocer de todo acto que se ejecute dentro de los límites de su jurisdicción, o intervenir en el, según el caso. Toda autoridad o entidad que deba hacer cumplir una ley, reglamento u ordenanza a bordo de las embarcaciones mercantes en las playas, muelles o embarcaderos, lo hará previo conocimiento del respectivo capitán de puerto;

b) Someter, de conformidad con lo dispuesto en el inciso f) del Art. 360, a la superioridad naval la lista de capitanes mercantes que para la audiencia del Jurado de Capitanes se han de encontrar en el puerto, con el fin de que el mando naval cuya sede es Guayaquil, los incluya en el sorteo de Jurados, que se verifica según el inciso g) del mismo artículo;

c) Someter anualmente a la consideración del Ministerio de Defensa Nacional los proyectos de reformas a los reglamentos que estime convenientes; y,

d) Tramitar las solicitudes que le fueren presentadas, decretando o informando según el caso; por el órgano regular, si se dirigieren a la superioridad naval; y directamente, si a las autoridades civiles o a la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, u órgano que legalmente la sustituya.

Art. 74.- Si la capitanía de puerto contare con un asesor jurídico, que será un oficial de Justicia Militar, el capitán de puerto pronunciará todas sus resoluciones con el dictamen de aquel, quien será el único responsable.

Art. 75.- La Corte de Justicia Militar, en fallo que causará ejecutoria, dirimirá todo conflicto de jurisdicción que surgiere entre la capitanía y cualquiera de las autoridades civiles del puerto.

SECCION II

Del ayudante de capitanía de puerto

Art. 76.- El ayudante de capitanía de puerto responder directamente ante el capitán de puerto por el incumplimiento de los reglamentos, disposiciones y órdenes en que incurriere el personal subalterno.

Art. 77.- Son deberes y atribuciones del ayudante:

a) Cumplir todas las órdenes que le imparta el capitán de puerto; b) Respetar al capitán de puerto en los actos respecto de los cuales este así lo disponga;

c) Inspeccionar el funcionamiento de las secciones de la capitanía, vigilar que sus libros y registros estén al día, corregir cualquier anomalía que en aquellas encontrare y dar parte inmediato de ella a su jefe;

d) Subrogar durante su ausencia al capitán de puerto, si aquella hubiere de durar más de veinticuatro horas; y,

e) Verificar personalmente por lo menos una vez cada quince días, en la lancha de la capitanía de puerto, el recorrido nocturno de inspección de bahía.

SECCION III

Del personal de tripulación de Capitanía de Puerto

Art. 78.- Los marineros y demás personal de capitanía de puerto ejercerán las siguientes funciones:

a) Cuidarán del orden y seguridad en su jurisdicción, y capturarán a los vagos y a los menores de catorce años que encontraren vagando, y los conducirán para su juzgamiento ante el capitán de puerto;

b) Impedirán los juegos de azar, y conducirán ante el capitán de puerto a los infractores para su juzgamiento;

c) Capturarán a los que públicamente ofendieren al pudor con acciones o dichos indecentes;

d) Capturarán a los que persiguieren o dieran muerte a las aves marinas y a aquellos a quienes sorprendieren en delitos contrarios a la tranquilidad pública o a la propiedad;

e) Anotarán los nombres de las embarcaciones fluviales que entraren o salieren del puerto con carga o pasajeros sobre las toldillas y de aquellas que hubieren embarcado pasajeros con exceso;

f) Suspenderán la salida de las naves nacionales cuya línea de flotación este cubriendo a la marca del franco bordo; ordenarán a los capitanes o patrones de ellas comparecer ante el capitán de puerto; anotarán todas las embarcaciones que arriban al puerto en aquella peligrosa condición; y elevarán el parte respectivo;

g) Vigilarán que los fleteros observen buenas maneras y cultura con las personas que ocupen sus servicios; y,

h) Exigirán, cuando a bordo de las naves de alto bordo hagan guardia de escala, que las lanchas fleteras realicen en orden su servicio, prohibiendo que en la escala de la nave atraque más de una lancha,

anotando a los fleteros que contravinieren sus órdenes y elevando el parte respectivo a la capitanía para que sancione a los contraventores.

SECCION IV

De los prácticos y radioperadores

Art. 79.- Los prácticos y radioperadores constituyen, dentro de sus respectivas especialidades, secciones de capitanía de puerto. Las obligaciones de este personal se puntualizarán en los respectivos reglamentos.

TITULO III

PLAYAS Y ZONAS DE BAHIA

SECCION I

Disposiciones generales

Art. 80.- El mar territorial, la plataforma o zócalo continental y la playa del mar, cuya extensión se determina o indica en el Título III del Libro II del Código Civil, y los ríos y grandes lagos son de dominio nacional.

No se podrá ocupar permanentemente extensión alguna de bahía sobre ni bajo las superficies de sus aguas sin autorización del Ministerio de Defensa Nacional, obtenida por medio de la respectiva capitanía de puerto.

Las playas del mar no pueden ser objeto de adjudicación ni concesión que sea estable o que obste a los propietarios o arrendatarios de los terrenos aledaños a ellas en su uso.

Exceptúanse de la prohibición del inciso precedente las concesiones hechas por el Congreso Nacional sin haber mediado reclamo de terceros y las que provengan de sentencia judicial de última instancia dictada en juicio contradictorio previa publicación de la demanda antecedente, con anticipación de por lo menos treinta días respecto del fallo, en un periódico del lugar donde se hallen ubicadas las playas o por carteles, durante seis meses.

Las construcciones levantadas sobre playas indebidamente concedidas o adjudicadas no pueden conservarse, a menos que pertenezcan a entidades de carácter social o hayan sido adquiridas por particulares con justo título y por uno de los modos determinados en el Código Civil.

Art. 80-A.- Las playas de mar, no podrán ser objeto de adjudicaciones o concesiones de carácter estable, a fin de evitar que pierdan su calidad de bienes nacionales de uso público; y menos aún cuando la persona a quien se ha hecho la adjudicación o concesión, ha reconocido, antes o después de ésta, el dominio privado sobre el bien en el cual se otorga dicha adjudicación o concesión. Tampoco las playas de mar podrán ser objeto de adjudicación o concesión en perjuicio del libre uso de las mismas por parte de los propietarios o arrendatarios de los terrenos aledaños a tales playas.

Nota: Artículo dado por Decreto Legislativo s/n, publicado en Registro Oficial 1055 de 27 de Febrero de 1960, como Ley Interpretativa del Artículo 80, y no considerado en la Codificación.

Art. 80-B.- Cualquiera concesión o adjudicación que se hubiere hecho, con cualquier nombre o denominación contrariando lo dispuesto en el artículo anterior, se le declara sin valor alguno, a menos que

hubiere sido acordada por el H. Congreso Nacional, sin haber mediado reclamo de terceros, o por sentencia judicial de última instancia, en juicio contradictorio y previa publicación por la prensa, en el lugar donde está situado el bien, por avisos entre los cuales medien por lo menos treinta días y durante seis meses consecutivos. Y las construcciones levantadas sobre esas concesiones o adjudicaciones deberán ser retiradas por sus dueños dentro del plazo de sesenta días contado a partir de la fecha de vigencia del presente Decreto, hecha excepción de aquellas que prestan un servicio público, que pertenezcan a Entidades de carácter social o que hayan sido adquiridas por particulares con justo título y por uno de los modos aceptados por el Código Civil.

Nota: Artículo dado por Decreto Legislativo s/n, publicado en Registro Oficial 1055 de 27 de Febrero de 1960, como Ley Interpretativa del Artículo 80, y no considerado en la Codificación.

Art. 81.- Las obras o los materiales flotantes que se intente establecer en las playas o zonas de bahía, en ningún caso deberán comprometer la libre y segura navegación; constituir amenaza de embancamiento u obstrucción de los canales navegables; ni perjudicar a las necesidades de la marina de guerra; de todo lo cual, al tramitar la solicitud, informarán el capitán de puerto y los demás jefes de los despachos de trámite. Por tal razón, las solicitudes de ocupación de playas o de zonas de bahía, además de expresar la ubicación geográfica, deberán ir acompañadas de los planos horizontal y vertical correspondientes, a escala adecuada para la clara apreciación de la obra que se intente hacer, o de los materiales que se trate de instalar, escala que en ningún caso será a menos de 1/1.000, y que expresará los resultados de las sondas, siquiera aproximadamente, y las líneas de pleamar y baja marea, si se trata de zona de bahía, y los demás datos que se consideren de utilidad.

Art. 82.- En caso de derrumbamiento parcial o total de una obra de propiedad particular (muro o edificio) hacia el cauce del río o canal navegable, el capitán de puerto notificará al dueño, para que proceda a la extracción de los fragmentos y haga la limpieza del cauce navegable en un plazo no mayor de noventa días, a partir del cual, si no hubiere dejado expedito el canal, procederá a la remoción de los obstáculos por cuenta del dueño, y lo sancionará de conformidad con el Art. 370.

El dueño de materiales flotantes que por cualquier causa llegare a cambiar de su lugar, está obligado, en plazo perentorio, que lo fijará el capitán de puerto, a volverlos a su propio sitio.

Art. 83.- La ocupación permanente de cualquier sección de playa o zona de bahía estará sujeta al pago anual fijado por esta Ley; pago que, previamente a la concesión, el interesado hará en la Colecturía de Aduana, como requisito para obtener de la Capitanía de Puerto el registro y la correspondiente matrícula.

Art. 84.- El capitán de puerto, en vista de los comprobantes de pago y de concesión, ordenará el registro en el correspondiente libro, en el que se anotarán: el nombre del ocupante, la ubicación geográfica de la sección de playa o zona de bahía ocupada, las características del material flotante o fijo y los metros cuadrados de superficie ocupada, los fines de la ocupación y el valor pagado a la Colecturía de Aduana, datos que consignará en la comunicación mensual que, de acuerdo con la Ley, pasará el capitán de puerto a la Dirección de Ingresos y a la Contraloría General. La matrícula y los derechos, mientras dure la ocupación, se renovararán en los quince primeros días de enero de cada año.

Art. 85.- La ocupación temporal de playa (para varar embarcaciones con el fin de realizar faenas de carga o descarga, carena, etc.), la concederá el capitán de puerto, a condición de que aquella no interrumpa el tránsito ni perjudique a terceros. Para obtener la concesión, el interesado elevará a dicha autoridad la solicitud de estilo y, una vez despachada favorablemente, si, de acuerdo con la Ley, debe pagar derechos, obtendrá de la Colecturía de Aduana la carga de pago, con vista de la cual el capitán de puerto le dará la matrícula.

Art. 86.- Las naves de cualquier clase cuya eslora sea menor de diez metros, las canoas de piezas y de montaña, las naves de pescadores nacionales de cualquier clase y porte, las balsas ocupadas en el transporte de víveres, productos agrícolas o materiales de construcción, no están obligadas a formular solicitud ni a verificar ningún pago por concepto de ocupación de playa cuando aquella no exceda de veinticuatro horas; pero si durare mayor tiempo, el interesado hará la solicitud en papel de sello correspondiente a fin de que el capitán de puerto apruebe el lugar elegido o señale otro de la playa, donde la ocupación no cause estorbo.

Art. 87.- Ningún particular tiene derecho a cobro alguno por ocupación de la playa.

Art. 88.- Los municipios no pagarán ningún derecho por concepto de ocupación de playa o zonas de bahía; ni los dueños de diques o varaderos que, de conformidad con el Art. 146, deban ser matriculados en la Capitanía de Puerto; pero para cualquiera de las obras o de instalaciones de carácter permanente que intentaren en dichos lugares, tanto los municipios como los dueños de aquellos establecimientos, deberán obtener la autorización respectiva, con arreglo al Art. 80.

Art. 89.- Tampoco pagarán derechos por ocupación de playa, los propietarios de edificios residenciales o industriales que a la fecha de promulgación de este Código, estén ya construídos, con excepción de los que ocupan zonas de bahía para boyas, muelles, oleoductos u otros objetos semejantes.

Art. 90.- El capitán de puerto no permitirá ocupación de playa o zona de bahía sobre o debajo de las aguas, con buques o restos de naufragios que puedan, aunque sea remotamente, constituir peligro para la navegación o causa de embancamiento.

En caso de naufragio, procederá en la siguiente forma:

a) Desde el primer momento del naufragio, el capitán de puerto mantendrá vigilancia en las labores de salvamento que el capitán, los dueños, el cónsul o el Seguro, según el caso, realicen a fin de que tan pronto como hayan terminado esas labores o los interesados hayan dejado transcurrir treinta días sin reiniciarlas, dicha autoridad dirija a la superioridad naval y a los interesados, un oficio que declare el término del período de salvamento, y conceda a estos el plazo de treinta días para que reinicien las faenas de extracción de los restos del naufragio o contesten declarando en abandono tales restos;

b) Si los interesados contestaren declarando no tener interés en los restos del naufragio o transcurriere un mes desde que se envió el oficio a que se refiere el inciso anterior, y no fuere contestado, o si, reiniciadas las faenas de salvamento, las interrumpieren por treinta días, el capitán de puerto procederá a declarar en abandono por parte de sus dueños a los restos del naufragio y oficiará al Comandante de la respectiva zona naval para que, de interesarle, proceda a las faenas de salvamento en favor de la Armada dentro de los tres meses subsiguientes a la fecha del oficio; y, de no interesar a la Armada, oficiará al cuerpo de bomberos de la jurisdicción, para que haga suyo el salvamento;

c) Si esta última institución no iniciare trabajo alguno o si, después de iniciado, lo abandonare por sesenta días, el capitán de puerto, previa autorización de la superioridad naval, declarará res nullius a los restos del naufragio; y,

d) Cuando hubiere la declaración de res nullius, los particulares interesados en salvar para si los restos del naufragio, obtendrán primeramente la autorización del capitán de puerto, exponiendo, en su petición, el plan de sus trabajos, la época en que los iniciarán y las horas que diariamente dedicarán para tales faenas.

Art. 91.- Durante el tiempo en que el buque o los restos del naufragio constituyan peligro para la navegación, el capitán de puerto obligará al dueño o representante, mientras conserve su derecho de propiedad, o a aquellos que luego se hicieren cargo del salvamento en su propio provecho, a instalar sobre el obstáculo un sistema de señal diurna y nocturna, adecuada, de la clase y forma que dicha autoridad indique, y los sancionará por el incumplimiento de esta medida de precaución; y si nadie asume el derecho de salvamento, comunicará a la superioridad naval el particular y los peligros que tales restos entrañan para la navegación, para que aquella dicte las providencias del caso.

Art. 92.- El silencio o la ocultación por parte del capitán o dueño de la nave, del naufragio o del lugar del accidente será sancionado con multa de S/. 500,00 a S/. 5.000,00, para embarcaciones menores de cincuenta toneladas; de S/. 5.001,00 a S/. 10.000,00, para embarcaciones mayores de cincuenta toneladas; y si el naufragio o la varada fuere doloso, será sancionado con reclusión menor ordinaria de tres a seis años, siempre que el hecho no fuere constitutivo de infracción reprimida con mayor pena.

Art. 93.- Se prohíbe arrojar a los ríos, canales o esteros navegables, materiales que constituyan peligro u obstrucción a la navegación o provoquen embancamiento. Nadie podrá arrojar piedras, fierros, basuras, tamo, desechos de madera, ramas o materiales de los desmontes, ni algas ni otras plantas provenientes de las limpias, ni desechos o residuos de cualquier material. El infractor será sancionado por el capitán de puerto o por las autoridades que a este representen, con multa, según el Art. 370, en cada caso.

Art. 94.- Las autoridades portuarias no permitirán concursos de natación, en las riberas, sin que los interesados hayan tomado medidas de seguridad para la vida de los concursantes.

Art. 95.- Los establecimientos particulares situados a orillas del mar, ríos o esteros, que tengan servicios de baño para el público, tendrán durante las horas de tales servicios, además de las cuerdas y otros materiales tendidos en los lugares adecuados, por lo menos, un bote con boyas o salvavidas, lista para prestar auxilio a los bañistas. El capitán de puerto sancionará el incumplimiento de esta disposición, según el Art. 370.

Art. 96.- Es prohibido entrar con vehículos o bañar animales en las playas y zonas de bahía destinados para balnearios, sean estos públicos o particulares. El capitán de puerto fijará los límites de tal prohibición.

Art. 97.- Dentro del mar territorial, es prohibido realizar levantamientos hidrográficos o topográficos de cualquier extensión de mar o playa, sin la debida autorización. En consecuencia, no se podrán hacer sondeos sino sobre las rutas normales establecidas para la navegación comercial y solo en los casos requeridos para comprobar la segura navegación.

Art. 98.- Ninguna nave podrá tomar lastre ni arrojarlo dentro de las aguas jurisdiccionales de la República sin la debida autorización de la respectiva capitanía de puerto.

SECCION II

De la cacería marítima y de la pesca

Art. 99.- El ejercicio de la cacería marítima y el de la pesca se regulan por la ley especial de la materia.

Art. 100.- Se prohíbe la caza del lobo marino (foca común) y la de aves marinas en el litoral de la República y en sus islas, inclusive las del Archipiélago de Colón, y en éste, también la de cualquiera especie salvaje de la fauna terrestre.

Art. 101.- Es prohibida la pesca con cualquier clase de explosivos o sustancias químicas o tóxicas, dentro de las aguas jurisdiccionales de la República.

Art. 102.- Se prohíbe la pesca de moluscos y crustáceos en las inmediaciones de desagües o zonas de dudosa condición higiénica.

Art. 103.- Prohíbese la pesca en las zonas de bahía destinadas para fondeadero de los buques mercantes, y tender redes en la superficie de los ríos que corresponda a su canal navegable.

Art. 104.- Las embarcaciones destinadas a la pesca no podrán dedicarse al transporte de mercaderías ni de productos o artefactos que no sean los que se requieren para la pesca, sin obtener previamente el cambio de matrícula.

Art. 105.- Es prohibida la pesca de las especies en su correspondiente época de veda; y, sin licencia especial, la pesca de la madre perla.

Art. 106.- Nadie podrá arrojar a las aguas residuos ni sustancias tóxicas ni nada que pueda ser perjudicial para la existencia de los peces.

SECCION III

De las anclas y demás objetos perdidos en

las zonas de bahía

Art. 107.- El capitán de nave que, por cualquier circunstancia, perdiere dentro de las zonas de bahía una ancla, cadena o cualquier otro objeto de posible rescate, deberá, inmediatamente de perdido, comunicar el particular al capitán de puerto respectivo, y antes de las veinticuatro horas siguientes, el armador o agente deberá iniciar los trabajos para su rescate, previa autorización del capitán de puerto.

Art. 108.- No se podrá emprender ninguna clase de trabajos de rescate de objetos perdidos en el fondo de las bahías o ríos, sondear ni rastrear, ni los buzos sumergirse con esta finalidad, sin autorización del capitán de puerto o de quien haga sus veces.

Art. 109.- El que encontrare anclas o cadenas u otro objeto en el fondo, flotando o en las playas, deberá entregarlos inmediatamente al capitán de puerto, quien ordenará la investigación de su procedencia y, de no darse con su dueño, lo entregará a la Aduana, previo inventario, para su remate o devolución, según las disposiciones legales.

El capitán de puerto entregará a su dueño las embarcaciones menores que, abandonadas, fueren encontradas varadas o al garete, obligándolo a pagar el salvamento de conformidad con los Arts. 676 y 678 del Código Civil, a quien las salvo o recogió, o, si este hubiere sido el personal de la capitanía de puerto, a abonar, en concepto de expensas, la cantidad de diez a cien sucres en la Jefatura Provincial de Ingresos.

SECCION IV

De los muelles y de los desembarcaderos

Art. 110.- Los muelles, sean particulares, municipales o fiscales, deberán tener, a cargo de sus mayordomos y en lugares que faciliten su inmediato empleo, salvavidas portátiles y elementos contra incendios; conservarse limpios; ofrecer seguridad a los transeúntes y estar provistos de eficiente servicio de iluminación.

Art. 111.- El capitán de puerto procederá a la clausura de aquellos muelles o embarcaderos por cuyo mal estado fuere peligroso el tránsito en ellos, y sancionará a los particulares que omitieren la instalación de cualquiera de los implementos mencionados en el artículo anterior, o exigirá a la administración fiscal o municipal la provisión de ellos, según el caso.

Art. 112.- Durante las horas de intenso tránsito en los muelles, el capitán de puerto establecerá en ellos un cabo o sargento de mar y marineros necesarios para cuidar el orden e impedir la excesiva aglomeración de personas.

Art. 113.- En los extremos de todo muelle, los dueños o concesionarios instalarán una luz de cualquier color que no sea rojo ni verde, y de intensidad y altura suficientes para ser distinguida claramente de las demás luces del muelle y del malecón.

Art. 114.- En los muelles destinados a tránsito de pasajeros del o para el exterior, no podrá estar acoderada más de una nave ni más que el tiempo indispensable para embarcar o desembarcar a los pasajeros con sus equipajes. Las demás embarcaciones destinadas al mismo servicio deberán esperar, con sus máquinas encendidas, el turno para acoderarse, a distancia suficiente para que la maniobra de ninguna sea obstada.

Art. 115.- Si no se causa perjuicio a los dueños, cualquiera de los muelles, desembarcaderos, amarraderos o boyas de propiedad fiscal, municipal o particular, podrá ser ocupado sin oposición ni pago de remuneración alguna por las embarcaciones menores de la Marina de Guerra o de la capitanía de puerto.

SECCION IV-A

DEL CONTROL Y PREVENCION DE LA CONTAMINACION DE LAS COSTAS

Y AGUAS NACIONALES PRODUCIDA POR HIDROCARBUROS

Nota: Sección agregada al Título Tercero de este Código. Dado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-A.- Declarase de interés público el control de la contaminación, producida por hidrocarburos, en las aguas territoriales, costas y zonas de playa, así como en los ríos y vías navegables y que se encuentran bajo la jurisdicción de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-B.- Prohíbese descargar o arrojar a las aguas del mar, a las costas o zonas de playa, así como a los ríos y vías navegables, hidrocarburos o sus residuos, así como otras sustancias tóxicas provenientes de hidrocarburos, perjudiciales a la ecología marina.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-C.- Igualmente, prohíbese a las plantas industriales, refinerías, terminales marítimos o fluviales, instalaciones costaneras fijas o flotantes o instalaciones similares a verter hidrocarburos o sus residuos al mar, costas y zonas de playa, así como a los ríos y vías navegables, sin antes haber tratado tales elementos para convertirlos en inocuos, debiendo mantener permanentemente para estos efectos, equipos adecuados especiales debidamente aprobados y sujetos a inspecciones periódicas por parte de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, para el control, prevención y descontaminación de las aguas y riberas.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-D.- Toda nave nacional o extranjera, deberá descargar el contenido de sus tanques de lastre en las piscinas de decantación de los terminales petroleros o a sistemas similares autorizados por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral; caso contrario las naves de cabotaje deberán efectuar sus descargas y limpieza en el mar fuera de las 15 millas contadas desde la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana; y las naves de tráfico internacional, podrán hacerlo solamente más allá de las 50 millas contadas en la misma forma.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-E.- Las naves que operen con el sistema de "Load on Top", podrán descargar sus aguas de lastre o de limpieza de tanques a una distancia no menor de 5 millas de la costa ecuatoriana, contadas en idéntica forma que lo expuesto en el artículo anterior.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-F.- El Capitán de toda nave nacional o extranjera, o el Representante Legal de instalaciones costaneras cuya nave o industria, según el caso, ocasionare contaminación por hidrocarburos de las aguas y costas o playas adyacentes, deberá informar inmediatamente de este hecho a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Capitanías del Puerto o Superintendencias Petroleras respectivas, a fin de que se tomen las medidas conducentes para controlar o eliminar tales riesgos. Tocarà a estas Autoridades, además de calificar la existencia o inexistencia de caso fortuito o fuerza mayor en tal hecho, que para ser

considerado como tal, deberá necesariamente ser alegado por el interesado. Si el aviso que dispone este Artículo no es dado, tal omisión se considerará circunstancia agravante para efecto de las sanciones.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-G.- Es obligatorio para toda nave o instalación costanera que haya ocasionado contaminación por hidrocarburos, tomar inmediatamente todas las medidas para hacer cesar, atenuar o minimizar tal hecho. La omisión de esta disposición, al igual que la indicada en el Artículo anterior, constituye una circunstancia agravante a menos de probar la imposibilidad de tomar tales medidas.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-H.- Toda nave nacional o extranjera o instalación costanera deberá comunicar de inmediato a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Capitanías del Puerto o Superintendencia Petrolera respectiva, cualquier novedad que detectaren y que significare riesgo de contaminación por hidrocarburos.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-I.- Toda nave nacional o extranjera que emplee o transporte hidrocarburos y que recale en Puertos ecuatorianos, obligatoriamente deberá llevar a bordo un Libro de Registro de Hidrocarburos, en el que se deberá anotar la siguiente información:

a) Para los buques Tanques

1. Carga de hidrocarburos de carga;
2. Transferencia de hidrocarburos de carga durante el viaje;
3. Descargas de hidrocarburos de carga;
4. Lastre de los tanques de carga;
5. Limpieza de los tanques de carga;
6. Descarga de lastre sucio;
7. Descarga de agua de los tanques de residuos;
8. Eliminación de residuos;
9. Descarga sobre la borda de aguas de sentinas que contenga hidrocarburos que se hayan acumulado en el espacio de máquinas, mientras el buque se encontraba en puerto y la descarga rutinaria en el mar de agua de sentinas que contenga hidrocarburos.

b) Para todos los demás buques

1. Lastreo o limpiado de los tanques de combustible líquido;
2. Descarga de lastre sucio o de agua de limpieza de los tanques mencionados en el inciso anterior;
3. Eliminación de residuos;
4. Descarga sobre la borda de agua de sentina que contenga hidrocarburos que se hayan acumulado en los espacios de máquinas, mientras el buque se hallaba en puerto y la descarga rutinaria en el mar de agua de sentinas que contenga hidrocarburos;

La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral reglamentará el uso del Libro de Registro de Hidrocarburos y determinará los demás requisitos a constar en el mismo.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-J.- El Libro de Registro de Hidrocarburos constituye un instrumento legal a cargo y responsabilidad del Capitán de la Nave, debiendo ser conservado a bordo para la inspección por parte de la Autoridad Marítima Ecuatoriana cuando estas lo estimen conveniente. El libro deberá permanecer a bordo por un período mínimo de dos años, contados a partir del último asiento.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-K.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral establecerá los mecanismos necesarios para prevenir, atenuar y/o neutralizar la contaminación de las aguas navegables y playas adyacentes producidas por hidrocarburos. Podrá ejercer esta autoridad directamente o a través de las Capitanías del Puerto o las Superintendencias de Terminales Petroleros.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-L.- Las Capitanías del Puerto y Superintendencias de Terminales Petroleros serán los organismos encargados de imponer las sanciones conforme a la presente Sección. La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral podrá revisar la sanción, de estimarlo conveniente, en cuyo caso tal revisión será definitiva.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-M.- Los buques nacionales o extranjeros que infringieren las disposiciones de la presente sección, o las normas con respecto a prevención de la contaminación causada por hidrocarburos serán sancionados, considerando la magnitud del daño resultante, el tonelaje de los buques y las demás circunstancias del hecho, sin perjuicio de hacerse acreedores a otras sanciones impuestas por otras Autoridades y según otras disposiciones legales, tanto marítimas como generales, en la siguiente forma:

- a) Si el hecho se cometiere dentro de las aguas interiores de la República comprendidas dentro de la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana, con multa de Cien Mil a Un Millón de Suces;

b) Si el hecho se cometiere dentro de las 15 millas de mar territorial de la costa ecuatoriana, contadas desde la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana, con multa de Cincuenta Mil a Quinientos Mil Suces;

c) Si el hecho se cometiere más allá de las quince y dentro de las cincuenta millas de la costa ecuatoriana, medidas conforme al literal anterior, la multa será de Treinta Mil a Trescientos Mil Suces;

Estas sanciones, así como las otras previstas en este Decreto se impondrán de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Policía Marítima y las que al respecto hubiere expedido o expidiere, de conformidad con sus atribuciones, la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-N.- Las personas naturales o jurídicas, plantas industriales, refinerías, terminales marítimos o fluviales o instalaciones costeras fijas o flotantes que causaren contaminación contraviniendo disposiciones de la presente Sección, serán sancionados con multas de Diez a Quinientos Mil Suces sin perjuicio de otras sanciones establecidas en leyes marítimas u otras.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-O.- Se consideran como casos fortuitos aquellos en que la contaminación se hubiere producido por alguna de las circunstancias siguientes:

- a) Para salvar vidas humanas en el mar;
- b) Por seguridad propia o de otras naves;
- c) Por escape de averías o pérdida imposible de evitar, habiéndose tomado las medidas para remediar el escape;
- d) Para evitar daño a la nave o la carga.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-P.- Las sanciones que se impongan por infringir las disposiciones de la presente sección o sus normas complementarias llevarán necesariamente aparejada la del pago de los valores que demande la limpieza de las aguas y de las riberas adyacentes y en general, la reparación de los daños causados, sin perjuicio de las acciones civiles o penales a que hubiere lugar.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-Q.- Todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que reincidieren en los casos que han determinado las multas señaladas en los Artículos anteriores serán sancionadas con el doble de las penas impuestas, a juicio de la Autoridad competente. Para efectos de esta Sección considerase reincidencia la repetición de la misma falta, o una similar, en un plazo de doce meses.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-R.- El Capitán del Puerto o el Superintendente del Tribunal Petrolero no concederá zarpe a la nave sancionada por ocasionar contaminación por hidrocarburos, mientras no haya cancelado la totalidad de la multa impuesta, realizando la limpieza o satisfecho sus gastos o bien haya rendido fianza suficiente que a juicio de la Autoridad respectiva garantice el pago.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-ARTICULO.- Responden solidariamente con la nave por el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente sección, su capitán, armador y agente naviero. Responden así mismo en forma solidaria con la empresa o establecimiento industrial, su representante legal.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-T.- Si el hecho que provoca contaminación, a juicio de la Autoridad competente no es sancionable con multa, queda implícita la obligación de efectuar limpieza y en general, corregir los daños producidos por la contaminación.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-U.- Los valores que recauden por concepto de multas por violación de las disposiciones de esta Sección, serán depositados en el Banco Central del Ecuador en una cuenta especial a orden de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, y serán destinados para el cumplimiento de los programas y el mantenimiento de los servicios necesarios impuestos en la presente Sección.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-V.- Concédese jurisdicción coactiva a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral para el cobro de las multas y obligaciones pecuniarias que nazcan de la aplicación de las sanciones de la presente Sección.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-W.- Concédese además acción popular para denunciar hechos que provoquen o tiendan a provocar la contaminación por hidrocarburos.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

Art. 115-X.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y los Repartos bajo sus órdenes, encargados del control de la contaminación producida por hidrocarburos en las vías acuáticas, marítimas, fluviales o lacustres, controlarán, además de lo específicamente encargado a ellos, todo tipo de contaminación causada por otras materias tóxicas, interviniendo directamente a fin de evitar daños mayores, pudiendo además imponer a los infractores las sanciones establecidas en la presente Sección, pero únicamente en las zonas bajo su propia jurisdicción.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 945, publicado en Registro Oficial 643 de 20 de Septiembre de 1974.

TITULO IV

DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

SECCION I

De la clasificación, del reconocimiento y de la
inspección de embarcaciones

Art. 116.- Para los efectos de este Código, los buques se dividen:

- a) Según su bandera, en nacionales y extranjeros;
- b) Según su sistema de propulsión, en buques de propulsión mecánica, buques de vela y buques de propulsión mixta (mecánica y velera);
- c) Según las aguas en las que pueden navegar con seguridad, en buques de alto bordo o travesía, hechos para navegar en cualquier mar; buques costaneros, cuya estructura o limitado porte no les permite navegar con seguridad de un continente a otro, sino tan sólo a lo largo de las costas americanas y a sus islas adyacentes; buques de bahía, capacitados para navegar en aguas parcialmente tranquilas y solo dentro de los límites de la bahía o golfo del puerto de su matrícula, y embarcaciones fluviales, aptas para navegar solo en aguas tranquilas, estuarios, ríos, lagos y canales; y,
- d) Según el tránsito o servicio para el que se les haya construído y las condiciones de comodidad, en buques de pasajeros, buques de carga y pasajeros, buques de carga y buques tanques, que son los provistos de especiales instalaciones y expresamente construídos para el transporte de materias líquidas inflamables.

Art. 117.- Se denomina navegación fluvial aquella que se hace desde los orígenes de los ríos hacia el mar, hasta donde las aguas se consideren normalmente tranquilas, incluyendo en esta categoría a la navegación lacustre; navegación de bahía, aquella que se hace desde los límites de la navegación fluvial hasta los límites de la bahía o golfo; y navegación de travesía o costanera, la que se hace más allá de los límites de la bahía o golfo.

En la ría de Guayaquil, se denominará navegación fluvial aquella que se haga desde el origen de sus afluentes hasta la boca del río Tenguel, en la ribera suroriental, y hasta el balneario de Posorja, en la ribera noroccidental. En los demás puertos situados en las proximidades de la desembocadura de los ríos, será navegación fluvial la que se haga desde el origen del río y sus afluentes hasta el puerto en referencia, y navegación de bahía, la que se haga desde dicho puerto.

Art. 118.- Para precautelar la seguridad en la navegación de las embarcaciones de la Marina Mercante Nacional de cualquier tráfico y de las extranjeras que hicieren el tráfico interno en las costas ecuatorianas, clasificarlas, reconocerlas e inspeccionarlas, habrá organismos técnicos, que serán la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales y la Comisión Inspectora de Embarcaciones Nacionales (C.I.E.N.) o la entidad o entidades que hagan sus veces con arreglo a la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, según la cual se determinan las relaciones jerárquicas.

Art. 119.- Sin perjuicio del desempeño de las demás tareas que le imponen los reglamentos, corresponden a la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o a quien legalmente la sustituya:

- a) El estudio y aprobación de los planos que con firma de responsabilidad le fueren presentados para la construcción, reparación o modificación de las embarcaciones, de los diques y varaderos;
- b) Los reconocimientos, pruebas prácticas y cálculos de todos los elementos, según las respectivas normas reglamentarias, sobre la base de las cuales clasificará las embarcaciones, diques y varaderos;
- c) La expedición de los certificados de clasificación, de reconocimiento, de arqueo y de tasación, en el papel sellado correspondiente, con arreglo a la Ley;
- d) La inspección periódica de las condiciones de seguridad de los diques y varaderos, y la petición al capitán de puerto de la suspensión o clausura de aquellos que estuvieren en malas condiciones; y,
- e) El asesoramiento a la autoridad marítima, cuando se lo pida, en todo lo relacionado con su materia.

Art. 120.- Corresponde a la Comisión Inspectora de Embarcaciones Navales (C.I.E.N.) o a la entidad que legalmente haga sus veces:

- a) Vigilar que el certificado de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o quien legalmente la reemplace, no haya caducado por alguna de las causas que señala el reglamento de dicha entidad, dando parte inmediato de las embarcaciones cuyo certificado se encontrare en tal condición;
- b) Vigilar que las embarcaciones, tanto en su estructura como en sus equipos, se encuentren estrictamente conformes con el certificado de clasificación, expedido por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o por aquel que legalmente la sustituya;
- c) Inspeccionar las embarcaciones, sometiendo sus mecanismos a todas las pruebas que juzgare del caso, y exigir a sus capitanes y maquinistas la presentación de todos los materiales que constituyen los equipos que deben revisar según el reglamento dictado para equipo de naves y las disposiciones complementarias, cada seis meses si se trata de embarcaciones de propulsión mecánica, y cada año, si de veleras, y cuando quiera que lo ordenare el capitán de puerto;
- d) Dar parte por escrito inmediatamente al capitán de puerto de las deficiencias que presentaren las embarcaciones, en la estructura, en el mecanismo de propulsión o de gobierno, o en cualquiera de sus equipos; de la disconformidad que encontrare en ellas respecto del certificado de clasificación, y de las que estuvieren incapacitadas para navegar según dictamen de la Comisión Inspectora de Embarcaciones o del órgano que legalmente la reemplace;

e) Inspeccionar periódicamente el estado de los muelles y si cumplen las disposiciones que versen sobre iluminación y equipos;

f) Conferir los certificados de inspección previo el pago de sus honorarios, cuyo monto reglamentará el Ministerio de Defensa Nacional; g) Informar al capitán de puerto de todas aquellas embarcaciones cuyo certificado de inspección que otorgará la C.I.E.N., o el que legalmente desempeñe su papel; y,

h) Cooperar con el personal de la capitania de puerto para que se cumplan por parte de personal de la Marina Mercante, las leyes y reglamentos que le atañen.

Art. 121.- Los capitanes de puerto no otorgarán licencia de salida a embarcación alguna para navegar en aguas más agitadas o peligrosas que aquellas para las que estan clasificadas; ni permitirán llevar pasajeros en número mayor de cuatro, a aquellas embarcaciones en cuyo certificado de clasificación no se faculte expresamente.

SECCION II

De la nacionalidad de las embarcaciones

Art. 122.- Las embarcaciones ecuatorianas comprobarán su nacionalidad mediante la patente o pasavante, y su puerto de registro, con la matrícula. Ambos documentos constituyen el imprescindible certificado de registro de nacionalidad.

SECCION III

De las matrículas de las embarcaciones

Art. 123.- Ninguna nave, cualesquiera que sea su porte y clase, podrá izar la Bandera Ecuatoriana ni acogerse al amparo de las Leyes de la República, sin estar matriculada en alguno de sus puertos, ni dedicarse como nave ecuatoriana a ningún tráfico en las aguas nacionales o en las extranjeras, sin portar su respectiva patente o pasavante.

Sin embargo, podrán izar la Bandera Ecuatoriana y acogerse al amparo de las Leyes de la República para navegar en aguas nacionales o extranjeras, aquellas naves que pertenezcan a empresas de economía mixta en las cuales el Estado Ecuatoriano tenga participación mayoritaria, las mismas que se inscribirán en el Registro de Naves de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral con Matrícula Especial y se les otorgará un Pasavante también Especial, vigente por el tiempo de operación de la empresa de economía mixta.

Las naves arrendadas o charteadas por tales compañías, serán tratadas como naves de bandera nacional para los efectos de pago de impuestos y tasas.

Nota: Artículo sustituido por Decreto Supremo No. 131, publicado en Registro Oficial 32 de 3 de Abril de 1972.

Art. 124.- La matrícula de una embarcación es un certificado que el capitán de puerto le confiere y en el cual, mencionando el folio correspondiente, se acredita que aquella ha sido inscrita en los registros de la Marina Mercante Nacional que, para este fin, llevan las capitánías de puerto de la República.

Art. 125.- Cualquiera embarcación que, sin matrícula o sin patente, fuere sorprendida en las aguas jurisdiccionales de la República, será aprehendida con sus tripulantes; y comprobado que no se ha matriculado ni patentado, o que ha omitido uno de estos requisitos, o que no ha renovado los documentos respectivos en el tiempo señalado por la Ley, el capitán de puerto sancionará tanto al capitán de la embarcación como al armador con multa de mil a diez mil sucres, según el tonelaje y obligará al armador a patentar y matricular su embarcación.

Art. 126.- Toda embarcación que sea sorprendida navegando al mismo tiempo con matrícula ecuatoriana y de otra nacionalidad, será aprehendida con su capitán, al cual se impondrá multa de quinientos sucres y prisión de treinta a ciento veinte días en la cárcel pública, sin ningún recurso.

Art. 127.- Las matrículas de las naves de alto bordo se tramitarán solo en las Capitanías Mayores de Guayaquil; las de las costaneras y las de las embarcaciones de bahía y fluviales, en cualquiera de las capitanías de puerto, mayores o menores de la República, y las canoas de montaña y demás embarcaciones similares, podrán ser matriculadas aún por la autoridad que, en representación del capitán de puerto ejerza sus funciones, de conformidad con lo que prescribe el Art. 6.

& 2o.

De la tramitación de la matrícula

Art. 128.- Para matricular, por primera vez a una embarcación, cualesquiera que sean su porte y clase, el dueño presentará al capitán de puerto los títulos que acrediten su propiedad (escritura de compraventa, adjudicación, donación, etc.); expresará el astillero y año de construcción y demás datos que completen el historial desde su fabricación, o desde los últimos treinta años, caso de que su antigüedad sea mayor de este lapso; si fuere recién construída, un certificado del constructor visado por el capitán de puerto o la autoridad que de conformidad con el Art. 6 haga sus veces, o por el cónsul respectivo, si la nave fuere construída en el extranjero; en este caso, además, certificado de la nacionalidad del dueño y los demás documentos que para nacionalizar una embarcación exige el Código de Comercio. En todos los casos el dueño presentará también tres copias del certificado de clasificación y tres copias del certificado de tasación expedido, según su reglamento, por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o por la entidad que legalmente haga sus veces; y si la embarcación es mayor de veinticinco toneladas, constará en el primero que la línea de carga ha sido pintada y cincelada por dicha entidad. Si el capitán de puerto encontrare que el expediente se halla ceñido al reglamento, lo elevará, por el órgano regular, a la autoridad respectiva para los efectos de la concesión de la patente, otorgada la cual, procederá el capitán de puerto a registrar a la embarcación en el libro de matrículas correspondiente, anotando el astillero y año de construcción; sus características: eslora, manga, puntal, tonelaje de registro, aparejo, número de palos y de chimeneas, aguas para las que esta en capacidad de navegar; nombre, nacionalidad y residencia del dueño; nombre del capitán o patrón, y la provincia y ciudad de nacimiento o, si es nacionalizado, la fecha en que adoptó la nacionalidad ecuatoriana y el número de años de residencia en el Ecuador. Se conferirá a la embarcación el certificado o matrícula, según modelo, en el papel correspondiente.

Las canoas de piezas deberán también patentarse y matricularse como las demás embarcaciones, para lo cual será suficiente presentar los títulos que acrediten al dueño su derecho de propiedad, títulos que pueden consistir en certificado del constructor, si se tratare de una recién construída; más, para las canoas de montaña se requiere solo de matrícula, que no comporta ningún gravamen, pues para ella basta al dueño presentar comprobante que acredite su propiedad. La matrícula para estas embarcaciones puede conceder aún la autoridad civil o policial de cualquier puerto fluvial dentro de cuya jurisdicción realicen su tráfico.

Art. 129.- Las embarcaciones de cincuenta o más toneladas, hasta que tramiten su patente, podrán ser condicionalmente matriculadas y navegar mediante un pasavante, que obtendrá del respectivo gobernador de la provincia, a la vista del cual se hará la inscripción, con validez de tres meses, en los registros de la capitanía de puerto.

Art. 130.- Las matrículas de embarcaciones nacionales serán válidas hasta el 31 de diciembre de cada año. El capitán de puerto recogerá las matrículas vencidas y las patentes y pasavantes caducados, y obligará a sus dueños a renovar o a conformar con la Ley estos documentos, negándoles el zarpe.

Art. 131.- Las embarcaciones mercantes de nacionalidad ecuatoriana menores de cincuenta toneladas, llevarán en sus dos amuras el número de su matrícula pintado de color negro dentro de un óvalo blanco, debiendo poner en sus dos costados el número en el caso de que la estructura de su obra muerta les imposibilite ponerlo en las amuras; y las naves de cincuenta o más toneladas solo llevarán en la popa su nombre y el del puerto de registro. El tamaño de los números y letras será de diez a cuarenta centímetros de alto, según las dimensiones de la embarcación. La inscripción del nombre en las amuras o en los costados, en unas u otras embarcaciones, queda a opción del dueño.

SECCION IV

Del personal y del equipo de embarcaciones

Art. 132.- Las naves o embarcaciones mercantes de pabellón ecuatoriano mayores de quinientas toneladas serán comandadas solo por capitanes ecuatorianos de nacimiento, y sus oficiales podrán ser ecuatorianos por nacimiento o por naturalización que hubieren además cumplido los requisitos que impone el reglamento de la materia. La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral podrá autorizar la contratación de personal extranjero para oficiales y tripulación, en casos debidamente justificados y por razones de prestación de servicios técnicos, conforme a las cuotas que anualmente se señalen para cada buque atendiendo a su capacidad y especialidad de servicio, las que en ningún caso podrán exceder del 40% del total de la tripulación embarcada.

Las embarcaciones menores de quinientas toneladas podrán ser comandadas por capitanes ecuatorianos por nacimiento o por naturalización, y a sus oficiales y tripulación se aplica lo dispuesto en el inciso anterior.

Nota: Inciso primero reformado por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Supremo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

Art. 133.- En general, las embarcaciones de la Marina Mercante Nacional, no podrán hacerse a la mar, si no estuvieren equipadas y su dotación de tripulantes no estuviere completa, conforme a los reglamentos.

Art. 134.- Las naves mercantes extranjeras que hagan el cabotaje en la costa ecuatoriana, tampoco podrán hacerse a la mar desde los puertos nacionales, si ni están pertrechadas y equipadas de acuerdo con los reglamentos.

Art. 135.- Solo las naves compradas en el extranjero e inscritas para nacionalizarse en el respectivo consulado ecuatoriano, podrán, con autorización de dicho funcionario, navegar hasta el puerto de Guayaquil con personal extranjero.

Art. 136.- Las naves de la Marina Mercante Nacional mayores de veinticinco toneladas no podrán hacerse a la mar si, además de todos los documentos que imponen la Ley Orgánica de Aduanas y la de Sanidad Marítima, no exhibieren al capitán de puerto los certificados de clasificación y de inspección de naves; y, si su viaje fuere al Archipiélago de Colón o al extranjero, el certificado de reconocimiento.

SECCION V

De la construcción y reparación de embarcaciones

Art. 137.- Las naves de la Marina Mercante Nacional no podrán entrar en reparaciones o trabajos de alguna magnitud en su arboladura, cubiertas, cámaras, mecanismo de propulsión, casco, etc., ni vararse o entrar a dique para recorrer su casco o carenarse, sin haber obtenido la correspondiente licencia de la capitanía de puerto, salvo los casos de fuerza mayor o de urgente y comprobada necesidad, casos en los cuales debe el capitán de la embarcación de que se trate, dar parte a la capitanía de puerto e inmediatamente seguir los trámites reglamentarios.

Para iniciar la construcción de un embarcación en astilleros de la República, es necesaria licencia del capitán de puerto.

Art. 138.- La licencia para construcción, o reparación de importancia que se intente realizar en los mecanismos de propulsión o de gobierno, en la arboladura o en el casco de las naves nacionales, solo las otorgará el capitán de puerto, una vez que los interesados presenten los planos aprobados, según los reglamentos y su correspondiente informe, por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o quien legalmente la reemplace.

Art. 139.- Ninguna embarcación será lanzada al agua, ni desvarada después de terminadas sus reparaciones, sin la debida autorización del capitán de puerto, quien, para concederla, exigirá el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias.

SECCION VI

De las distintivos de los embarcaciones en la bahía

Art. 140.- Las embarcaciones de servicio de las distintas autoridades del puerto, cuando dichas autoridades o sus representantes viajaren en ellas en misión oficial, usarán los distintivos que a continuación se expresan:

a) Las embarcaciones de la capitanía de puerto llevarán en la proa la bandera distintiva que corresponde al capitán de puerto: bandera cuadrada de dos colores, blanco y azul, divididos verticalmente, de tal manera que se halle junto a la vaina la franja constituída por el color primeramente mencionado, franja en la cual habrá, bordada, en posición horizontal, un ancla azul, de dimensiones adecuadas al tamaño de la embarcación;

b) Las del servicio del Resguardo llevarán en la proa la bandera distintiva que corresponde al jefe del Resguardo; gallardete blanco orlado de azul de un metro de vuelo por treinta y tres centímetros de vaina con una letra R del mismo color del orillo, en el centro;

c) Las del Servicio Sanitario llevarán en la proa un gallardete azul orlado de blanco en la mismas dimensiones del gallardete del Resguardo, con una letra AUTORIZACION del mismo color del orillo, en el centro;

d) Las embarcaciones de los prácticos llevarán en la proa un gallardete azul orlado de blanco con una letra P, del mismo color del orillo, en el centro;

e) Las embarcaciones de bahía, de uso particular o de agentes de compañías, tales como lanchas, remolcadores, etc., las embarcaciones de recreo y las pertenecientes a los clubes de yates establecidos en la República, llevarán en la proa un gallardete de dimensiones adecuadas al tamaño de la embarcación con las iniciales del nombre del propietario, empresa o club, y colores a opción; distintivo que se registrará en la capitania de puerto.

SECCION VII

Del Pabellón

Art. 141.- Todas las embarcaciones ecuatorianas, durante las horas del día, de sol a sol, en el mar, cuando estén a la vista de otra nave, a la vista de puerto o de fortaleza, o en puerto, deberán ostentar en el coronamiento de su popa el pabellón nacional de conformidad con la Ley, correctamente presentado y con sus colores claramente definidos.

Art. 142.- Los pabellones que usen las embarcaciones nacionales, se ajustarán a las siguientes dimensiones:

Para tamaño grande : 4,50 mts. de vuelo por 3 mts. de vaina;

Para tamaño mediano : 3,00 mts. de vuelo por 2 mts. de vaina;

Para tamaño pequeño : 1,50 mts. de vuelo por 1 mt. de vaina;

Para tamaño mínimo : 1,20 mts. de vuelo por 0.80 mts. de vaina.

Art. 143.- En ningún caso la bandera nacional estará debajo de otra bandera o insignia. Los buques ecuatorianos la enarbolarán en los sitios de honor (pico de mesana o coronamiento de popa).

SECCION VIII

De los diques, varaderos y arsenales

Art. 144.- Ningún dique, varadero ni arsenal de la República varara ni iniciará obras de reparación ni trabajos de alguna magnitud en la arboladura, cubierta, máquinas, casco, etc., de embarcación alguna, sin que el armador o capitán de la nave, previo el cumplimiento de lo prescrito en el Art. 119, presente la licencia con la completa especificación de los tratados aprobados por el capitán de puerto, salvo casos de urgencia, en los cuales debe darse parte inmediato a la capitania e iniciar el trámite correspondiente.

Art. 145.- Los diques, varaderos y arsenales deberán, trimestralmente, pasar a la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o a quien legalmente haga sus veces, y a la capitanía de puerto la lista de las embarcaciones que dentro del último trimestre hayan sido desvaradas o recién terminadas y lanzadas al agua, y de aquellas cuya construcción o reparación se haya iniciado.

Art. 146.- Los diques, varaderos o parrillas, astilleros, arsenales y en general toda empresa o factoría que se dedique a reparaciones o construcción de embarcaciones, o de varias secciones, máquinas, arboladuras, etc., deberán estar inscritos en los registros de la respectiva capitanía de puerto y obtener, previa la presentación del certificado de inscripción verificada por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o por el organismo que legalmente la reemplace, su correspondiente matrícula.

SECCION IX

Del personal de la Marina Mercante Nacional y

de los gremios marítimos

Art. 147.- Nadie podrá ejercer en la República ninguna profesión o actividad marítima si no se hubiere inscrito en los registros correspondientes de la respectiva capitanía de puerto y obtenido el certificado de su registro (matrícula). En consecuencia, no podrán embarcarse en ninguna nave nacional ni extranjera, para ejercer su profesión, los capitanes, pilotos, ingenieros, patrones, cirujanos, radiotelegrafistas, contadores, mecánicos, maquinistas, sobrecargos, contramaestres, carpinteros, timoneles, marineros, aceiteros, fogoneros, cocineros, wincheros, mozos, etc., ni ejercer sus actividades, los pescadores, buzos, calafates, carpinteros navales, mecánicos y herreros de maestranzas, caldereros, embarcadores, estibadores o jornaleros, comerciantes marítimos, vivanderos, mayordomos de muelles, jefes y demás personal de maestranzas, balseros, etc., sin haber previamente cumplido el requisito que este artículo les impone.

Art. 148.- Para ejercer su profesión los oficiales de la Marina Mercante Nacional, con título profesional de capitán, piloto, ingeniero, cirujano, radiotelegrafista, contador, sobrecargo, deberán inscribirlo en los registros de la Capitanía Mayor del puerto de Guayaquil, por una sola vez y obtener el correspondiente certificado (matrícula), el cual se renovará solo en caso de pérdida o deterioro.

Art. 149.- Los suboficiales, la gente de mar y los gremios marítimos renovarán en la respectiva capitanía de puerto, anualmente, en los primeros quince días de enero, sus matrículas, que son válidas hasta el 31 de diciembre de cada año.

Art. 150.- Para inscribirse en los registros y obtener el certificado o matrícula, los individuos de la Marina Mercante Nacional y de los gremios marítimos deberán presentar a la capitanía de puerto los siguientes documentos:

- a) Partida de nacimiento que acredite la nacionalidad originaria ecuatoriana, prueba supletoria de esta o carta de naturalización;
- b) Certificado de inscripción militar, o documentos probatorios de haber hecho tal servicio;
- c) Cédula de identidad personal;
- d) Certificado de buena conducta a satisfacción del capitán de puerto;

e) Título, si se trata de un profesional;

f) Certificado de idoneidad otorgado por un capitán, piloto, ingeniero o contra maestre si el interesado es suboficial o pertenece a la gente de mar, o del jefe de uno de los gremios marítimos, caso de aspirar a matrícula gremial; y,

g) Certificado médico de salud, apta para la vida de mar o para las actividades gremiales, según el caso.

Para los oficiales y suboficiales con título profesional bastará que presenten los documentos prescritos en los apartados a), b), c), d) y e).

Además se exigirán, para la primera inscripción en el registro, dos fotografías de tamaño apropiado para cédula, y una, para la renovación de la matrícula.

Art. 151.- El capitán de puerto está facultado para comunicar al Presidente de la República la extinción de cualquiera de los gremios o las modificaciones de ellos que sean necesarias para que cumplan sus finalidades, y para recabar, de ser conveniente, la disolución de los que existen o la constitución de otros, con arreglo al Título XXXII del Libro I del Código Civil o al de Comercio, en su caso.

Art. 152.- El registro de oficiales, suboficiales, gente de mar y gremios marítimos, se hará en libros separados denominados matrices, en los cuales se anotarán: nombres, apellidos paterno y materno, edad, estado civil, profesión u oficio que aspiran a ejercer, y caso de haber servido en el ejército o en la marina de guerra, el tiempo del empleo en que lo hicieron.

Además, se imprimirán las huellas digitales y se anotará la filiación del matriculado, y este registrará su firma.

Art. 153.- Tanto para que se otorgue como para que se revalide la matrícula, el interesado debe presentar la carta de pago que compruebe haber abonado en la colecturía de Aduana los derechos correspondientes.

Art. 154.- La capitanía de puerto, en vista del libro de registros, llevará un cuadro estadístico de los capitanes, pilotos e ingenieros de la Marina Mercante Nacional que se encuentren vacantes.

SECCION X

De los capitanes y pilotos

Art. 155.- Los capitanes y pilotos de las embarcaciones ecuatorianas serán nombrados por el armador, de entre los ecuatorianos que posean el título profesional correspondiente.

Art. 156.- Los capitanes, pilotos y patrones no pueden embarcar ni desembarcar a ningún individuo de la tripulación, sin previo conocimiento del capitán de puerto. Se prohíben el embarque de menores sin la autorización de sus padres o guardadores, el de individuos que no estuvieren matriculados y el de desertores. Ningún tripulante puede ser desembarcado, sin que el capitán de la nave le pague su remuneración y le de la papeleta de desembarque visada en la capitanía de puerto. El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos será penado con multa de diez a cien sucres, que pagará el capitán infractor, sin perjuicio de las demás indemnizaciones previstas en el Código Civil y en el de Trabajo.

Art. 157.- Los capitanes y pilotos velarán por el orden, disciplina e higiene de sus buques, su buena conservación y la salud de los tripulantes. Serán responsables solidariamente de las averías que ocasionaren por descuido, impericia o mala maniobra. En los casos de naufragio, o de pérdida de vida o de cargamento, serán juzgados por el Jurado de Capitanes, según el Art. 23.

Art. 158.- Los capitanes y pilotos de toda clase de embarcaciones están obligados a otorgar conocimientos, o recibos, en que consten las marcas, números y contenido, de la carga que recibieren a bordo; y son responsables, solidariamente con la nave, de las averías y pérdidas que causaren. Los equipajes, que no pagan flete, van al cuidado de sus dueños, y a ellos no se extiende la responsabilidad del capitán ni de la nave.

Art. 159.- Los capitanes y pilotos de las naves nacionales no pueden abandonar a ningún individuo de la tripulación en puerto que no sea el de embarque, salvo acuerdo mutuo, celebrado con la intervención de capitán de puerto, en los puertos nacionales, o del cónsul del Ecuador, en los extranjeros.

Art. 160.- Los capitanes y pilotos castigarán las faltas leves de los tripulantes cometidas a bordo.

Anotarán en su libro diario las infracciones graves que se cometieren a bordo y detendrán, si fuere necesario, a los responsables, y a su arribo darán cuenta a los capitanes de puerto, en los puertos nacionales, o a los cónsules en el extranjero, a fin de que los indiciados sean juzgados por sus jueces competentes.

SECCION XI

De la gente de mar de la Marina Mercante

Art. 161.- Ningún tripulante, nacional ni extranjero, podrá embarcarse en una nave ecuatoriana, sin estar previamente matriculado y sin presentar su papeleta de desembarque del buque anterior, visada por el capitán de puerto en que hubiere desembarcado.

Art. 162.- Los tripulantes, nacionales o extranjeros, embarcados en naves ecuatorianas, deben respeto y obediencia a sus capitanes y superiores; y serán personalmente responsables de los daños y pérdidas que causaren a bordo, por falta de cumplimiento de su deber.

Art. 163.- Los tripulantes que sin licencia de su capitán, o sin enfermedad comprobada, faltaren al trabajo del buque, serán reemplazados por jornaleros, cuyo salario se pagará de su haber.

Los que se enfermaren en faenas o tareas en servicio del buque, serán conducidos al hospital general, en clase de pensionistas. El buque pagará la pensión, sin cargo al haber del tripulante, que seguirá gozando de su sueldo durante su enfermedad, hasta por treinta días, al término de los cuales, si no ha mejorado, ajustará su situación al Código del Trabajo.

Art. 164.- Ningún tripulante podrá desembarcar de un buque nacional, sin cumplir el tiempo de su contrato y sin restituir los anticipos que hubiere recibido. Cumplidos estos requisitos, cualquier tripulante

podrá pedir a su capitán ajuste de cuentas y papeleta de desembarque, hasta tres días antes del día de la salida del buque.

Art. 165.- Se prohíbe a los tripulantes de una nave ecuatoriana pedir desembarque en puerto que no sea el de embarque, salvo mutuo acuerdo con el capitán. En este caso intervendrá el capitán de puerto, o el cónsul del Ecuador, respectivamente.

Si un tripulante desertare, perderá su alcance y su equipaje a beneficio del buque; y si fuere capturado, pagará los gastos de aprehensión, y será castigado conforme las ordenanzas navales de la Armada.

Art. 166.- Si los tripulantes de una nave nacional tuvieren quejas de malos tratamientos, o de mala o de insuficiente alimentación, presentarán individualmente su reclamo a su capitán; y si no fuere satisfecho, lo formularán ante el capitán de puerto ecuatoriano en que se encontraren o al que arribaren, o al cónsul del Ecuador, si el puerto fuere extranjero.

SECCION XII

De los gremios marítimos

Art. 167.- El gremio de lancheros tiene el derecho exclusivo de la conducción de la carga. Las lanchas destinadas a carga y descarga se tripularán con individuos matriculados en la capitania de puerto.

Los patrones y remeros de las lanchas son responsables, solidariamente con éstas, de las averías y pérdidas de la carga y de las que causaren a otras embarcaciones por descuido, impericia, mala maniobra o falta de sus amarras.

Art. 168.- Todas las lanchas de carga deben estar dotadas de anclas, cadenas y amarras suficientes para su seguridad, y serán tripuladas por tres individuos del gremio, a lo menos. Los patrones de lanchas deben tener pericia y práctica, para gobernarlas, y cualquier deficiencia será circunstancia agravante en los casos de colisión o de otro siniestro.

Art. 169.- Por ninguna causa, podrán las lanchas atracar a una nave, antes de que se hubieren verificado las visitas oficiales y sido declarada en libre plática, lo que se indicará por una pitada larga (de seis segundos por lo menos), de élla. Los infractores serán penados con prisión de uno a tres días; con el doble, en caso de reincidencia, y con la suspensión en el gremio, hasta por noventa días, si delinquire por tercera vez.

Art. 170.- El gremio de fleteros tiene el derecho exclusivo de hacer el tráfico de pasajeros y equipajes, en botes de propulsión mecánica, previamente matriculados, y con sujeción a la tarifa fijada por el capitán de puerto, según el Art. 69.

Art. 171.- Los fleteros deben respeto y consideración a las personas que los ocupen. Cualquier desacuerdo entre fleteros y pasajeros, se ventilará ante el capitán de puerto, cuya resolución será inapelable. Los altercados, algazaras y cualquier desorden, castigará el capitán de puerto con prisión de uno a dos días, y con el doble a los reincidentes, y suspenderá por noventa días a los que delinquieren por tercera ocasión.

Art. 172.- En las faenas de su industria los fleteros deben presentarse con el nombre del gremio fletero y el número de su matrícula. Dotarán a sus lanchas de la comodidad requerida para el servicio.

Art. 173.- Los fleteros tienen el deber de cuidar las escalas de los muelles fiscales destinadas al transporte de pasajeros y equipajes, y el de mantenerlas despejadas y limpias.

Les es prohibido amarrar sus lanchas en dichas escalas y en las de otras naves surtas en el puerto.

La infracción de cualquiera de las disposiciones de este artículo o del anterior será penada con prisión de uno a tres días; con el doble, caso de reincidencia, y con la suspensión en el gremio por noventa días, caso de falta de enmienda siguiente de la reincidencia.

Art. 174.- Los fleteros estarán disponibles todos los días del año, desde las 06,00 hasta las 19,00 horas.

Art. 175.- Para el servicio nocturno, el gremio de fleteros, bajo la dirección de sus sargentos, tendrá permanentemente establecido el servicio de lancha fletera de guardia.

Art. 176.- El embarque y desembarque de pasajeros se verificará solo por el muelle fiscal de pasajeros, todos los días del año en las horas y condiciones que fije el resguardo de aduanas.

Art. 177.- Los fleteros no recargarán sus embarcaciones. Serán responsables de las averías y pérdidas de los equipajes que conduzcan y de las que causaren a otras embarcaciones, por descuido, impericia o mala maniobra. Si las averías o pérdidas se produjeren deliberadamente, el causante será castigado con prisión de uno a nueve días, sin perjuicio de la restitución de las cosas o del pago de su valor. Si del hecho resultare pérdida de vida, será puesto a disposición del juez competente, para su juzgamiento.

Art. 178.- Cuando por algún incidente imprevisto, el capitán de puerto se encuentre sin embarcación, o sin tripulación, para pasar visita de guerra y sanidad, desembarcar las valijas, socorrer o cumplir cualquier deber urgente de su cargo, ocupara, sin pagar remuneración, los botes y tripulantes del gremio de fleteros.

Art. 179.- Todos los fleteros acudirán con sus botes al socorro de cualquier embarcación que se encuentre en peligro de naufragar; y prestarán su ayuda para cualquier faena urgente en el puerto u otro servicio de policía marítima o fluvial que ordenare el capitán de puerto.

Asimismo en el transporte de materias inflamables o explosivos que se les ofreciere realizar, observarán los fleteros lo que a este respecto se prescribe en el Art. 294.

Art. 180.- Los contratos de los carpinteros navales, calafates y mecánicos, celebrados para la construcción o carena de embarcaciones y reparación de máquinas y calderas deben ser visados y anotados por el capitán de puerto.

Ninguna embarcación podrá dar la quilla, varar en la playa o en parrilla, ni ser puesta a flote o lanzada al agua, sin conocimiento y permiso del capitán de puerto.

La infracción de cualquiera de los preceptos de este artículo será penada con multa de diez a cien sucres.

Art. 181.- Los demás gremios cumplirán los requisitos y tendrán las obligaciones que a continuación se expresan:

a) Los del gremio de balseros deberán cumplir lo que preceptúan los Arts. 147, 149, 150 y 326; matricular sus balsas; no embarcar como tripulantes a los que no sepan nadar; y para navegar, observar las prescripciones contenidas en los Arts. 192, 193, 194, 195, 196 y 197;

b) El gremio de pescadores se regirá por las prescripciones contenidas en los Arts. 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 147, 149, 150 y 326 y por las especiales de la Ley de pesca y cacería marítima;

c) El gremio de estibadores, llamado de jornaleros, observarán las prescripciones contenidas en los Arts. 147, 149, 150, 280, 286 y 290 y las especiales del Código Civil, del Código de Comercio y del Código del Trabajo;

d) Los miembros del gremio de comerciantes marítimos, además de cumplir los requisitos que imponen para la inscripción en los registros de la capitanía de puerto por los Arts. 147, 149 y 150, deberán, para obtener su inscripción, presentar al capitán de puerto, la correspondiente autorización escrita del administrador de aduanas y dos certificados de honradez conferidos por personas de conocida solvencia moral; y, para ejercer sus actividades, es decir, en cada caso en que deban concurrir a bordo de las naves del tráfico marítimo internacional, lo harán previa autorización de las autoridades de aduana, que visará el capitán de puerto.

TITULO V

DEL TRAFICO MARITIMO

SECCION I

De las clases de tráfico

Art. 182.- El tráfico marítimo, según la nacionalidad de los puertos a los cuales se extiendan las distintas líneas de navegación, se divide en tráfico marítimo internacional.

El tráfico marítimo interno es el que hacen las embarcaciones, nacionales o extranjeras, cuyas líneas de navegación no van más allá de los puertos nacionales, y comprende el comercio costanero, el de cabotaje y el fluvial.

El tráfico marítimo internacional es el que hacen las embarcaciones, cualquiera que sea su pabellón, cuyas líneas de navegación se extienden entre los puertos nacionales y los extranjeros.

Una misma nave puede hacer a la vez el tráfico marítimo interno e internacional.

Art. 183.- El tráfico marítimo internacional lo pueden hacer libremente en el Ecuador las naves nacionales y las extranjeras.

Art. 184.- El tráfico marítimo interno está en general reservado para las embarcaciones ecuatorianas. Las naves extranjeras no lo pueden ejercer sin previa autorización del Ministerio de Defensa Nacional.

Art. 185.- Las embarcaciones de bandera nacional de más de ochenta toneladas de registro, destinadas al tráfico marítimo interno, están obligadas a hacer un viaje anual al Archipiélago de Colón. La Capitanía Mayor del puerto de Guayaquil establecerá, de conformidad con los Arts. 68 y 304 de este Código, las tarifas de fletes y pasajes, así como la fecha de zarpe que corresponde a cada embarcación por orden de matrícula.

La jefatura de la escuadra de la Armada, destinará un oficial navegante y por lo menos tres tripulantes especializados para que integren el personal de cada embarcación en cada viaje. El oficial y la tripulación designados irán a expensas de la Armada en comisión de servicio.

En los viajes que efectúen al Archipiélago, las embarcaciones del tráfico marítimo interno, estarán exentas de todo impuesto, fiscal, municipal o especial, que gravite sobre ellas.

SECCION II

De los documentos

Art. 186.- Toda nave, cualesquiera que sean su clase, porte y bandera, para navegar en las aguas jurisdiccionales del Ecuador, portará, según el caso, los documentos siguientes:

- a) Los que comprueban su nacionalidad de acuerdo con las leyes de su nación;
- b) Los que indiquen el puerto de registro;
- c) Certificados de buenas condiciones y seguridad para navegar, expedidos según las leyes y reglamentos de su nación;
- d) Licencia de salida y zarpe otorgado por las autoridades del último puerto de procedencia, ajustado a sus correspondientes leyes;
- e) I Declaración General
- II Manifiesto de Carga
- III Rol de Tripulación
- IV Lista de Pasajeros
- V Declaración de suministros del buque (lista de Rancho/tienda)
- VI Declaración de efectos de tripulantes
- VII Declaración Marítima de Sanidad
- VIII Guía de Correo.
- h) Cuaderno de Bitácora.

Los capitanes o patrones, solidariamente con la nave, son responsables por omisión de cualquiera de estos documentos.

Nota: Literales e), f) y g) de este artículo, sustituidos por los documentos constantes en el literal e). Dado por Decreto Supremo No. 167, publicado en Registro Oficial 496 de 18 de Febrero de 1974.

Art. 187.- El capitán de puerto podrá exigir, a los capitanes de las naves extranjeras, que presenten los documentos puntualizados en los incisos a), d), e), f) y h) del artículo anterior, y que los comprendidos en el inciso g) se exhiban a las respectivas autoridades. Si juzgare necesaria la presentación de los documentos de que tratan los incisos b) y c), la obtendrá mediante el cónsul correspondiente.

SECCION III

De la navegación fluvial y costanera

Art. 188.- Las embarcaciones nacionales en general y las extranjeras, dentro de las aguas jurisdiccionales de la República, deben sujetarse durante su navegación costanera y fluvial, en lo que respecta a sus luces de posición o guías, al empleo de sonidos en tiempo de niebla y a los procedimientos de gobierno en el riesgo de colisión, al Reglamento Internacional Para Evitar Choques en el Mar, aprobado por la Gran Bretaña y modificado por la Cámara de Comercio de Londres en 1937.

Art. 189.- Las embarcaciones, cualesquiera que sean su bandera, clase y porte, que navegaren en el río Guayas o en el Canal de Morro desde Puná o desde General Villamil (Playas), o en aguas correspondientes a cualquier puerto fluvial de la República, observarán, además del reglamento citado en el artículo anterior, las siguientes disposiciones:

a) Ningún buque de alto bordo podrá dar alcance ni adelantar a otro de la misma clase, en la ría. Los costaneros y fluviales lo pueden hacer entre sí; pero maniobrando cada cual por su propia cuenta, sin pedir paso al que va adelante, ni esperar de el ninguna maniobra. Los buques de alto bordo pueden adelantar a los costaneros y fluviales, pidiéndoles el paso, que estos no negarán. Exceptúanse de estos preceptos los buques de guerra, de cualquier bandera, a los cuales todo buque mercante dará paso si el canal lo permite;

b) Al encontrarse dos buques que naveguen en un río, canal o estrecho, con rumbos opuestos y se avisten directamente por la proa, gobernarán ambos a estribor hasta donde el cauce navegable lo permita, procurando pasar lo más alejados, el uno del otro;

c) Cuando dos buques, en las condiciones indicadas en el acápite b), se encuentren en los pasos, estrechos del cauce navegable, pondrán sus máquinas a media velocidad, y no darán todo su andar hasta no haber pasado definitivamente;

d) Es prohibido regatear en el río y canales referidos al comienzo de este artículo. La falta de cumplimiento de esta disposición será penada por el capitán de puerto, con multa de diez a quinientos sures;

e) Si un buque encontrare a otro atrasado en su camino, debido a algún accidente, como varada, encalladura, desperfectos en sus máquinas, etc., le prestará los auxilios debidos si le fueren solicitados, y en caso de que estos no fueren eficaces, previa solicitud del capitán del buque que sufrió el accidente, trasladará a su bordo a los pasajeros y los conducirá al puerto más cercano según sea la dirección que lleve.

Si aquel puerto no estuviere incluido en su carrera, tendrá opción a reclamar el valor de la entrada al mismo y la consiguiente salida, y los demás gastos;

f) Antes de iniciar la curva de un río o canal, el capitán, piloto o patrón de la embarcación deberá lanzar con la sirena o silbato una pitada larga (de seis segundos), como señal preventiva, y luego una corta (de dos segundos), si va a gobernar a estribor, y dos iguales a la anterior si va a gobernar a babor, para hacer la curva;

g) La nave o embarcación de menor porte o calado cederá el canal a la de mayor porte o calado, si esta se lo pidiere, lo cual hará con una pitada larga (seis segundos, por lo menos); y,

h) En ningún caso una embarcación de porte menor de propulsión mecánica o velera, le cruzará la proa a una nave de porte mayor cuando esta navegando a la vista. Para los veleros de porte mayor regirá el Reglamento Internacional Para Evitar Choques en el Mar.

Art. 190.- Las naves fluviales que tuvieren que navegar durante la noche, deberán hacerlo con todos sus pasillos, cámaras, salones y camarotes perfectamente iluminados, y dispondrán de un individuo dedicado a montar permanente guardia de salvavidas, quien cumplirá su misión provisto de uno presto a ser lanzado al agua, y debe además vigilar que todos los portalones de la embarcación estén completamente cerrados y ningún pasajero transite por las toldillas. El incumplimiento de cualquiera de esas disposiciones causará para el capitán de la nave multa de cincuenta sucres.

Art. 191.- El capitán de la embarcación será responsable por la vida de los tripulantes y pasajeros, y en caso de fallecimiento de cualquiera de ellos, por haber caído al agua, será sancionado con una multa de cincuenta a ciento cincuenta sucres, sin perjuicio de la responsabilidad penal.

Art. 192.- Se prohíbe a las balsas navegar durante la noche; solamente les es permitido hacerlo durante el día, de sol a sol, esto es, de seis de la mañana a seis de la tarde. Por la infracción de este precepto se sancionará con multa de doscientos sucres al dueño de la balsa, y con diez días de prisión a su timonel o piloto.

Art. 193.- En los ríos donde empieza la navegación de embarcaciones de propulsión mecánicas de diez o más toneladas, es prohibido el tráfico de balsas de más de cuatro plantillas de cualquier material y para cualquier servicio. La infracción de este precepto será penada como lo indica el artículo anterior.

Art. 194.- Ninguna balsa podrá navegar con una tripulación menor de tres individuos, de los cuales uno será el timonel o piloto, y los otros dos, remeros. No es permitido llevar a su bordo pasajeros. El timonel o piloto tendrá las mismas atribuciones y responsabilidades que los capitanes o patrones.

Art. 195.- Las balsas no podrán navegar en el trecho del río que cruza frente a la ciudad de Guayaquil, desde la línea formada por el islote Cross (generalmente denominado El Cerrito) y las Penas, por el norte; hasta la altura de la antigua hacienda "El Guasmo", por el sur; sino solo en las horas de para de la marea y remolcadas por otra embarcación de propulsión mecánica. La infracción de este artículo, será penada con multa de cien sucres impuestos al dueño de la balsa y tres días de prisión al timonel o piloto.

Art. 196.- En los puertos, las balsas deberán tener sus propios amarraderos. No podrán tender amarras a edificios, cercas, etc., de la orilla, contra la voluntad de sus dueños, sino por muy limitado tiempo.

Art. 197.- Las balsas, para efectos de responsabilidad e indemnizaciones, están sometidas a las disposiciones que rigen para las demás embarcaciones.

No se admitirá como fundamento para descargo la imposibilidad de realizar maniobras o movimientos.

SECCION IV

De la navegación al

Archipiélago de Colón

Nota: Sección sustituida por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979, Decreto Supremo 3756 derogado por Decreto Legislativo s/n, publicado en Registro Oficial 89 de 19 de Diciembre de 1979. Puesto en vigencia el texto anterior por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

Art. 198.- Las naves que se propongan navegar entre la costa continental ecuatoriana y el Archipiélago de Colón, sólo podrán ser despachadas por las autoridades marítimas de los puertos de la Capitanía Mayor de Guayaquil, con escala en otro puerto ecuatoriano o sin ella; o en virtud de permiso especial del Ministerio de Defensa Nacional, desde cualquier puerto de la República.

Art. 199.- Las naves que, procedentes del Archipiélago de Colón, arribaren a la costa continental ecuatoriana, no podrán recalar sino a los puertos de la Capitanía Mayor de Guayaquil, excepto el caso de arribada forzosa, o el de permiso especial otorgado por el Ministerio de Defensa Nacional.

Art. 200.- Para efectos de esta Ley se considerará navegación costanera, la que se realice al Archipiélago de Colón, y se tomarán en cuenta las siguientes disposiciones:

a) Ninguna nave ecuatoriana que no sea costanera o de travesía, podrá viajar al Archipiélago de Colón, sin previo reconocimiento de la Inspección de Máquinas y Construcciones Navales o del organismo que legalmente la reemplace y sin que obtenga certificado de buenas condiciones de navegabilidad y haya sido inspeccionada por la C.I.E.N., o de quien la sustituya según la Ley, aunque sea reciente la última inspección periódica reglamentaria;

b) Toda nave que realice esta navegación estará provista de una estación de radio, según los reglamentos respectivos, cuyo cumplimiento se comprobará por el certificado de la correspondiente autoridad naval;

c) Estará dotada de un sistema mecánico o mixto de propulsión, o dispondrá, por lo menos, de un motor auxiliar de recalada, sobre el cual haya informado favorablemente la Inspección de Naves o quien legalmente haga sus veces.

Art. 201.- Ninguna nave, nacional ni extranjera, podrá llegar a paraje alguno de isla del Archipiélago de Colón, salvo caso de fuerza mayor o autorización expresa del Ministerio de Defensa Nacional, sin haber sido previamente recibida por la autoridad marítima de este Archipiélago, cuya sede es el puerto Baquerizo Moreno en la isla San Cristóbal.

SECCION V

Del arribo de las naves

Art. 202.- Las naves, cualquiera que sea su nacionalidad, si no estuvieren destinadas a puerto ecuatoriano, no podrán acercarse a la costa a menos de tres millas, contadas desde el límite de la más baja marea; ni anclar en paraje que no sea puerto habilitado para el comercio, salvo el caso de recalada forzosa. Las que infringieren cualquiera de estos preceptos, serán comisadas, como lo dispone en su apartado 1o. el Art. 78 de la Ley Orgánica de Aduanas.

Se considerarán casos de arribada forzosa los puntualizados en el Art. 870 del Código de Comercio o en el Art. 233 del Reglamento dictado para la aplicación de la Ley Orgánica de Aduanas.

Art. 203.- Solamente las naves que llevaren despachos para los puertos ecuatorianos del Golfo de Guayaquil, podrán internarse en dicho Golfo más al norte y más al oriente de la línea imaginaria que se obtiene sobre la carta marina No. 1177 del Servicio Hidrográfico de los Estados Unidos de Norte América, uniendo los puntos siguientes:

- 1.- El determinado por la mitad de la desembocadura del río Zarumilla en su punto más profundo (Talwec);
- 2.- Latitud: 3 grados 24 minutos 30 segundos Sur, Longitud: 80 grados 22 minutos 00 segundos W;
- 3.- Latitud: 2 grados 12 minutos 00 segundos Sur, Longitud: 81 grados 04 minutos 30 segundos W.

Las naves que fueren sorprendidas contraviniendo lo dispuesto en este artículo, serán decomisadas, salvo los casos de fuerza mayor.

Art. 204.- Las naves, cualquiera que sea su nacionalidad, que arriben a puertos ecuatorianos, desde que entren a aguas territoriales, están obligadas a cumplir las leyes de la República.

Art. 205.- Toda nave extranjera que entre en puerto ecuatoriano, izará al tope de su trinquete la bandera nacional; y, en la forma y lugar que use la marina de su país, la suya propia; en otra driza, la señal distintiva internacional que le corresponda; y en otra, lo más visible, la letra "Q" del Código Internacional de Banderas, que solo arriará al quedar la nave en libre plática. Si trajere algún individuo afectado por enfermedad infecto contagiosa o hubiere en su viaje registrado algún caso de ésta, la nave izará la letra "Q" repetida, y la arriará caso de ser favorable el resultado de la visita; pero si fuere declarada en cuarentena, mantendrá izadas las letras "Q". "L". durante toda su permanencia en el puerto o hasta cuando la autoridad sanitaria lo disponga. Si a su bordo trajere materiales inflamables o explosivos, izará en cualquier otra driza o lugar bien visible la letra "B" del mismo Código, que tampoco se arriará mientras existan a bordo los materiales mencionados. La omisión o falsedad de cualquiera de esas banderas será sancionada, con una multa de ciento a doscientos sucres.

Art. 206.- El capitán de buque de bandera extranjera, cualquiera que sea su porte, y el capitán de nave de bandera ecuatoriana de quinientas toneladas o más de registro, están obligados a tomar práctico oficial en los siguientes casos:

- a) Para entrar y salir del puerto de Guayaquil;
- b) Para seguir de Guayaquil a Eloy Alfaro (Durán) y viceversa;
- c) Para cambiar de fondeadero en el puerto de Guayaquil;
- d) Para entrar a Puerto Bolívar o salir de este puerto; y,
- e) Para entrar al puerto de San Lorenzo o salir del mismo.

En los demás puertos habilitados de la República, hasta tanto el Gobierno no disponga otra cosa podrán los buques en mención entrar y salir sin el práctico oficial.

Art. 207.- El buque de bandera nacional menor de quinientas toneladas, si lo deseara, podrá solicitar los servicios de práctico oficial.

Art. 208.- El capitán de buque que use el servicio de prácticos nacionales, lo ajustará al Reglamento de Prácticos.

Art. 209.- Es prohibido fondear en el centro de los canales y en parajes en que se obste o impida la navegación, salvo el caso de fuerza mayor.

Art. 210.- Prohíbese amarrarse a las boyas o balizas que señalen los canales, bajos, peligros, etc.

Art. 211.- Al arribo de un buque a puerto ecuatoriano, la autoridad marítima del puerto le señalará el fondeadero que le corresponde ocupar; el que no cambiará sino con el permiso de dicha autoridad. Si el puerto fuere el de Guayaquil y la nave, de bandera extranjera, deberá hacer el cambio de fondeadero asistido por un práctico, salvo el caso de fuerza mayor, o que la seguridad del buque exigiere dicho cambio de inmediato.

La autoridad marítima determinará al capitán de la nave el número de anclas, las brazas de cadena y la dirección en que debe fondearse; y aconsejará todas las medidas o precauciones que según lo vientos prevalecientes y la dirección e intensidad de las corrientes, convengan al capitán, para seguridad de la nave.

Art. 212.- Ninguna nave que entre a puerto ecuatoriano, podrá hacer uso de señales de alarma, sirena, cohetes, luces de bengala, campanas, etc., para llamar a la Capitanía del Puerto, señales cuyo uso es reservado exclusivamente para los casos de peligro a bordo.

Art. 213.- Ningún buque podrá arriar sus anclas o cadenas sobre las anclas o cadenas de otro debidamente fondeado.

Art. 214.- Las naves no podrán fondear a distancia menor de la necesaria para que, aún de vuelta encontrada, puedan borrar sin ningún peligro; y en ningún caso, a menos de dos esloras de la embarcación más grande. La que hubiere estrechado tal distancia y no la recuperare prontamente, será colocada en el sitio debido por la autoridad marítima a costa de aquella, y sancionado el capitán.

Art. 215.- El capitán de una nave que durante la noche llegue a un puerto ecuatoriano y no sea recibido por la autoridad marítima, deberá tomar su fondeadero de tal modo que, sin comprometer la seguridad de su nave, quede a una prudente distancia del puerto, y al día siguiente, previa indicación del capitán del puerto, cambiará de sitio, si fuere del caso hacerlo.

Art. 216.- Toda nave dedicada al transporte internacional, cualesquiera que sean su porte y bandera, si procede del extranjero y se propone arribar al puerto de Guayaquil, aunque haya previamente tocado en otros puertos ecuatorianos; tan pronto como aviste la isla de Santa Clara, se comunicará con la estación radiotelegráfica de la Capitanía del Puerto de Guayaquil, cuyas características en ondas de llamada naval internacional en servicio de veinticuatro horas son "HDC", y el capitán del barco, mediante tal estación,

participará al capitán de puerto, al médico de Higiene Internacional y Cuarentena marítimas y al administrador de Aduanas, lo siguiente:

- a) Nombre y nacionalidad de la nave;
- b) Puerto de procedencia;
- c) Estado sanitario de la nave respecto a haber registrado o no algún caso de enfermedad infecto contagiosa;
- d) Si conduce o no materias inflamables o explosivas;
- e) Número de pasajeros y toneladas de carga que trae para Guayaquil; si trae valija, el número de sacos;
- f) Día y hora aproximada de arribo a Guayaquil, y si, según el Artículo 206, debe tomar práctico en Puná, día y hora de arribo a dicha estación; y,
- g) Nombre del agente o representante en el puerto de Guayaquil.

Art. 217.- Toda nave de tráfico internacional que, con procedencia de puerto extranjero, directamente se proponga arribar a cualquiera de los puertos ecuatorianos que no sea el de Guayaquil, con anticipación de doce horas, por lo menos, se pondrá en comunicación con la Estación Radiotelegráfica de la Capitanía del Puerto de Guayaquil y le participará a la autoridad marítima todos los datos indicados en el artículo anterior, con las correspondientes variantes en las letras e) y f) respecto al nombre del puerto de arribada.

Art. 218.- Toda nave que se proponga arribar a Guayaquil o a Puerto Bolívar, pero tomando práctico desde Punta Arenas, deberá ponerse en comunicación con la Estación Radiotelegráfica de la Capitanía de Guayaquil, cuyas características figuran en el Art. 216, con veinticuatro horas, por lo menos, de anticipación a aquella en que desee tomar aquel práctico en dicho lugar, y participar a la autoridad marítima los datos indicados en las letras a), b), c), d) y f) del Art. 216 y su petición de práctico a Punta Arenas, dando el día y hora aproximada de su arribo a dicho lugar.

Art. 219.- Los mensajes indicados en los Arts. 216 y 217 dirigidos al capitán del puerto de Guayaquil, están exentos del pago; pero, pagarán la tarifa reglamentaria si estuvieren dirigidos a particulares.

Art. 220.- El radioperador de la Capitanía de Puerto, tan pronto como reciba las comunicaciones referidas en los Arts. 217 y 218, deberá retransmitirlas a la estación de radio de la Caleta de Puná, en caso de entrar la nave a Guayaquil; y en caso de anunciar la nave su entrada a otros puertos, por cualquier medio telegráfico, deberá comunicar al respectivo capitán de puerto o autoridad que haga sus veces, todos los datos del mensaje enviado por la nave, tan pronto como sea posible.

Art. 221.- La ruta al puerto de Guayaquil, para las naves extranjeras, es la que por el norte o por el sur de la isla de Santa Clara entra por el Canal de Jambelí a Puná. El Canal del Morro y el llamado Chico o Massa se reservan para los barcos de bandera ecuatoriana. Los extranjeros pueden utilizar el denominado de "Angostura".

El práctico que infringiere cualquiera de los preceptos de este artículo, será disciplinariamente sancionado.

Art. 222.- Todo barco que durante la noche navegue en el golfo de Guayaquil, al entrar o salir del puerto, redoblará su vigilancia en el trecho comprendido entre la isla Santa Clara o el Canal del Morro y el puerto de Guayaquil; y si la velocidad del buque pasare de catorce nudos y navegare a favor de la corriente, deberá disminuir su andar a fin de evitar colisiones con las embarcaciones menores que frecuentan estas aguas.

Art. 223.- Las naves extranjeras, antes de entrar a Guayaquil, deberán fondear en la Caleta de Puná (Estación de Prácticos) para recibir a bordo al personal de aduana y al práctico, el mismo que las conducirá a su salida, sujetándose a todas las prescripciones de este Código.

Art. 224.- Si, antes de arribar a Guayaquil, el buque tuviere que fondear por cualquier razón en el trayecto de Puná a Guayaquil, lo hará dejando expedito y claro el canal; y durante la noche, fondeado o varado en el mencionado trayecto, pondrá sus luces y hará sus maniobras ciniéndose a los reglamentos respectivos.

Art. 225.- Toda nave, nacional o extranjera, que entre o salga del puerto de Guayaquil, en el trayecto del Guasmo al fondeadero, navegará a moderada velocidad, que en ningún caso, excederá de ocho nudos; y si lo hace con marea a favor, su capitán disminuirá más aún aquella; dispondrá una de sus anclas a la pendura, lista a dar fondo, y tomará las debidas precauciones para evitar el ser arrollado por la fuerza de la corriente.

Si su arribada ocurriere en la noche, fondeará frente al canal y esperará el día, para tomar el fondeadero frente a la ciudad; salvo autorización expresa del capitán de puerto para hacerlo en la misma noche; autorización que la dará si considerare que el fondeadero previsto para la nave y sus alrededores están, más o menos, despejados de otras.

En los demás puertos de la República, si una nave ha de recibir en la misma noche la visita del capitán de puerto, tomará libremente su fondeadero. Caso contrario, deberá sujetarse a las disposiciones de esta Ley.

Las naves que, en el trayecto de Guayaquil a Puná y viceversa, se encontraren con embarcaciones menores, balsas, etc., reducirán su velocidad al mínimo, hasta dejarlas por la popa, a prudente distancia.

Art. 226.- Si la nave, cualquiera que sea su nacionalidad, conduce entre su cargamento materiales inflamables o explosivos, no podrá acercarse a menos de tres millas de las zonas edificadas de los puertos de arribada, mientras el capitán del puerto, de acuerdo con el administrador de aduanas, no le señale su fondeadero.

Se comprenden, entre otros, como líquidos o materiales inflamables la gasolina, el kerosene, el aguarras, la bencina, la nafta.

SECCION VI

De la recepción de las naves

Art. 227.- Las embarcaciones dedicadas a la navegación marítima interna, cualesquiera que sean su porte y la clasificación de ellas, pueden a cualquier hora del día o de la noche arribar a los puertos ecuatorianos, y, una vez cumplidos los requisitos aduaneros, sin esperar la visita del capitán de puerto, tomarán su muelle, amarradero o fondeadero, y, luego, antes que transcurran cuatro horas de su llegada, se presentará el capitán de la nave o un oficial en su nombre a la Capitanía del Puerto, a dar parte de su arribo y novedades y entregar los documentos de ley; el zarpe del puerto de procedencia, las listas de

pasajeros, el rol de tripulación y el Cuaderno de Bitácora, para que sean visados. Caso de ser necesario, el capitán de puerto podrá notificar a las embarcaciones referidas esperen su visita antes de ponerse en libre plática.

Art. 228.- Fondeado un buque de navegación marítima internacional, cualesquiera que sean su porte y pabellón, en puerto habilitado de la República, el orden de las visitas que harán las autoridades de el, será el siguiente: la primera será la de la autoridad sanitaria; si esta no encontrare novedad, seguirá la del funcionario que ejerza o represente la Capitanía de Puerto, y a continuación, la de aduanas y la de inmigración y extranjería.

Art. 229.- La recepción de los buques del tráfico marítimo internacional se hará según sea ecuatoriano o extranjero el puerto inmediato anterior de procedencia.

Art. 230.- La recepción de los buques de tráfico marítimo internacional cuyo puerto de procedencia inmediata anterior sea extranjero, se efectuará de conformidad a lo dispuesto en el Reglamento de Trámites en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías del Puerto de la República.

Nota: Artículo sustituido por Decreto Supremo No. 167, publicado en Registro Oficial 496 de 18 de Febrero de 1974.

Art. 231.- Dejase a opción de los capitanes de puerto, cuando desempeñen las funciones de la oficina de inmigración, recibir como verdadera la declaración que hagan los capitanes de las naves en los roles de tripulación, no haciendo la revisión de esta que se determina en el último inciso del artículo anterior; pero en cuanto a los pasajeros que deben quedarse en el puerto, la revisión deberá hacerla prolija y estrictamente, de acuerdo con la Ley de Extranjería y Naturalización.

Luego las autoridades de aduana procederán a la revisión de los conocimientos y más documentos que le conciernen según la Ley y Reglamento de Aduana, y las autoridades de inmigración actuarán con arreglo al inciso anterior.

Si las autoridades de inmigración o el capitán de puerto encontraren que los documentos de alguno de los pasajeros que vienen al puerto, no están de acuerdo con los preceptos de la Ley ecuatoriana, darán parte a la autoridad marítima, quien notificará al capitán de la nave el particular y le dejará a la persona sospechosa bajo su custodia, hasta tanto se resuelva su situación legal, la que será comunicada al capitán de puerto, quien radiotelegrafiará a los demás capitanes de puertos nacionales de próxima escala de la nave en mención, indicando nombre y más detalles de la persona impedida de saltar, y se lo comunicará a la vez, al cónsul o cónsules correspondientes a la nacionalidad del pasajero y a la del buque, caso de ser extranjeros ambos o uno de los dos.

Art. 232.- Si la nave procediere de puerto infestado, o al recibirla la autoridad sanitaria encontrare causa suficiente para declarar a la nave en cuarentena, la autoridad marítima la hará fondear a tres millas afuera de la zona asignada para fondeadero del puerto en Guayaquil, tres millas al sur del Canal; su situación de cuarentena provisional no será levantada hasta que no lo resuelva la autoridad sanitaria, según la Ley, y esta autoridad ordenará al capitán de la nave poner inmediatamente en driza las letras "Q" del Código Internacional de Señales, sobre el primer sustituto o sobre la letra "L", según sea declarada la nave como sospechosa o como infestada.

Art. 233.- Si la nave hubiere cumplido los requisitos legales según la autoridad sanitaria, la de aduana y la de inmigración, el capitán de puerto declarará a aquella en libre plática, situación que su capitán podrá manifestar por una pitada larga (seis segundos, por lo menos).

Art. 234.- En la recepción de los buques de la navegación marítima mercante internacional que procedan inmediatamente de puerto ecuatoriano, el capitán, o a su nombre el contador, y el médico del buque pondrán a disposición de la autoridad sanitaria la patente de sanidad del último puerto ecuatoriano de recalada de la nave, con la firma de la autoridad sanitaria o de aquella que en dicho puerto hiciere sus veces.

Si la autoridad sanitaria encontrare a la nave conforme a las normas respectivas, la visitara la autoridad marítima a quien el capitán o su representante recibirá en el portalón y le presentará la licencia de salida del último puerto que tocó y dos copias del rol de tripulación firmadas por la autoridad marítima del mismo puerto; y después se realizarán las visitas de las autoridades de aduana y de inmigración.

Art. 235.- Si la nave hubiere tenido o tuviere a bordo caso de epidemia contagiosa (fiebre amarilla, bubónica, viruelas, etc.) y su capitán no diere parte en el acto de la visita a la autoridad sanitaria y a la marítima o procurare ocultarlo, a fin de obtener libre plática, incurrirá en el delito puntualizado en el Art. 411 del Código Penal y se procederá a su juzgamiento. La pena de prisión será conmutable con la de multa después de cumplidos los primeros ocho días, a razón de diez sucres por cada día que falte para cumplir la condena.

Art. 236.- Las naves mercantes que lleven a bordo pertrechos de guerra, en cantidad que sobrepase a la indispensable para su propio servicio y las que lleven cañones de cualquier calibre, serán consideradas, para los efectos de abandono del puerto, como naves de guerra. El capitán de puerto deberá pedir instrucciones a la superioridad naval, para determinar definitivamente el trato que se les debiere dar; pero si el cañón no pasa de seis pulgadas y estuviere instalado a popa, con fines solo defensivos, expresamente declarados por el capitán de la nave, y el gobierno de su nación hubiere previamente comunicado tal circunstancia al Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, la nave será considerada, desde el primer instante, como nave mercante. El capitán de puerto dará en todo caso a la superioridad el parte de este detalle.

Art. 237.- La infracción de cualquiera de los Arts. 227, 230 y 234, será sancionada con multa de ciento a doscientos sucres.

Si se encontrare a bordo individuo que no conste ni en los roles ni en las listas de pasajeros, el capitán de la nave será sancionado con multa de cincuenta a dos mil quinientos sucres, y obligado a conducir en su misma nave a ese individuo, al puerto de su procedencia.

Art. 238.- En la visita de recepción, es deber del capitán de buque, sea este nacional o extranjero, comunicar a la Capitanía del Puerto respectivo toda novedad o accidente que hubiere ocurrido en el viaje, inclusive los desperfectos o deficiencias de los faros de la costa ecuatoriana o cambios de posición de la boyas luminosas que hubiere observado, y, caso de haberse cometido a bordo durante el trayecto algún delito, dará cuenta de ello mediante parte escrito, al que agregará la información sumaria que sobre el particular habrá tramitado en la nave y que servirá de antecedente del juicio penal que instruirá el juez competente.

Art. 239.- Ninguna embarcación menor podrá abordar buque alguno que entre en el puerto, hasta que cese su incomunicación, o sea, después de practicadas las visitas que prescribe esta Ley, bajo pena de multa, que impondrá la autoridad marítima.

Art. 240.- El capitán del buque que se dejare abordar antes de que el barco sea puesto en libre plática y no diere parte inmediatamente a la autoridad marítima, expresando el número y señales de la embarcación y sus tripulantes, será penado con multa de quinientos a mil sucres.

Art. 241.- Ningún capitán de nave permitirá el acceso a bordo de personas extrañas a su servicio, salvo caso de que portare la debida autorización del Administrador de Aduana, visada por el capitán del puerto. Con este fin, mantendrán un personal de guardia en las escalas y portalones o solicitará a la Capitanía del Puerto este servicio, pero obligándose a suministrar a los agentes que envíe aquella dependencia, la alimentación y el pago de sobretiempos, para que se computarán todas las horas durante las que cada uno de estos agentes haya permanecido a bordo.

Art. 242.- No se permitirá la subida a bordo de ningún fletero que no lleve el número de su matrícula a la vista, conforme al Art. 172.

Art. 243.- Los capitanes de los buques nacionales destinados a la navegación mercante marítima internacional, además de los documentos de que tratan los Arts. 230 y 234, están obligados a entregar, dentro de las veinticuatro horas siguientes del arribo a cualquier puerto de la República, en depósito, la patente de navegación y el certificado de matrícula del barco al capitán del puerto respectivo, si esta autoridad lo solicitare, y si llegaren a puerto extranjero, entregarán al cónsul ecuatoriano aquellos documentos y una copia del rol de tripulantes que conduzcan a bordo; documentos que antes de salir del puerto deberán recoger.

Art. 244.- También están obligados los capitanes de las naves nacionales que hacen la navegación costanera, a presentar a la autoridad marítima el Cuaderno de Bitácora, para recogerlo con el Visto Bueno de dicha autoridad, antes de salir del puerto.

Art. 245.- Las naves sea cual fuere su bandera, que conduzcan artículos explosivos o inflamables y que arriben a puerto ecuatoriano, mantendrán la letra "B" del Código Internacional izada en lugar visible en el momento de la visita, y su capitán informará al capitán de puerto, mediante declaración escrita, sobre la clase, cantidad, procedencia y destino de tales artículos, número de santabárbaras, si la nave esta expresamente provista de ellas, y certificado de su construcción, a fin de ver si cumplen los preceptos del caso.

SECCION VII

De la permanencia de embarcaciones en puerto

Art. 246.- Se considerará mal fondeada la nave que en sus cadenas tenga más de dos vueltas (cocas). En este caso, si la permanencia de aquella fuere a prolongarse, procederá su capitán a anclar nuevamente al buque observando las disposiciones del Art. 206.

Art. 247.- Dentro de la bahía, sin la debida autorización del capitán de puerto, ningún buque podrá hacer maniobras ni cambio de fondeadero, salvo caso imprevisto o de fuerza mayor que deberá comprobarse.

Art. 248.- Ningún buque, sea cual fuere su bandera, podrá, dentro de las aguas territoriales de la República, menos aún en las zonas de bahía, levantar planos, sin la debida autorización del Ministerio de Defensa Nacional, ni tampoco realizar sondeos, salvo el caso de circunstancias por las que ellos sean indispensables para la seguridad de la nave.

Art. 249.- Las naves, cualquiera que fuere su bandera, mientras permanezcan fondeadas en los puertos nacionales, deberán estar en capacidad de mover sus máquinas de propulsión, para lo cual, por propia seguridad, tendrán permanentemente a bordo por lo menos el tercio de la dotación de su personal de máquinas, cubierta y servidumbre. Tal personal deberá estar organizado en turnos de guardia, para que en todo instante exista a bordo la debida vigilancia.

Art. 250.- Para las embarcaciones que permanecieren estacionadas en puerto, acoderadas a muelles seguros o amarradas a boyas en los diques, bastará que tengan permanentemente para su cuidado un oficial o patrón y dos hombres, si ellas son menores de cien toneladas; el oficial o patrón y tres hombres, si ellas se comprenden entre las cien toneladas y las trescientas, y un oficial y cuatro hombres, si el tonelaje es mayor.

Art. 251.- Si un barco, en cualquier puerto de la República, fuere a estar imposibilitado para mover sus máquinas propulsoras, su capitán lo notificará a la autoridad marítima, a fin de que esta asigne al buque un nuevo fondeadero, en lugar donde su situación no entrañe peligro para las demás naves surtas en el puerto. La infracción de este precepto será penada con multa de quinientos a mil sucres.

Art. 252.- Prohíbese, en las aguas territoriales, a las naves, sea cual fuere su pabellón, hacer señales de radio usando clave e izar una bandera o grupo de banderas cuyo significado se aparte del que tienen en el Código Internacional de Señales.

Art. 253.- Las sirenas, silbatos y demás instrumentos acústicos cuyo uso se encuentra establecido en el Reglamento Internacional para Evitar Choques en el mar, no podrán ser usados con otros fines que los señalados en dicho reglamento. Por tanto, cualquiera manifestación que, realizada con tales aparatos, se aparte de el, será sancionada por la Capitanía de Puerto.

Art. 254.- Ningún barco fondeado en puerto podrá izar empavesado ni poner a media asta su pabellón, sin previa autorización del capitán de puerto; a no ser por causa de fiesta o duelo nacional, caso en el que dicho funcionario enviará a uno de sus oficiales a agradecer su cortesía al capitán de la nave que hubiere manifestado por aquel signo externo su solidaridad para con el Ecuador.

Art. 255.- Los capitanes de naves extranjeras no embarcarán ni desembarcarán a ninguna persona, sea ecuatoriana o extranjera, para ni de su tripulación, sino previo permiso del capitán de puerto, quien no lo concederá sin que antes se cumplan los siguientes requisitos: si es ecuatoriana, el debido ajuste de cuentas o la observancia del Código del Trabajo y de los demás preceptos que versen sobre esta materia; y si es

extranjera, la intervención del respectivo cónsul; y para el desembarco, además, los impuestos por la Ley de Inmigración y Extranjería.

Art. 256.- Cuando una nave carezca de la suficiente dotación de anclas, cadenas o cables, solicitará al capitán de puerto le señale para su permanencia un lugar adecuado, donde, en lo posible, no signifique peligro para terceros, y el capitán de ella se proveerá de los materiales que le hacen falta, dentro de veinticuatro horas.

Art. 257.- Si por mala maniobra o por estar fondeada o mal amarrada, una nave causare averías a otra, el capitán de la primera será responsable de ellas.

Art. 258.- Si una embarcación, nacional o extranjera, se varare o fuere a pique en el puerto, fondeadero, canal u otro paraje en que obste a la navegación o pueda producir un embancamiento, será removida o puesta a flote por su capitán, armador o consignatario, y el capitán de puerto actuará como lo disponen los Arts. 90 y 91.

Art. 259.- A ningún pasajero ni tripulante de buque de la navegación mercante marítima internacional que este surto en puerto ecuatoriano, se le permitirá desembarcar llevando armas.

Prohíbese desembarcar pasajeros o tripulantes enfermos, sin permiso de la autoridad marítima, la que no lo concederá sino con dictamen favorable del médico de Higiene y Cuarentena Marítima Internacional.

Art. 260.- Ningún barco, sea nacional o extranjero, podrá usar dentro de la bahía o puerto su estación de radio para transmitir. La transgresión de este precepto será penada con multa de ciento a quinientos sucres.

Art. 261.- Las naves de guerra extranjeras de visita en puertos ecuatorianos, podrán usar estaciones de radio para transmitir cualquier parte que no sea en clave, previa autorización del Comandante de la respectiva Zona Naval y en las horas que le sean señaladas, con el fin de que ellas no provoquen interferencias en las comunicaciones locales.

Art. 262.- Durante las horas de la noche, de sol a sol, toda embarcación cuya eslora sea inferior a cuarenta y seis metros, que este fondeada en cualquier puerto de la República, izará a proa, a una altura que no excederá de seis metros sobre la borda, una luz blanca brillante y uniforme, visible en toda dirección y de intensidad suficiente para ser vista por lo menos a la distancia de una milla. Si la nave tuviera una eslora igual a cuarenta y seis metros o mayor, deberá izar a proa la misma luz, pero a una altura no menor de seis metros ni mayor de doce metros veinte centímetros, y en su popa, otra luz semejante, pero solo a cuatro sesenta metros de altura.

Durante el día, las naves mercantes fondeadas, exhibirán una bola negra en el sitio y altura reglamentarios.

Art. 263.- Las naves acoderadas en muelles o amarraderos cumplirán lo que sobre luces se prescribe en el artículo anterior. Los balandros, lanchas y canoas pondrán su luz a una altura proporcional a su tamaño.

Art. 264.- El lastre y deslastre, que alguna vez lo requieran, lo harán las naves previa autorización del capitán de puerto y en los lugares que, de acuerdo con el Municipio, dicha autoridad portuaria señale. El infractor será penado con multa de quinientos a dos mil quinientos sucres.

Art. 265.- Prohíbese a toda nave arrojar basuras, escombros, maderas y en general cualquier materia que ensucie la superficie o embanque el fondo del río o bahía.

Art. 266.- El capitán de puerto oficiará a las autoridades municipales, para que instalen en los lugares más adecuados de la ribera los medios necesarios para la recolección de basura y demás desperdicios de la nave, y avisará al capitán de este respecto del lugar y hora de tal servicio. La pena de la infracción de este precepto será multa, de doscientos a quinientos sucres para las embarcaciones de alto bordo, y de veinte a cincuenta sucres para las demás.

Art. 267.- En los puertos marítimos, el tráfico de naves fleteras, entre naves mercantes extranjeras de alto bordo y tierra, queda suspendido a las 19:00 horas, para restablecerse al día siguiente a las 06:00 horas; salvo los casos que autorice el capitán de puerto, de acuerdo con la aduana.

En el puerto de Guayaquil, el tráfico de fleteras entre tierra y naves extranjeras de alto bordo, también se suspenderá a las 19:00 horas; pero desde esa hora habrá, en el muelle fiscal, dos lanchas fleteras de guardia, que, de acuerdo con la tarifa correspondiente, a cualquier hora prestarán sus servicios al que los solicite, observando el patrón de cada una de ellas todas las prescripciones expedidas por las autoridades aduaneras.

Art. 268.- Prohíbese a los buques mercantes extranjeros arriar al agua sus embarcaciones menores, salvo caso de accidente, peligro grave o autorización del capitán de puerto. La infracción de este precepto se penará con multa de ciento a doscientos sucres.

Art. 269.- Si una nave por sus malas condiciones corriere peligro de irse a pique, la autoridad marítima requerirá a sus dueños o armadores a tomar las medidas convenientes para evitar el naufragio. Caso de que no lo hicieren, la removerá de su fondeadero o muelle y la fondeará o la amarrará por cuenta de ellos en sitio adecuado para evitar que naufrague, o por lo menos que su naufragio estorbe a la navegación del puerto.

Art. 270.- El capitán de puerto reprimirá todo escándalo o motín que en sus aguas jurisdiccionales se produjere a bordo de las naves mercantes nacionales, juzgando y sentenciando a los culpables, en los casos de contravención, o poniéndolos a órdenes de los jueces competentes, en caso de delito. No intervendrá, si el motín ocurriere en nave extranjera, entre sus tripulantes, a no ser que su intervención fuere requerida por el respectivo cónsul, o por el capitán de la nave, en los puertos donde no hubiere cónsul. Si el motín ocurrido en la nave extranjera fuere tomando proporciones, la autoridad marítima oficiará al cónsul o capitán para que sea reprimido.

Art. 271.- El capitán de puerto vigilará que el desembarco de explosivos que se realice en sus respectivas bahías, se ajuste, en sus precauciones, a la normas reglamentarias.

Art. 272.- Todo barco surto en la bahía deberá tener siempre un bote a remo o a motor listo para ser arriado y prestar inmediato auxilio en caso de que ocurra accidente en ella, y observará lo dispuesto en el Art. 268.

Art. 273.- Para pedir auxilio o ayuda a otros buques o a la costa mediante señales visuales o acústicas, usarán los capitanes las siguientes señales internacionales de auxilio, separadamente o en conjunto.

En el día: (de 06:00 a 18:00 horas).

1. Un cañonazo u otra señal explosiva hecha a intervalos de un minuto, aproximadamente;
2. La señal de pedir auxilio que el Código Internacional indica por "N.C.";
3. La señal de gran distancia que consiste en una bandera cuadrada con una bola o cosa parecida encima o debajo de ella; y,
4. Una serie continua de toques con cualquier aparato de señales para niebla.

En la noche: (de las 18,00 a las 06,00 horas).

1. Un cañonazo u otra señal explosiva disparado aproximadamente de minuto en minuto;
2. Una fogata o llamarada procedente de alguna materia en combustión, como brea, petróleo;
3. Cohetes o bombas que arrojen estrellas de cualquier color o forma, disparados o quemados de uno en uno a cortos intervalos; y,
4. Una serie continua de toques con cualquier aparato de señales para nieblas.

La señal de inteligencia del Código Internacional servirá como contestación a las que se hagan de día solicitando auxilio, y cohetes de luces reemplazarán a éstas, si es de noche.

La señal "H. W. C." del Código Internacional servirá de aviso de que la lancha salvavidas o bote ha partido a prestar auxilio. Una luz de bengala, acompañada de cohetes, sustituirá en la noche a estas señales.

Art. 274.- Todas las embarcaciones, nacionales o extranjeras, surtas en los puertos, y los remolcadores de las casas comerciales, navieras, etc., están obligados a darse, recíprocamente, auxilio en cualquier accidente o siniestro, especialmente en las varadas, colisiones, incendios, vías de agua, o cuando garreen; deben prestarse mutuamente, en caso de necesidad, sus tripulaciones, lanchas, botes, anclas, espías, cadenas y toda clase de materiales, y acudir con presteza al salvamento del que estuviere en peligro. Los vapores fluviales que tuvieren presión, se pondrán inmediatamente en acción, y los gremios de fleteros y lancharos acudirán con sus botes y lanchas. En estos casos, las órdenes del capitán de puerto serán cumplidas al instante por los capitanes y demás miembros del personal de la marina mercante.

Las pérdidas, deterioros, jornales y demás gastos o perjuicios que las labores del salvamento hubieren causado, serán de cuenta de la nave en que ocurrió el accidente, háyase salvado o no, y la liquidación respectiva se hará, en caso de desacuerdo, por la Capitanía del Puerto.

Art. 275.- Cuando una nave, dentro de la zona de bahía, pierda alguna cadena, ancla u otro objeto cualquiera, deberá dar aviso inmediato por escrito a la Capitanía de Puerto, indicando las dimensiones, peso, clase y demás particularidades del objeto perdido para facilitar su identificación, caso de ser hallado. De no procederse así antes de veinticuatro horas, el objeto perdido será considerado en abandono.

Art. 276.- En caso de guerra, el control de todas las actividades navales corresponde a la autoridad naval militar del puerto y, por tanto, las naves extranjeras mercantes o de guerra, dentro de las aguas territoriales, deberán amarrarse o fondearse en los lugares que dicha autoridad juzgue conveniente, o abandonar el puerto, caso de que ella lo creyere necesario.

SECCION VIII

De la carga y descarga

Art. 277.- Los buques, para iniciar sus tareas de carga y descarga, deberán estar debidamente fondeados o con seguras amarras, si están acoderados, y tener el correspondiente permiso de las autoridades de aduana.

Art. 278.- El capitán de puerto, o su ayudante, podrá revisar la maniobra (plumas, cables, cabos, etc.) de las naves, nacionales o extranjeras, antes de que inicien las faenas de carga y descarga, y exigirá que el gancho este provisto de cierre y sea giratorio.

Art. 279.- La carga y descarga en las naves extranjeras se harán en los días hábiles, según la Ley; pero podrán también, de acuerdo con el Código del Trabajo, hacerse en horas y días extraordinarios, excepto el 10 de agosto y 9 de octubre, previa autorización del Ministerio del Tesoro, el que no la concederá sino con vista de solicitud del armador de la nave respectiva, quien comunicará el particular a las autoridades aduanera y marítima.

Art. 280.- A bordo de los buques mercantes extranjeros, no se permitirá que jornaleros expresamente conducidos a bordo, hagan los trabajos de estiba y desestiba, sino que deberán ser realizados por estibadores matriculados en el puerto. Podrán emplear para dichos trabajos a sus propios tripulantes solo en caso de fuerza mayor y previa autorización del capitán de puerto. Esta disposición rige también para las naves mercantes nacionales mayores de quinientas toneladas, que hagan su tráfico con puertos extranjeros. El manejo en los winches o cabrestantes podrá correr, para mayor seguridad, a cargo de la marinería de los buques.

Art. 281.- El embarque y desembarque de animales se hará empleando fajas de lona o de yute, en forma adecuada, o en sus respectivas jaulas. Toda contravención de este precepto será penada con multa de ciento a doscientos sucres.

Art. 282.- Los armadores y las compañías navieras serán responsables de los hechos o acontecimientos que resulten de las deficiencias del material de trabajo de a bordo, o del personal encargado de su manejo.

Art. 283.- Corresponde a los capitanes de las naves o embarcaciones desplegar extrema vigilancia cuando el material que embarquen o desembarquen sea explosivo o inflamable, y no iniciarán estas faenas, mientras no estén convencidos de que los van a realizar de acuerdo con las prescripciones que impone este Código al respecto.

Art. 284.- Es obligación del capitán y del primer piloto la correcta estiba, mientras se carga o descarga la nave, y conservarla lastrada.

Art. 285.- Si, en la faena de carga o descarga, se fuere mercadería al agua y se perdiere, el capitán, para su descargo, según las circunstancias, formulará la correspondiente protesta, la que habrá de ser legalizada por el capitán de puerto.

Art. 286.- Para los efectos del pago de salarios, jornales e indemnizaciones, por accidentes de trabajo, a las cuadrillas de estibadores o trabajadores marítimos, las empresas navieras se atenderán a las disposiciones del Código de Trabajo, y se someterán, además, para el pago de sobretiempos, a los siguientes preceptos:

a) Para los efectos del pago de jornales, se considerarán divididas las veinticuatro horas del día, en cuatro partes:

1. Horas de Tiempo normal de trabajo, desde las 7 de la mañana hasta las 18:00 horas;
2. Horas de sobretiempos, desde las 18:00 hasta las 22:00 horas;
3. Horas de tiempo extraordinario, desde las 22:00 hasta las 05:00 horas; y,
4. Horas de sobretiempos desde las 05:00 hasta las 07:00 horas;

b) las horas de sobretiempos serán consideradas, para los efectos del pago, como tiempo doble de trabajo normal, y las horas de sobretiempos extraordinario, como tiempo triple de trabajo normal; y,

c) Dentro de las mismas veinticuatro horas, ningún hombre que haya trabajado en las horas de sobretiempos, podrá trabajar en las de tiempo extraordinario.

Art. 287.- El agente de nave que lleve, embarque o desembarque explosivos y que no este provista de santabárbara especial, debe tener durante todo el tiempo en que permanezca ella en el puerto, un remolcador en sus cercanías, listo a remolcarla en caso necesario, o disponer de los servicios de un buque bomba, que a la vez pueda prestar el de remolque.

A los buques provistos de santabárbaras especiales les es obligatorio el remolcador, solo durante el tiempo de carga o descarga de explosivos.

Art. 288.- Las naves mercantes extranjeras que se hallen de tránsito en puerto ecuatoriano y como cargamento lleven pertrechos de guerra, están obligadas a abandonar aquel antes de veinticuatro horas, salvo caso de autorización del Ministerio de Defensa Nacional.

Art. 289.- La descarga o embarque de explosivos o materias inflamables (gasolina, etc.), solo podrá hacerse en los lugares que para el efecto designe el capitán de puerto, de acuerdo con la autoridad de aduana.

Art. 290.- La carga o descarga de explosivos o materias inflamables, solo se hará durante las horas del día, operando de tal modo que las lanchas que vayan a tierra, alcancen a descargar su contenido peligroso antes de que oscurezca, y observándose las prescripciones siguientes:

a) El capitán de la nave hará inspeccionar las lanchas destinadas a recibir la carga, antes de empezar la faena, para cerciorarse de que no haya fuego en ellas y estén limpias, y dará órdenes para que dentro de su buque se tomen las precauciones necesarias, como la de establecer con los materiales de a bordo el servicio contra incendios, la prohibición de fumar, etc.;

b) El consignatario de la nave mantendrá, en un lugar próximo al buque en descarga, un remolcador, para que, si se declara incendio en una lancha, o en la misma nave, sea, si hubiere posibilidad para ello, sacada rápidamente de la bahía, lejos de las zonas edificadas del puerto, dejándose, si solo se trata de una lancha, que el fuego se consuma dentro de la misma, sin tratar de echarla a pique ni de inundarla de agua, a fin de que lo inflamable no se vacíe en el mar;

c) La Capitanía del Puerto, en cada caso, ejercerá una estricta vigilancia en el desembarque de materiales inflamables o explosivos.

Art. 291.- Ninguna embarcación nacional podrá transportar explosivos si no tiene santabárbara o el debido acondicionamiento que la ponga a cubierta de posibles accidentes; ni transportar bajo cubierta líquidos inflamables, como aguarras, bencina, gasolina y otros elementos volátiles y derivados del petróleo; a menos que el capitán de la nave presente a la autoridad portuaria el certificado de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o de la entidad que legalmente haga sus veces en el que se declare encontrar la embarcación acondicionada para este fin.

Art. 292.- Las naves nacionales podrán transportar sobre cubierta sustancias líquidas inflamables, a condición de que estén tales sustancias envasadas en tambores de acero impermeable o en latas herméticamente cerradas, y tal carga, estibada en lugares alejados de los que se destinen al alojamiento o al tránsito interior en ellas.

Art. 293.- Ningún barco puede embarcar pasajeros en puerto ecuatoriano si en el cargamento de él se comprenden explosivos o sustancias inflamables.

Art. 294.- Ninguna embarcación menor puede transitar con materias inflamables o explosivos en la bahía, sino dentro de las horas del día y llevando, en asta de elevación suficiente, la bandera "B" del Código Internacional.

SECCION IX

Del transporte de pasajeros

Art. 295.- Todo buque, nacional o extranjero, que transporte pasajeros entre o desde puertos ecuatorianos, deberá:

a) Proporcionar a todos los pasajeros las condiciones de higiene y comodidad que le son debidas, inclusive departamentos construídos y destinados para darles alojamiento y alimentación; y,

b) Tener todas las instalaciones que la seguridad de pasajeros y tripulantes requiera.

Art. 296.- Ni las naves ecuatorianas de travesía o costaneras, ni las extranjeras, caso de realizar transporte costanero entre puertos marítimos ecuatorianos, podrán conducir pasajeros mientras no sean clasificadas para este servicio, y el certificado de clasificación no se revise por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o la entidad que legalmente haga sus veces y después no se presente al capitán de puerto.

Art. 297.- Ningún buque, cualesquiera que sean su pabellón y clase, podrá arribar a ni zarpar de puerto ecuatoriano con exceso de pasajeros, cuyo número, si entre ellos hay algún ecuatoriano, no podrá sobrepasar del que se determina, con arreglo a las leyes de la nación cuyo es el barco, en el respectivo certificado. La transgresión de este precepto será sancionada con multa, cuyo monto equivaldrá al duplo del valor de lo pagado por los pasajeros excedentes; previa comprobación de ella por el cónsul respectivo, si la nave fuere extranjera.

La sanción establecida en el inciso anterior se impondrá asimismo a las embarcaciones fluviales o de bahía que excedan del máximo de pasajeros permitido, que fijará la C.I.E.N. o quien legalmente la sustituya.

Art. 298.- Los buques, nacionales o extranjeros, dedicados a la navegación mercante internacional o de cabotaje, para garantizar la seguridad de sus pasajeros y tripulantes, deben:

a) Ir equipados según las normas que sobre la materia rijan en su Estado, si se trata de extranjeros, y si de ecuatorianos, llevar embarcaciones o balsas en instalaciones que permitan que ellas sean echadas al agua y naveguen libremente dentro de un lapso no mayor de tres minutos, y cumplir todo lo dispuesto por el reglamento respectivo;

b) Llevar, en cada una de las literas de pasajeros o tripulantes, un salvavidas de chaleco o de cinturón;

c) Tener constantemente durante la navegación un hombre que monte guardia provisto de un salvavidas circular de patente listo para ser lanzado al agua en socorro del que caiga;

d) Ir provisto de equipo contra incendios, inclusive bombas de achique de doble acción; red de tubería con adecuada distribución para introducir o sacar agua y los ramales y grifos necesarios, con los que, durante la navegación, estarán conectadas mangueras listas para la acción; extintores de incendios, instalados en todas las cámaras, pasillos, departamento máquinas, etc.; baldes llenos de arena y hachas de mano al alcance de la tripulación, en lugares adecuados.

Art. 299.- Prohíbese a los buques nacionales de pasajeros llevar sustancias explosivas o inflamables; excepto las inflamables necesarias para el uso de ellos, las que deberán depositarse en tanques, cajas o departamentos especiales.

Prohíbese también embarcar pasajeros ecuatorianos en naves extranjeras que lleven explosivos.

Art. 300.- Deben los pasajeros cumplir los reglamentos y prescripciones y observar las advertencias que se exhiban en el buque, si es ecuatoriano, y las condiciones que para ellos se establezcan en los billetes; y obedecer al capitán y cooperar con este en todo lo relativo a la seguridad de la nave o de sus ocupantes.

Art. 301.- En los buques ecuatorianos, ningún pasajero podrá llevar armas de fuego y el que las tuviere, deberá encargárselas al capitán hasta el momento de su desembarco.

Art. 302.- Todo pasajero, tan pronto como se instale a bordo, para viajar, deberá interesarse por conocer el lugar donde esta su salvavidas individual y el bote que le corresponde tomar, en caso de naufragio.

Art. 303.- Anualmente, en los últimos quince días de diciembre, los representantes de los armadores de las naves mercantes ecuatorianas, organizados según las prescripciones de este Código, se reunirán en Guayaquil, por convocatoria del capitán de puerto y bajo su presidencia, en dos asambleas, en una los representantes de los armadores de las embarcaciones fluviales y de bahía y en otra los representantes de los armadores de las demás, con el fin de fijar las tarifas de fletes y pasajes, las que, una vez aprobadas por el gobierno, no podrán alterarse. El armador o representante suyo que infringiere este precepto, será sancionado con multa de ciento a mil sucres por el capitán de puerto.

Dichas asambleas se compondrán de los miembros que puntualiza el Art. 384.

SECCION X

Del transporte de correo

Art. 304.- Los capitanes de buques mercantes extranjeros que, por contrato, deban traer correspondencia a los puertos de la República; inmediatamente después de haber sido puesta su nave en libre plática, estarán obligados a hacer la entrega, bajo recibo, a las autoridades postales, de toda la correspondencia respectiva.

Art. 305.- Los tripulantes de naves extranjeras no podrán recibir cartas ni encomiendas que vayan fuera de la valija, sin el correspondiente porte; excepto las que sean dirigidas a los consignatarios y agentes del buque, a condición de que su peso total no pase de doscientos gramos.

Art. 306.- El capitán de puerto no concederá el zarpe a una nave hasta que no entregue toda la correspondencia traída a bordo para el puerto y todo el cargamento traído a bordo para el gobierno.

Art. 307.- Será obligación de los capitanes de buques mercantes extranjeros contratados para llevar el correo, hacer saber al capitán de puerto, o su ayudante, en el momento en que fueren despachados, si la valija procedente del puerto ha sido entregada a bordo.

Art. 308.- Toda nave ecuatoriana recibirá y transportará de y para los puertos ecuatorianos la valija del servicio postal. En consecuencia, el capitán de puerto no concederá el zarpe sin la constancia de este requisito.

Art. 309.- El contador o, en las naves que no lo tuvieren, el capitán, otorgará el recibo de los sacos o bultos de la valija que le fueren entregados, tomándolos a su cargo, bajo su responsabilidad.

Art. 310.- Los capitanes o patrones de naves ecuatorianas entregarán, inmediatamente después de su arribo, a la autoridad marítima o autoridad postal, toda correspondencia que trajeren para el puerto, por la que deberán obtener el recibo de descargo.

Art. 311.- Prohíbese al capitán y demás tripulantes de nave nacional, recibir correspondencia que no lleve, en estampillas o sellos, el porte o franqueo. Exceptúase la correspondencia dirigida a los consignatarios del buque.

Art. 312.- En todo lo que no esta regulado en esta Sección, el transporte de correos se regirá por la Ley y el reglamento de servicio postal para el interior.

SECCION XI

Del transporte de animales

Art. 313.- Ninguna embarcación, nacional ni extranjera, podrá realizar transporte marítimo ni fluvial de animales, sin autorización del capitán de puerto, quien para concederla exigirá certificado de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o de la entidad que legalmente haga sus veces en que declare si, según las normas reglamentarias respectivas, la nave reúne las condiciones impuestas para el caso.

Art. 314.- El capitán del puerto vigilará que la conducción marítima de animales en pie desde o entre puertos ecuatorianos se haga con seguridad e higiene; que los corrales sean protegidos por madera; su piso, enlistonado del mismo material, para que con el balance no caigan los animales; haya en ellos las garrafas necesarias para la aguada y la alimentación, y ventilación y luz, natural o artificial, suficientes; estén los animales bien amarrados de la cabeza o pescuezo y exposición transversal, mirando hacia la línea de crujía del buque; no exceda su número en cada corral del fijado por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o la entidad que haga sus veces; si se trata de corrales individuales, tengan las dimensiones adecuadas.

Art. 315.- En el transporte fluvial de ganado de cualquier especie, el capitán de puerto vigilará que en las embarcaciones o balsas habilitadas al respecto, se cumplan los reglamentos de la materia y las disposiciones de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o quien legalmente la sustituya.

Art. 316.- Se prohíbe mantener sumergido en el agua al ganado mientras se lo transporte, y también colgado de las astas para embarcarlo o desembarcarlo.

La transgresión de cualquiera de los preceptos del inciso anterior se sancionará con multa de quinientos a mil sucres.

Corresponde al capitán del puerto de Guayaquil dictar el reglamento de transporte de ganado.

SECCION XII

Del despacho de embarcaciones de los puertos nacionales

Art. 317.- Para que una embarcación, nacional o extranjera, del tráfico marítimo interno o del internacional, pueda salir de puerto ecuatoriano, será necesario que su capitán o patrón haya obtenido del capitán de puerto o de la autoridad que haga sus veces el correspondiente zarpe.

Art. 318.- Para obtener el zarpe de una embarcación, nacional o extranjera, ya se dirija a otros puertos ecuatorianos o a puertos extranjeros, su capitán, agente o representante deberá presentar a la Capitanía del Puerto los siguientes documentos:

1. La licencia de salida firmada por el gobernador de la provincia o autoridad administrativa del puerto, en la cual se expresen: el nombre, nacionalidad, clase y tonelaje del registro de la embarcación, fecha y puerto de destino y si va con pasajeros o sin ellos, y el "sin cargo" del administrador de aduana;

2. Dos roles de tripulación, que llevarán la firma del capitán y, si la nave es extranjera, además, la del respectivo cónsul, y que expresarán: nombre, nacionalidad, tonelaje y destino del barco, y nombres, edad, empleo y nacionalidad de los tripulantes. Uno de estos roles, con el sello y firma del capitán de puerto, será devuelto a su tiempo con el zarpe, y el otro, archivado en la Capitanía del Puerto;

3. Dos listas de los pasajeros que se hayan embarcado en el puerto y dos listas de los de tránsito, en todas las cuales constarán sus nombres, nacionalidad, edad, sexo, estado civil, procedencia y destino, y será necesaria la firma del respectivo cónsul si la nave va a salir al extranjero;

4. Si la nave sale al extranjero, la Patente de Sanidad legalizada por el Médico Jefe del Servicio de Higiene Internacional y Cuarentenas Marítimas o de quien haga sus veces o visada por el cónsul o cónsules del Estado a donde se dirige;

5. El certificado de clasificación expedido por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o entidad que legalmente haga sus veces y el certificado de inspección de la C.I.E.N., o de aquel que la sustituya según la Ley, si se trata de naves nacionales, y además, el de reconocimiento realizado en la misma fecha, si de naves que se dirigen al extranjero.

Cumplidos estos requisitos y en poder del capitán de puerto los correspondientes documentos, el capitán o agente de la nave concurrirá a la Capitanía de Puerto y le dará por escrito a la autoridad marítima la hora para que proceda a la visita reglamentaria y le decrete el zarpe.

Art. 319.- El capitán de puerto, antes de la devolución de los documentos citados en el artículo anterior, confrontará al nuevo rol y lista de pasajeros de tránsito con el rol y listas correspondientes, para controlar que ningún tripulante ni pasajero quede en el puerto, dando parte a la autoridad de inmigración, si se cerciorare de que algún tripulante o pasajero queda. La autoridad marítima lo hará constar en la lista o rol correspondiente, sancionando la falta de veracidad cometida en las declaraciones contenidas en el y en cualquier otro de los documentos presentados. Si el desaparecido fuere persona expresamente impedida de saltar a tierra quien por tal razón debió permanecer a bordo bajo la custodia del capitán del barco, hará efectiva en este la responsabilidad, y no despachará a la nave hasta tanto sus agentes no presenten un acta en que reconozcan dicha responsabilidad y se comprometan a responder por los cargos a que diere lugar la evasión.

Art. 320.- Cumplidas todas las formalidades prescritas en los artículos anteriores, a la hora que indicaron su capitán o agentes que la nave esta lista para su despacho, concurrirá a bordo, personalmente, el capitán de puerto o su ayudante y verificará la visita de zarpe reglamentaria para las naves de alto bordo o costaneras; visita que consiste en inspeccionar las condiciones en que va a salir el buque, con arreglo a las prescripciones de los Arts. 116, 117, 118, 119, 120 y 121, según el caso, y luego en conocimiento de que la valija de correo, si corresponde llevarla, ha sido embarcada, terminadas a bordo las faenas de carga y descarga, y completos los despachos de aduana, entregará al capitán del barco, juntamente con la declaración escrita de la distancia aproximada que medie entre la línea oficial del

franco bordo y la línea de flotación con la que ha sido despachado, la licencia de navegación con el correspondiente decreto de zarpe.

Art. 321.- Una embarcación cuyo capitán ha recibido el zarpe y documentos reglamentarios que lo complementen, podrá quedarse en su fondeadero, con autorización del capitán de puerto, hasta veinticuatro horas después de haber sido despachada; pero no podrá hacer ninguna faena de carga ni descarga, y su comunicación con tierra se restringirá solo a sus agentes.

Art. 322.- De puerto ecuatoriano no podrá salir al mar nave alguna si las boca - escotillas de sus bodegas no estuvieren debidamente cerradas con material impermeable, si acusare estar mal estibada, si hubiere desperfectos en sus sistemas de propulsión o gobierno, si llevare exceso de pasajeros, si su línea de flotación en el momento del despacho tapare a la línea oficial del franco bordo, si careciere de ésta, si no tuviere el equipo reglamentario de radio, ni, caso de llevar a bordo pasajeros ecuatorianos, si estuviere en pugna con las exigencias del Art. 41.

Art. 323.- En caso de que el capitán de puerto dudare de que determinada nave extranjera tenga capacidad para navegar, oficiará sobre este particular al cónsul respectivo y exigirá al capitán de ella, para otorgarle el zarpe, una nota del cónsul que garantice esa capacidad, o, en su defecto, un certificado de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o de quien legalmente haga sus veces, extendido después de revisar al barco a petición de su capitán.

Art. 324.- La patente de sanidad que un buque, nacional o extranjero, hubiere recibido en cualquiera de los puertos ecuatorianos, será válida en todos éstos, si la visare la autoridad sanitaria respectiva.

Art. 325.- Las embarcaciones fluviales y de bahía, cumplidos los requisitos aduaneros, deberán presentar a la Capitanía del Puerto el rol y la lista de pasajeros con el aviso de la fecha y hora de salida, todos estos documentos firmados por el capitán, piloto o patrón de la nave. El ayudante o el oficial de retén del Servicio de Guardia de la Capitanía del Puerto verificará la visita legal y luego, si por ella comprobare que se han cumplido las prescripciones del Art. 42, entregará al capitán de la embarcación el zarpe decretado por el capitán de puerto, o, caso contrario, se lo negará hasta que este disponga lo conveniente.

Art. 326.- Las embarcaciones nacionales menores de diez toneladas que se dirijan a puertos menores o caletas de la misma provincia y las pesqueras que no salgan de sus aguas, las balsas y las canoas de piezas y de montaña, las despachará el capitán de puerto si no tienen impedimento, con solo la representación del rol y lista de pasajeros en una misma hoja, en papel simple.

Art. 327.- El capitán de puerto revisará cuidadosamente que todos los documentos que entreguen las naves, nacionales o extranjeras, a su llegada y a su salida, cumplan la Ley de Timbres.

Art. 328.- El capitán de la embarcación, nacional o extranjera, que, habiendo solicitado la visita de salida a una hora señalada o habiéndola fijado en sus roles para conocimiento de la autoridad y del público, según el caso, no estuviere expedita y lista para ser despachada y zarpar, expondrá la causa del retraso al capitán de puerto, quien le absolverá o condenará a pagar una multa de cincuenta a quinientos sucres, según el porte de la embarcación.

Art. 329.- En los puertos ecuatorianos no se permitirá que simultáneamente zarpen dos o más buques. La zarpa de uno estará separada de la de otro con un intervalo no menor de quince minutos. El orden de ella será aquel en que la autoridad marítima haya expedido el decreto respectivo; pero, si la navegación se realizare entre Puná y Guayaquil, zarpará antes el que primero haya recibido al práctico.

TITULO VI

DE LOS ACCIDENTES MARITIMOS Y SINIESTROS

SECCION I

De la arribada forzosa

Art. 330.- La arribada forzosa que haga una nave, nacional o extranjera, a cualquier paraje de la costa ecuatoriana, la comprobará su capitán, ante el capitán de puerto, la autoridad de aduana y la sanitaria, con la copia del acta prescrita por el Art. 872 del Código de Comercio, copia que, legalizada con su firma, entregará a dichas autoridades portuarias.

Art. 331.- Justifican la arribada forzosa las causas puntualizadas en el Art. 870 del Código de Comercio o en el Art. 233 del Reglamento dictado para la aplicación de la Ley Orgánica de Aduanas.

Art. 332.- El capitán de puerto, si lo creyere necesario, justificará el contenido del acta con declaración jurada de los pasajeros y tripulantes, rendida ante el juez competente si se trata de buque ecuatoriano, y si de barco extranjero, ante el respectivo cónsul con intervención de dicha autoridad portuaria.

Art. 333.- En todos los casos de arribada forzosa, cuando lo creyere necesario, el capitán de puerto comprobará la causa de la arribada, por sí, o por medio de peritos, que pagará la nave de que se trata, y, con el fin de conocer la verdad, podrá someter a tripulantes y pasajeros, a un nuevo interrogatorio, además del indicado en el artículo anterior.

Art. 334.- El capitán de puerto calificará las causas de la arribada forzosa y determinará el tiempo de permanencia del barco en el puerto. Comprobada la causa de aquella, dejar a la nave en libre plática o no, será resuelto por las autoridades de aduana y sanidad.

Art. 335.- Si la embarcación respecto de la que ocurrió la arribada forzosa, no embarco ni desembarco mercadería ni pasajeros, ni, en general, emprendió acto mercantil alguno, sino que se limitó a llenar sus necesidades y a eliminar las causas o subsanar los efectos de aquella, y su permanencia en el puerto no excedió de doce horas, no tendrá necesidad de nuevo documento de zarpe, sino que el trámite previo para su salida será el siguiente: en el acta original de recalada forzosa, que tendrá el capitán de la nave, el capitán de puerto anotará la declaración de la arribada con la fecha y hora en que ocurrió en puerto o paraje de su jurisdicción, y pondrá su visto bueno, y el capitán del barco agregará este documento a los del zarpe. En caso contrario, el capitán del buque deberá llenar los requisitos puntualizados en los Arts. 317, 318 y 319.

SECCION II

Del Incendio

Art. 336.- La embarcación que, encontrándose en puerto, registrare una alarma o caso de incendio, sea de día o de noche, hará, en conjunto o separadamente, las señales que especifica el Código Internacional para pedir auxilio.

Art. 337.- Es deber del capitán de puerto concurrir al buque incendiado y con su personal y materiales disponibles prestarle auxilio para conjurar el peligro. Si el flagelo no fuere dominado y la nave incendiada constituyere amenaza para los muelles o edificios cercanos del puerto, o si, en el caso de hundirse en el lugar donde se encuentra, fuere a constituir peligro para la navegación, el capitán de puerto lo removerá del fondeadero a un lugar donde menor peligro ofrezca a terceros, o lo varara si fuere posible.

Art. 338.- En los puertos donde hubiere elementos marítimos contra incendios, el capitán de puerto tomará la dirección del empleo de tales elementos y la del trabajo del personal.

Art. 339.- El capitán de puerto, está facultado para ordenar el cambio de fondeadero o amarradero a buques cuya vecindad del barco incendiado pueda serles perjudicial.

Art. 340.- Todas las embarcaciones de puerto o de tránsito que estuvieren en posibilidad de auxiliar al buque incendiado, deberán hacerlo de conformidad al Art. 274.

Art. 341.- Es obligación del capitán de puerto instruir el sumario de Ley, para determinar las causas que provocaron el incendio y sus responsables, si los hubiere, y entregar el proceso y los presuntos culpables, a los jueces competentes.

SECCION III

De los abordajes

Art. 342.- El capitán de puerto conocerá de los accidentes marítimos o siniestros en estos casos:

a) Si el accidente o siniestro ha ocurrido en sus aguas jurisdiccionales, cualquiera que sea la nacionalidad de la nave o naves afectadas; y,

b) Si la autoridad marítima ecuatoriana fue la primera en tener noticia del accidente o siniestro marítimo, a menos que haya ocurrido en aguas territoriales de otro Estado.

Art. 343.- Los abordajes que caigan bajo el inciso a) del artículo anterior, serán juzgados según el derecho ecuatoriano; y los que bajo el inciso b), con arreglo a la ley del Estado cuyo pabellón cubre a la nave o naves, en que o entre las que ocurrieron, si se trata de una sólo nacionalidad, o, si de dos o más, de conformidad, con los reglamentos reconocidos como internacionales.

Art. 344.- Todo capitán, piloto o patrón que, por impericia, negligencia o embriaguez, ocasionare un accidente, será responsable de las averías que su nave haga a otra y de los perjuicios inferidos a la carga; pero a la nave culpable no se impondrá atraso ni interrupción en el itinerario, pues responderá por ella el consignatario.

Art. 345.- Si, de la investigación sumaria practicada, el capitán de puerto llegare a la conclusión de que el abordaje es imputable a las dos naves entre las que ocurrió, sancionará a los capitanes de ellas con la correspondiente multa; cada una de las embarcaciones soportará sus propios daños, y solidariamente, sin más que el fallo de dicha autoridad portuaria, responderán de los perjuicios sufridos por la carga; siempre que ninguno de los barcos que chocaron sea mayor de cincuenta toneladas; y, caso contrario, la mencionada autoridad, después de concluída la información sumaria, cumplirá lo dispuesto en el Art. 360.

SECCION IV

Del naufragio, varada y salvamento

Art. 346.- Siempre que dentro de los límites de su jurisdicción un barco nacional o extranjero, sufre cualquier accidente que lo pusiere en peligro, que encallare, se fuere a pique o perdiera, el capitán de puerto o la autoridad que haga sus veces concurrirá al lugar del siniestro tan pronto como el suceso llegue a su conocimiento y facilitará los auxilios necesarios en la medida de los elementos que existan en el puerto de su jurisdicción; y, a falta del capitán de la nave, de los agentes del seguro o del cónsul, el capitán de puerto esta obligado a dirigir las maniobras de salvamento; y, en todo caso, a tomar las medidas necesarias para asegurar lo ya salvado, cuya lista o inventario, para los fines consiguientes, entregará a la aduana.

Art. 347.- Es deber del capitán de puerto, a la vez que concurrir en auxilio al lugar del siniestro, valerse de los medios más expeditos para hacer llegar lo acaecido a conocimiento de la superioridad naval, del gobernador de la provincia, de la autoridad aduanera y, si la nave es ecuatoriana, de los armadores y agentes, o, caso de ser extranjera, de los agentes del seguro, consignatarios y cónsul respectivo; y cesar en toda acción de salvamento desde el instante en que conozca que su notificación fue recibida por los interesados (armadores, agentes o cónsules). En este caso, dejará al cuidado de aquellos y al de las autoridades aduaneras todo lo salvado, y limitará su acción posterior a lo prescrito en el Art. 90.

Art. 348.- Si el capitán de puerto conoce o presume que en el accidente marítimo de una embarcación, corren peligro vidas humanas, ordenará a las naves mercantes que estuvieren en puerto en posibilidad de hacerlo, y a aquellas que se encontraren navegando en las cercanías del accidente, concurrir en auxilio de los náufragos, así tengan para tal fin que desviar su ruta; más, de no existir peligro para la vida de tripulantes y pasajeros o de haber cesado tal peligro, solo serán las naves contratadas para el efecto por los interesados y los avisos o guardacostas de la armada, previa orden de la superioridad, los que acudan al salvamento, y dicha autoridad comunicará a las naves mercantes en viaje, caso de haberles sido notificada su concurrencia, que reanuden su ruta por haber cesado el peligro.

Art. 349.- El capitán de puerto iniciará la investigación sumaria para determinar las causas del accidente, sea naufragio o varadura, y los responsables, caso de haberlos, siguiendo el procedimiento establecido en este Código.

Art. 350.- Sin el consentimiento del capitán o, en su falta, de los otros oficiales de la embarcación que sufrió el accidente, o de los armadores o consignatarios, ninguna persona particular podrá tomar parte en las tareas de salvamento de la misma nave ni de sus objetos.

Art. 351.- Las gratificaciones que correspondan a servicios prestados por particulares y las indemnizaciones que les sean debidas por el deterioro de materiales proporcionados para el salvamento, así como el monto de las expensas, caso de provenir los servicios o materiales de alguna institución del Estado, deben pagar los socorridos en la proporción que el capitán de puerto determine.

Art. 352.- Las especies naufragadas o procedentes de echazón encontradas en el fondo de las aguas jurisdiccionales ecuatorianas, o flotando en éstas, o en las playas, arrojadas por el mar, deberán ser

entregadas a la Capitanía del Puerto más cercana, para que las restituya a sus dueños previo el pago de la gratificación de hallazgo o salvamento, o si nadie las reclama, las entregue, previo conocimiento de la aduana, al juez, a fin de que proceda según ley.

TITULO VII

DE LAS INFRACCIONES Y DEL PROCEDIMIENTO

SECCION I

Disposiciones Generales

Art. 353.- Son contravenciones de policía marítima las que se cometen dentro de la jurisdicción naval, previstas y sancionadas por el Libro III del Código Penal común o por este Código.

Art. 354.- Las contravenciones de policía marítima las juzgará y fallará el capitán de puerto dentro de cuya jurisdicción se cometan.

Art. 355.- Para el juzgamiento de las contravenciones comunes y las de policía marítima, los capitanes de puerto están obligados a sujetarse al procedimiento establecido en la Sección III del Libro V del Código de Procedimiento Penal común.

Art. 356.- Las contravenciones de policía marítima que están previstas y sancionadas por este Código y que por razón de la materia son propiamente contravenciones navales, serán conocidas y falladas por el capitán de puerto.

Los fallos recaídos en las contravenciones navales de que trata el inciso anterior, si la cuantía de los daños causados por estas no excede de mil sucres, son inapelables; susceptibles de recurso de apelación para ante la Corte de Justicia Militar, sólo en el efecto devolutivo, si la cuantía referida excede de dicha suma; y si pasa de cinco mil sucres, susceptibles de consulta.

El recurso se concederá dentro del tercer (sic) día contado desde la penúltima notificación a las partes.

Art. 357.- La Corte de Justicia Militar, por medio del Ministerio de Defensa Nacional, comunicará al del Tesoro, para los efectos del cobro o devolución de la multa, el fallo que hubiere dictado como consecuencia de apelación o consulta.

Art. 358.- No se concederá el recurso de apelación si el escrito en que se lo interpone, no llevara adjunta la carga del pago de la multa, expedida por el respectivo recaudador.

Art. 359.- En caso de colisión, avería, varada o pérdida de cargamento ocurrida en embarcaciones que no excedan de cincuenta toneladas de registro destinadas a la navegación de bahía o fluvial, la autoridad marítima levantará una información sumaria de los hechos y practicará todas las diligencias que creyere necesarias para su esclarecimiento y, fundada en ellas, dictará su fallo, sancionado al capitán o capitanes si hubiere lugar. De este fallo se concederá el recurso de apelación o se consultará, según el Art. 356.

En los casos de naufragio de naves de diez o más toneladas, de pérdidas de vida o de accidente ocurrido en barcos fluviales mayores de cincuenta toneladas, el capitán de puerto procederá con arreglo a lo que se prescribe, en los siguientes artículos, para las naves de alto bordo.

SECCION II

Del Jurado de Capitanes

Art. 360.- En todo caso de abordaje, varada, naufragio, pérdida de cargamento o cualquier otro siniestro ocurrido a nave de alto bordo o costanera, cualesquiera que sean su porte y nacionalidad, dentro de los límites de su jurisdicción, el capitán de puerto que tuviere noticia de ello, por demanda, parte o denuncia, vigilará, se proceda según las reglas siguientes:

a) Inmediatamente de recibido el aviso del siniestro, el capitán de puerto cumplirá lo que disponen los Arts. 347 y 348, e iniciará información sumaria. En caso de que no hubiere asesor jurídico, nombrará a cualquiera de sus ayudantes como comisionado instructor para que recoja los objetos necesarios a la comprobación de la presunta infracción, reciba las declaraciones testimoniales y practique todas las diligencias indispensables para el esclarecimiento del hecho;

b) El comisionado instructor, luego de posesionado, designará, de entre el personal de suboficiales, clases o amanuenses, un secretario ad hoc, que legalizará todas las diligencias y actuaciones que se lleven a efecto;

c) La organización de la información sumaria se compondrá:

1. De los antecedentes o partes, avisos, etc., del siniestro marítimo.
2. Del decreto del capitán de puerto que nombra comisionado instructor.
3. Del acta de posesión del comisionado instructor.
4. Del auto en que se ordene la información sumaria.
5. De las declaraciones de los testigos y personas que directa o indirectamente tuvieron conocimiento de los hechos.
6. De los peritajes e informes médicos, en los casos en que hubiere lugar a ellos.
7. De la Vista Fiscal.
8. De la entrega de la información sumaria al capitán de puerto, de lo que se dejará constancia.

El procedimiento será el determinado por este Código, o, en subsidio, el puntualizado para el sumario por el Código de Procedimiento Penal Militar;

d) La información sumaria se hará en original y dos copias, a fin de que el original no salga del archivo de la Capitanía de Puerto donde se lo haya instruido. Esta información sumaria tiene valor legal para servir de base al juicio penal, si se dedujeren cargos que deben ser juzgados por los Tribunales Militares o comunes;

e) Concluída la información sumaria, pasará lo actuado, para que emita su dictamen dentro del término de cuatro días, a quien tenga la calidad de Fiscal, calidad que corresponderá al Comandante de la Zona Naval cuya sede sea Guayaquil, si aquella se hubiere tramitado en la Capitanía del Puerto de Guayaquil, y si en cualquiera de las otras, al asesor jurídico respectivo o, caso de no haberlo, al promotor fiscal, que será nombrado por el capitán de puerto, el cual designará para el cargo a persona idónea y de solvencia moral, prefiriendo, de ser posible, a un oficial de la Armada;

f) Presentada la vista fiscal, el comisionado instructor la elevará al capitán de puerto, quien, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes de la recepción de aquella, remitirá el original de la información sumaria y una lista de los capitanes de los buques mercantes que vayan a permanecer en el puerto en los próximos cuatro días, a la Comandancia de la respectiva Zona Naval, solicitándole el nombramiento de Jurado de Capitanes;

g) El Comandante de la respectiva Zona Naval, dentro de cuarenta y ocho horas contadas desde que fue recibida la información sumaria, previa citación del capitán de puerto y agregando a la lista de capitanes de buques mercantes referida en el apartado f), los nombres de los oficiales de la Armada, en servicio activo o pasivo, que creyere del caso, procederá al sorteo de los cuatro miembros principales del Jurado y del mismo número de suplentes, y, previo decreto de su nombramiento, sentando razón de tal providencia, devolverá la información sumaria al capitán de puerto para que esta autoridad pase los nombramientos y convocatoria correspondientes;

h) Ningún capitán de buque mercante podrá excusarse de integrar el Jurado, salvo los casos 1. y 8. del Art. 933 del Código de Procedimiento Civil, legalmente comprobados, casos que con veinte y cuatro horas de anticipación hará conocer al capitán de puerto para que notifique al suplente; e,

i) El capitán de puerto pasará los nombramientos para el Jurado de Capitanes, inmediatamente después de recibida la información sumaria y el decreto de la Comandancia de la respectiva Zona Naval, y señalará el local, que será la misma Capitanía del Puerto, y el día y la hora de la reunión, la que, en lo posible, se realizará dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes.

Art. 361.- Los miembros del Jurado de Capitanes, inclusive su presidente, son jueces de hecho e irresponsables del fallo: actuarán según su leal saber y su conciencia, y no tienen que dar cuenta a nadie de los medios por los que llegaron al convencimiento ni sobre las reglas que siguieron para la apreciación de las pruebas, salvo lo preceptuado por la Constitución en el inciso segundo del Art. 121.

Art. 362.- El Jurado de Capitanes seguirá el siguiente procedimiento:

a) Reunido el Jurado de Capitanes, cuyo secretario será el Asesor Jurídico o el ayudante de la Capitanía del Puerto, o, a falta de uno y otro, el empleado que jerárquicamente le siga; en el local, día y hora señalados por el capitán de puerto, éste, quien lo presidirá, tomará a los demás vocales, uno por uno, el juramento de ley, por el que se comprometerán a dictaminar y fallar ajenos a parcialidad, odio y simpatía, y tan sólo según su leal saber y entender, y luego declarará iniciada la audiencia y ordenará al secretario dar lectura a todas las piezas que constituyan la información sumaria;

b) Terminada la lectura, el Presidente del Jurado, por propia iniciativa o a petición de cualquiera de los vocales, ordenará a los peritos y testigos presentes responder a las preguntas que se les formulen por uno o varios de los miembros del Tribunal, para el esclarecimiento de los hechos o el desvanecimiento de las dudas que pudieren abrigarse;

c) En esta audiencia, sesión de análisis de hechos náuticos que debe realizarse por profesionales, no habrá fiscal ni defensor ni podrán hablar sino los miembros del Jurado y aquellos a quienes estos pidan se escuche o dirijan alguna pregunta.

El Presidente y los vocales podrán hacer a los testigos, a los capitanes de la nave o naves en las que o entre las que ocurrió el accidente, a los armadores y a los consignatarios, las preguntas que juzgaren oportunas, y ordenar se traigan a la vista todos los papeles, libros o documentos que creyeren útiles para el esclarecimiento de los hechos;

d) El Presidente del Jurado no permitirá que durante la audiencia ninguno de los vocales se comunique con persona extraña, ni por escrito ni verbalmente;

e) Tan pronto como los vocales del Jurado por unanimidad expresaren al Presidente no tener respecto de los hechos duda alguna, ni nada más que investigar para su esclarecimiento, se dirigirá al capitán o capitanes de la nave o las naves en las que o entre las que ocurrió el accidente y los invitará a hablar si algo más de lo ya declarado por ellos tuvieren que decir, y, después de su exposición, ordenará al público, testigos, capitanes etc., salir de la sala, y, con los vocales, iniciará la deliberación reservada, durante la cual no se permitirá la entrada de ninguna persona;

f) El fallo será pronunciado en mérito de los hechos que arrojen las piezas del sumario.

Para pronunciar el fallo, el Presidente ordenará al secretario tomar votación y, recogidos y escrutados los votos, se redactará aquel por el secretario.

El vocal que no estuviere de acuerdo con la mayoría, salvará su voto; y,

g) El fallo del Jurado será el de la mayoría, y para que exista ésta, precisa el acuerdo de por lo menos tres de sus miembros.

Art. 363.- El capitán de puerto elevará al comandante de la respectiva Zona Naval una copia de la información sumaria y del fallo.

Art. 364.- Si de los hechos náuticos analizados por el Jurado de Capitanes resultaren presunciones graves, precisas y concordantes de la existencia de un hecho constitutivo de delito, aquel, en el fallo dispondrá se pase al juez competente copia de todo lo actuado; y, si por esos hechos no aparecieren presunciones de la comisión de un delito, sino contravenciones marítimas, en el mismo fallo se impondrá la sanción correspondiente.

SECCION III

Disposiciones Generales (sic)

Art. 365.- No podrá el capitán de puerto otorgar el zarpe de una embarcación cuyo embargo le hubiere notificado el juez competente.

Art. 366.- Las demandas sobre accidentes de trabajo, contratos de enganche, o pagos de jornales, conocerá en primer término el capitán de puerto, cuya misión en este caso será conciliatoria; y si esta no tuviere buen éxito, los comisarios de trabajo, en tratándose de naves ecuatorianas, y de extranjeras, sus respectivos cónsules, salvo el caso de que la demanda se fundare en reglamento ecuatoriano y aplicado en contrato celebrado con intervención de autoridad ecuatoriana, caso en que tocará la resolución a los jueces competentes del Ecuador.

Art. 367.- Las autoridades administrativas, militares y navales, y especialmente las de Policía, están obligadas a proporcionar el auxilio de la Fuerza Pública cuando los capitanes de puerto lo soliciten, para la ejecución de sus providencias, y la captura de contraventores y delincuentes, así como en general para el fiel cumplimiento de la presente y demás leyes marítimas.

Art. 368.- Si, al pronunciar sentencia, el capitán de puerto o el Jurado de Capitanes observare que la infracción cometida, aunque puntualizada en el Código, no tiene según el mismo una sanción determinada, impondrá, según la gravedad del caso, prisión de tres a noventa días y multa de cinco sures a mil sures.

Art. 369.- Si el hecho, además de constituir contravención, fuere delito, el capitán de puerto o el Jurado de Capitanes, sancionará a aquella y remitirá al presunto delincuente a órdenes del juez respectivo.

TITULO VIII

DE LAS SANCIONES

Art. 370.- Las contravenciones de policía marítima se sancionarán como se expresa a continuación:

SECCION I

Con multa de Un mil a Dos mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Embarcaciones menores abandonadas por sus patrones.

A los patrones de embarcaciones menores de diez toneladas que las acoderaren para corto tiempo a un muelle o a otro buque y las dejaren completamente abandonadas, si como consecuencia de ello se detuvo o retraso el atraque o desatraque de otros barcos.

2. Muelles desaseados.

A los mayordomos de los muelles que estuvieren desaseados.

3. Inasistencia injustificada de los tripulantes.

A los tripulantes por cada día en que sin causa justificada y sin corresponderles vacación faltaren a sus tareas durante el tiempo de puerto de su embarcación.

4. Dishonestidad.

A los individuos de la marina mercante o de los gremios navales que fueren sorprendidos bañándose desnudos en público.

5. Ocupación ilegal de playa.

A los patrones de embarcaciones menores de diez toneladas que, debiendo solicitar la autorización del capitán de puerto, ocuparen la playa sin tal requisito.

6. Maltrato o muerte de aves o animales marinos inofensivos.

A los que en lugares en que son permitidas la caza marítima y la pesca, maltrataren, hirieren o dieron muerte a las aves marinas y en general a cualquier animal inofensivo cuya captura no reporte beneficio.

SECCION II

Con multa de Dos mil a Cinco mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Escándalos o pependencias.

A los que promueven escándalos o pependencias en las playas, muelles o embarcaderos a bordo de embarcaciones surtas en la bahía, siempre que no constituyan delito.

2. Falta de comparecencia.

A cualquiera persona, pertenezca a gremio naval o no, que no comparezca a la llamada del capitán de puerto, la cual será juzgada en rebeldía, sin perjuicio de las responsabilidades que acarree su falta de comparecencia.

3. Baño de animales o introducción de vehículos en los balnearios.

A quienes fueren sorprendidos bañando a animales o penetraren con vehículos en las playas a las que las autoridades o el uso hayan asignado la categoría de balnearios públicos.

4. Caza de iguanas y lobos de mar.

A los que dieren caza a las iguanas o a lobos marinos (foca común).

5. Gente de mar sin matrícula.

A los suboficiales, gente de mar y miembros de los gremios navales que se embarcaren o ejercieren sus actividades sin haberse inscrito en los registros de la Capitanía del Puerto o sin haber renovado su inscripción dentro del plazo legal (hasta marzo de cada año).

6. Disparo de armas de fuego.

A los que disparen armas de fuego desde las riberas o desde a bordo de cualquier embarcación en las aguas de la jurisdicción de la Policía Marítima.

7. Pesca de especies en época de veda.

A los pescadores sorprendidos en la pesca de especies dentro de la época de veda.

8. Incorrección en el vestido o en el lenguaje.

A los que en muelles, embarcaderos, playas o naves falten a la debida corrección en su vestido o en sus palabras.

9. Ingreso irregular de comerciantes en embarcaciones.

A los comerciantes que fueren encontrados a bordo de las embarcaciones de la navegación marítima internacional sin autorización de la aduana o sin el visto bueno del capitán de puerto.

10. Retención de objetos olvidados.

A los capitanes, patrones o tripulantes que en el término de veinticuatro horas no hubieren consignado en la Capitanía los objetos que los pasajeros hubieren olvidado en sus naves.

11. Descuido respecto de ebrios.

A los capitanes o patrones que a individuos en estado de embriaguez, sean tripulantes o pasajeros, les permitan ambular en las cubiertas o lugares de su embarcación donde puedan correr algún peligro.

12. Falta injustificada de oficiales o suboficiales.

A los oficiales y suboficiales de las embarcaciones nacionales, por cada día en que sin causa justificada faltaren a sus obligaciones durante el tiempo de permanencia de su nave en puerto.

13. Recepción indebida de menores.

A los capitanes o patrones que reciban como pasajeros a menores, sin autorización de su representante legal.

14. Negativa de servir a pasajeros o tripulantes.

A los fleteros que, mientras esta su embarcación de guardia nocturna, se nieguen sin causa justificada a conducir a tierra o a bordo tripulantes o pasajeros de los buques mercantes surtos en la bahía.

15. Juego en lugares públicos.

A los que fueren sorprendidos participando en juego de cartas o dados o en general en cualquiera de azar, con interés monetario o sin el, en las playas, embarcaciones o muelles, si el hecho no constituyere delito.

16. Omisión de pasajeros en las listas.

A los capitanes o patrones de barcos nacionales, por cada uno de los pasajeros que no figure en las listas de éstos, entregadas a la Capitanía del Puerto.

17. Admisión de tripulantes desprovistos de matrícula.

A los capitanes o patrones, por cada uno de los individuos desprovistos de matrícula que hubieren embarcado como tripulantes.

18. Ofensa a los agentes de Policía Marítima.

A quienes faltaren a los agentes de Policía Marítima cuando no estén en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de pasar al juez competente si el hecho constituye delito.

SECCION III

Con multa de Un mil a Diez mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Infracción del Art. 156.

A los capitanes o patrones que embarquen o desembarquen tripulantes infringiendo cualquiera de las disposiciones del Art. 156.

A los fleteros o lancheros que atraquen a una nave que no haya sido declarada en libre plática.

3. Alteración de tarifas.

A los fleteros y en general a todo capitán o patrón de embarcaciones nacionales, en cada caso de alteración de las tarifas legales de transporte de carga o pasajeros.

4. Deserción.

A los individuos de tripulación que desertaren, sin perjuicio de las demás sanciones que establezcan las ordenanzas navales.

5. Carencia de matrícula o uniforme.

A los fleteros que durante sus funciones carecieren del uniforme o del número de su matrícula puesto o grabado en escudo metálico, o no tuvieran visible la expresión del nombre del gremio a que pertenecen.

SECCION IV

Con multa de Cinco mil a Quince mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Ocupación ilegal de playas por embarcaciones mayores de diez toneladas.

A los patrones o embarcaciones mayores de diez toneladas que ocuparen las playas sin autorización del capitán de puerto en los casos en que deben solicitarla.

2. Omisión de socorro.

A cualquiera persona que, habiendo podido hacerlo sin riesgo, no hubiere socorrido o auxiliado a otra que estaba en peligro de ahogarse.

3. Omisión de los deberes que corresponden a los capitanes.

A los capitanes de buques nacionales de alto bordo, por cada día en que, sin causa justificada, falten a las tareas que les correspondan durante el tiempo de la estadía de su nave en el puerto.

4. Recepción de pasajeros en exceso.

A los capitanes o patrones de embarcaciones nacionales, por cada pasajero que exceda del número fijado por las autoridades navales.

5. Incorrección de los roles.

A los capitanes o patrones de embarcaciones fluviales cuyos roles no estuvieren correctos.

6. Agitación a bordo.

A los tripulantes o pasajeros que, en una embarcación nacional surta en la bahía, inciten a rebelión o motín contra el capitán o patrón, si el hecho no constituye delito.

7. Carencia de título para comandar.

A los patrones que sin título legal pretendan comandar embarcaciones mercantes nacionales

8. Contravenciones de reglamento internacional.

A los patrones de embarcaciones menores de diez toneladas que contravengan el Reglamento Internacional dictado para evitar Choques en el mar.

9. Ofensa a los agentes de Policía Marítima en funciones.

A quienes falten a los agentes de Policía Marítima o los desobedezcan, cuando ejercen sus funciones, sin perjuicio de pasar al juez competente si el hecho constituye delito.

10. Imposibilidad de movimiento de embarcación.

A los capitanes de embarcaciones fondeadas en la bahía que no pudieren moverse con sus máquinas en un instante dado.

11. Acoderamiento de embarcación en muelle contra la voluntad de su dueño.

A los armadores cuyas embarcaciones permanecieren amarradas a un muelle más de veinticuatro horas contra la voluntad de su dueño.

12. Acción de arrojar obstáculos a las corrientes de los ríos.

A los dueños de predios que en sus esteros cortaren los pajonales, o cualesquiera plantas y, en vez de fijarlos en tierra, los larguen aguas abajo hacia los ríos.

13. Transporte de carga o pasajeros en las toldillas.

A los patrones de embarcaciones fluviales que lleven carga o pasajeros en las toldillas.

14. Incumplimiento en el pago de sueldos o salarios.

A los armadores, o a quienes hagan sus veces, que sin causa legal demoren o nieguen el pago de sueldos o salarios a oficiales o tripulantes de las embarcaciones nacionales, sin perjuicio de las sanciones que impongan las autoridades del trabajo.

15. Maltrato a los subalternos.

A los superiores jerárquicos de las embarcaciones mercantes nacionales que maltraten a sus subalternos, sin perjuicio del organismo por jueces competentes, si el hecho constituye delito.

16. Muerte por ahogo de pasajero o tripulante.

Al capitán o patrón de embarcación nacional a bordo de la cual, por caída al agua, ocurra defunción entre sus pasajeros o tripulantes, sin perjuicio de la responsabilidad que el accidente acarree ante los jueces comunes.

17. Faltamiento al respeto debido a los superiores.

A los empleados que falten de palabra a sus superiores, si el hecho no constituye delito.

18. Falta de pasarelas.

A los capitanes de embarcaciones nacionales que no pusieren pasarelas.

19. Conducción de armas.

A los pasajeros o tripulantes de naves de tráfico internacional que desembarquen en los puertos de la República llevando armas que requieren permiso especial.

SECCION V

Con multa de Diez mil a Veinte mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Falta de aviso de arribo.

A los capitanes de embarcaciones nacionales que infringieren los preceptos del Art. 216 o los del Art. 217.

2. Echamiento de basura a fondeaderos o ríos o canales navegables.

A quienes arrojen basura a los fondeaderos o en los ríos o canales navegables.

3. Contravención al reglamento dictado para evitar choques en el mar.

A los capitanes o patrones de embarcaciones de diez a cien toneladas que contravengan al reglamento internacional dictado para evitar choques en el mar.

4. Falta de material contra incendios y de equipo de salvamento en los muelles.

A los dueños o concesionarios de muelles que no tuvieran completos los implementos contra incendios y de salvamento o no estuvieran suficientemente alumbrados.

5. Omisión o falsedad de distintivos o señales.

A los capitanes que omitieren o falsearen el significado de las banderas que, a su arribo a puertos ecuatorianos, deben izar.

6. Infracción del Art. 268.

A los buques mercantes extranjeros que, infringiendo el Art. 268, arríen sus embarcaciones menores.

7. Infracción del Art. 281.

A los que embarquen o desembarquen animales sin observar las prescripciones del Art. 281.

8. Transporte de animales sumergidos en el agua.

Al propietario, por cada animal que se transporte sumergido en el agua.

9. Embarcaciones fluviales sobrecargadas.

A los capitanes o patrones de embarcaciones fluviales que lleven carga o pasajeros sobre la toldilla o que las hayan sobrecargado hasta tapar su línea de franco bordo.

10. Injuria inferida de obra a los superiores.

A los subalternos o empleados que falten de obra a sus superiores, sin perjuicio de la acción a la que el hecho diere lugar ante los jueces comunes.

11. Abandono de materiales flotantes.

A los dueños de materiales flotantes que en la bahía hayan garreado y no sean repuestos a su lugar dentro del plazo fijado.

12. Concursos de natación no autorizados.

A los que promuevan concursos de natación sin autorización del capitán de puerto.

13. Infracción del Art. 95.

A los propietarios de balnearios particulares que no tengan los implementos que exige el Art. 95.

14. Omisión de socorro.

A los fleteros y patrones de embarcaciones menores que, pudiendo hacerlo, no acudieren con ellas en socorro de la nave o persona que estuviere en peligro.

15. Incultura respecto de las autoridades portuarias.

A los capitanes u oficiales de embarcaciones nacionales que recibieren las visitas oficiales de las autoridades del puerto sin observar la cultura y respeto debidos.

16. Sondeos en aguas jurisdiccionales.

A los capitanes de embarcaciones extranjeras que sin causa justificada realizaren sondeos en aguas territoriales, si no obraren con malicia, pues si la hubiere, a la multa se agregará prisión de siete a diez días en la cárcel pública.

SECCION VI

Con multa de Un mil a Cincuenta mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Regateo dentro de los límites fluviales.

A los capitanes o patrones de embarcaciones, nacionales o extranjeras, que se pongan a regatear dentro de los límites de las aguas de navegación fluvial.

2. Acción de empavesar las naves.

A los capitanes de embarcaciones que en la bahía sin la autorización del capitán de puerto pongan a media asta su pabellón o la empavesen.

SECCION VII

Con multa de Cinco mil a Cincuenta mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Incumplimiento del anuncio de salida.

Al capitán o patrón de embarcación, nacional o extranjera, que hubiere anunciado su salida y no la realizare en la fecha y hora señaladas, salvo caso de fuerza mayor comprobada ante el capitán de puerto.

2. Lanzamiento no autorizado de embarcaciones menores de veinticinco toneladas.

A los dueños de embarcaciones menores de veinticinco toneladas que después de su reparación las lanzaren al agua, sin haber previamente comunicado a las autoridades correspondientes el particular.

SECCION VIII

Con multa de Veinte mil a Cincuenta mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Contravención del reglamento dictado para evitar choques.

A los capitanes de naves mayores de cien toneladas que contravengan al Reglamento Internacional dictado para evitar choques en el mar.

2. Fondeo en canal navegable.

A los capitanes o patrones de embarcaciones, cualesquiera que sean su pabellón y porte, que sin causa justificada fonden en el centro de canal navegable o en lugar donde obsten la navegación.

3. Juegos prohibidos por la Ley.

A los capitanes o patrones de embarcaciones que dentro de las aguas del mar territorial permitan juegos prohibidos por la Ley.

4. Embarcaciones sobrecargadas.

A los capitanes o patrones de naves de cien toneladas o menos que las hubieren cargado hasta cubrir su marca de franco bordo.

5. Zarpa de naves cuyas máquinas o cuyo gobierno se hallen en mal estado.

A las embarcaciones nacionales hasta de cien toneladas que traten de zarpar con sus mecanismos de propulsión o de gobierno en mal estado.

6. Mala estiba o carga en lugares indebidos.

A las embarcaciones nacionales que estuvieren mal estibadas o que hubieren puesto carga dentro de los botes salvavidas o sobre la cubierta de botes.

7. Falta de requisitos impuestos por el Art. 41.

A las embarcaciones nacionales de más de cien toneladas de la navegación marítima mercante que traten de zarpar careciendo de cualquiera de los elementos contra incendios, de salvamento o de radiocomunicaciones, o del agua, víveres o medicinas exigidos por este Código o por los reglamentos.

8. Cobro por ocupación de playas.

A los dueños de predios que cobren por ocupación de playas.

9. Mala alimentación a los tripulantes.

A los capitanes o armadores que dieren mala o insuficiente alimentación a la tripulación de sus barcos.

10. Falta al turno de guardia.

A los patrones de lanchas fleteras que faltaren con su embarcación a su turno de guardia o infringieren cualquiera de las disposiciones del reglamento durante sus servicios.

11. Uso indebido de estaciones de radio, o de transmisión, o de pitos, sirenas, etc.

A las naves mercantes extranjeras que en la zona de bahía usen su estación de radio para transmitir o que hagan uso indebido de sus pitos, sirenas, etc., sin perjuicio del decomiso en casos especiales.

12. Infracción de los Arts. 211 a 215.

A los capitanes de naves mercantes extranjeras que infrinjan cualquiera de los Arts. 211, 212, 213, 214 y 215.

SECCION IX

Con multa de Veinte mil a Cien mil sures

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Falta de listas.

A los capitanes de embarcaciones de tráfico marítimo internacional que no presentaren las listas de rancho, repuestos, pasajeros y equipajes, en el momento de la visita de recepción o que no tuvieran listo cualquiera de los demás documentos prescritos en los Arts. 230 y 234.

2. Descortesía con la autoridad marítima.

A los capitanes, oficiales y tripulantes descorteses con la autoridad marítima.

SECCION X

Con multa de Cincuenta mil a Cien mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Negativa de auxilio para embarcación en peligro.

A los capitanes o patrones de naves, nacionales o extranjeras, que se negaren a prestar auxilio, pudiendo hacerlo, a otra embarcación en peligro cuyo capitán se lo solicitare.

2. Falta de práctico oficial.

A los capitanes de naves, nacionales o extranjeras, que, estando obligados a tomar práctico oficial según el Art. 206, no lo hicieren.

3. Abordaje anterior a la libre plática.

A los capitanes de naves mercantes que no hubieren impedido o que, realizado, no denunciaren a la autoridad marítima, el abordaje de ellas anterior a la libre plática realizado por embarcación particular.

4. Mal estado de los muelles.

A los propietarios de muelles en mal estado o constitutivos de peligro para el transporte de pasajeros o carga.

SECCION XI

Con multa de Cien mil a Doscientos mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Falta de aviso de llegada a puerto ecuatoriano.

A los capitanes de naves mercantes extranjeras que infringieren los preceptos concernientes al aviso de llegada que contienen los Arts. 216 y 217.

2. Negativa de izar bandera.

A los capitanes de naves que, contraviniendo orden del capitán de puerto, rehusaren izar las banderas del Código Internacional.

SECCION XII

Con multa de Cincuenta mil a Quinientos mil sucres

Nota: Multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

1. Sobrecarga por la que se cubra la marca de franco bordo.

A las embarcaciones nacionales de la navegación marítima mercante nacional y a las extranjeras que hayan sido sobrecargadas hasta que se cubra su marca de franco bordo.

2. Obstrucción del canal navegable con fragmentos de obras destruídas.

A los dueños de muros u obras similares destruídos cuyos fragmentos obstruyeren el canal navegable, si no los retiraren dentro del tiempo fijado según el Art. 82.

3. Acción de arrojar al fondeadero o a canales navegables hierros, cenizas, piedras, etc.

A los que arrojen al fondeadero o cauce navegable materiales que constituyan peligro para la navegación o causa de embancamiento.

4. Levantamientos hidrográficos no autorizados.

A los capitanes de naves extranjeras que, careciendo de la necesaria autorización, hicieren levantamientos hidrográficos, sin perjuicio de ser encausados penalmente.

5. Abandono de ecuatorianos en costas extranjeras.

A los capitanes de naves nacionales que abandonaren en costas extranjeras a cualquier ecuatoriano, sea miembro de su tripulación o pasajero, sin perjuicio del deber de pagar la correspondiente indemnización y los gastos de repatriación.

6. Construcción, carena o reparación de nave, sin licencia.

A los dueños de arsenales, diques, varaderos, etc., que carenen, reparen o construyan embarcaciones sin la licencia de la Capitanía de Puerto que es necesaria para tal obra.

7. Falta de matrícula.

A los dueños de diques, arsenales, varaderos, etc., o a los apoderados de aquellas, que no se hubieren registrado en la respectiva Capitanía del Puerto o no hubieren renovado su matrícula.

8. Negativa de integrar el Jurado de Capitanes.

A los capitanes de la Marina Mercante o retirados de la Armada, nombrados miembros del Jurado de Capitanes, que, sin causa legal, comprobada y expuesta ante el capitán del puerto con veinticuatro horas de anticipación a la reunión de aquel tribunal, faltaren a ella en la hora y día señalados; capitanes que además responderán por los perjuicios que su inasistencia ocasionare a terceros.

9. Fondeo no autorizado de nave que conduce explosivos.

A los capitanes de naves que, conduciendo explosivos, sin la autorización del capitán de puerto fondearen a menos de tres millas del perímetro edificado.

10. Navegación a velocidad excesiva.

A los capitanes que al entrar a Guayaquil, entre Puná y Sitio Nuevo, o viceversa, navegaren a más de catorce nudos y entre Sitio Nuevo y el fondeadero del Puerto de Guayaquil, o viceversa, navegaren a más de ocho nudos.

11. Infracción del Art. 225.

A los capitanes que, infringiendo el Art. 225, no disminuyeren la velocidad de su nave al encontrarse con embarcaciones menores.

12. Falta del requisito de zarpe.

A los capitanes de naves del tráfico internacional que se hicieren a la mar sin el zarpe firmado por el capitán de puerto o autoridad que haga sus veces.

13. Desembarco de enfermos.

A los capitanes de naves del tráfico internacional que, sin autorización del capitán de puerto y del Jefe de la Sanidad del Puerto, desembarquen pasajero o tripulante enfermo.

14. Inobservancia del turno en la zarpa.

A los capitanes de naves del tráfico internacional que zarparen sin esperar el turno regulado por el Art. 329.

15. Amarre de embarcaciones o boyas o balizas del servicio de navegación.

A los capitanes o patrones de las embarcaciones que amarraren a las boyas o balizas del servicio de navegación.

16. Daños de las boyas o balizas del servicio de navegación.

A los capitanes de las naves que con estas causaren daño a las boyas o balizas instaladas para el servicio de navegación, sin perjuicio de las reparaciones e indemnizaciones respectivas.

17. Falta de precauciones para impedir acceso a personas extrañas a buques del tráfico internacional.

A los capitanes de naves, extranjeras o nacionales, del tráfico internacional que no tuvieran en el portalón la guardia que impida el acceso de personas extrañas a sus buques.

18. Navegación irregular en aguas territoriales.

A los capitanes que hubieren sido sorprendidos navegando en las aguas jurisdiccionales de la República sin llevar legalizado cualquiera de los documentos prescritos en el Art. 185; sin perjuicio del juzgamiento por los tribunales competentes en los casos previstos por la Ley.

19. Inmigración de tripulantes.

A los capitanes que, sin autorización del capitán de puerto, desembarquen individuos de su tripulación, para que ingresen al país.

20. Construcción o reparación clandestina de embarcaciones de más de veinticinco toneladas.

A los dueños de embarcaciones de más de veinticinco toneladas que clandestinamente hubieren sido construídas, reparadas o modificadas y a los propietarios del dique, varadero o arsenal en que la obra se realizó.

Art. 370-A.- Las contravenciones dispuestas en el Título VIII que se refieren a la navegación fluvial, embarcaciones fluviales o límites fluviales, comprenderán también las cometidas en la navegación marítima, por buques o naves de bandera nacional o extranjera dentro de las jurisdicciones de las Capitanías de Puerto o en la Zona Especial del Archipiélago de Galápagos.

Toda otra contravención que no fueren las contempladas en el Título VIII, que se encuentre sancionada con multa en el presente Código, se entenderá igualmente multiplicada la base por cien.

Nota: Artículo dado por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

TITULO IX

DISPOSICIONES GENERALES

SECCION I

De los agentes de embarcaciones

Art. 371.- Salvo lo dispuesto por la Constitución de la República, en la letra nn) del Art. 185, los agentes, los armadores y el casco de la embarcación con su aparejo responderán solidariamente por el pago de las tasas e impuestos de élla, y por el de las multas impuestas al capitán u otros oficiales por infracciones de este Código, con preferencia a todos los demás créditos.

Art. 372.- Todo buque, nacional o extranjero, del tráfico marítimo internacional que entre a los puertos de la República, debe tener un agente o representante para los efectos del artículo anterior.

Puede ser agente o representante cualquiera persona, natural o jurídica, inclusive el dueño o armador, siempre que observe lo que para el caso prescribe el Código de Comercio, presente la matrícula mercantil y certificado de ser socio de la Cámara de Comercio correspondiente, y se haya inscrito en los registros de la respectiva Capitanía de Puerto.

LINK:

Ver AGENCIA DE BUQUES, Gaceta Judicial. Año LXXXII. Serie XIII. Nro. 15. Pág. 3587. (Quito, 6 de Julio de 1982).

SECCION II

De los deberes protocolarios del capitán de puerto

Art. 373.- Cuando llegue una nave extranjera de guerra, el capitán de puerto deberá hacer, acompañado de su ayudante, la visita de cortesía con el uniforme reglamentario.

Art. 374.- Si llegare nave extranjera de guerra perteneciente a Estado beligerante a puerto que sea sede oficial de autoridad superior de la Marina de Guerra, el capitán de puerto, después de su visita protocolaria hará, en representación de aquella autoridad, la notificación concerniente al tiempo de estadía y al aprovisionamiento que se le han de permitir.

El capitán de puerto consultará, por radio o telégrafo, al Ministerio de Defensa Nacional para su ratificación, sobre el permiso de estadía.

Art. 375.- El capitán de puerto, con arreglo al Ceremonial Marítimo, presentará saludo a todo funcionario, ecuatoriano o no, de alta categoría que embarque o desembarque en o pase por un puerto, sea nacional o extranjera la nave mercante en que viaje o haya viajado.

Art. 376.- Si fuera el Presidente de la República, el Ministro de Defensa Nacional, el Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, el Comandante General del Ejército, el de la Marina o el de la Fuerza Aérea, el alto funcionario de que trata el artículo anterior, el respectivo capitán de puerto deberá concurrir personalmente a presentarle su saludo y a recibir las órdenes que aquel le impartiere. Si aquel funcionario fuere de categoría inferior a la del capitán de puerto, este enviará a su ayudante a complementarlo, sin perjuicio de los honores prescritos en el Ceremonial Marítimo.

SECCION III

Disposiciones varias

Art. 377.- Si en la circunscripción de Capitanía de Puerto aterrizar o amarrar un avión y no hubiere autoridad de aviación, la autoridad marítima procederá a la recepción de aquel.

Art. 378.- Toda nave ecuatoriana está obligada a llevar a bordo y suministrar alojamiento y rancho de oficiales, a un alumno o cadete naval cuando el Comandante General de Marina lo disponga; o a cualquier oficial, empleado o agente de la Capitanía de Puerto, cuando viaje en comisión de servicio, dándole el trato correspondiente a su grado.

Art. 379.- Prohíbese dar publicidad a la llegada o salida de embarcaciones de guerra o mercantes de Estado cuya situación actual de beligerancia haya sido reconocida por el Ecuador.

Art. 380.- En caso de conmoción interna o peligro internacional, el Gobierno podrá llamar al servicio de la Nación a cualquier nave ecuatoriana con su tripulación, y los gastos continuarán de cuenta del armador, pero posteriormente se reembolsarán.

Art. 381.- Las autoridades de aduana pondrán su personal y medios materiales a órdenes y disposición de la autoridad marítima cuando los necesite para salvamento de nave que se halle en peligro o para afrontar las situaciones mentadas en el artículo anterior u otra de la misma clase.

Art. 382.- Los armadores, agentes o consignatarios de naves, nacionales o extranjeras, deben comunicar por escrito al capitán de puerto las próximas llegadas de ellas, tan pronto como tengan conocimiento.

Art. 383.- El capitán del Puerto de Guayaquil deberá convocar en los primeros días de diciembre de cada año las asambleas de representantes de armadores de embarcaciones mercantes nacionales de que trata el Art. 303.

- a) Asamblea de representantes de los armadores de las naves mercantes de alto bordo y costaneras; y,
- b) Asamblea de representantes de embarcaciones de bahía y fluviales.

Art. 384.- Las asambleas previstas en el artículo anterior, se compondrán: de un vocal nombrado por el gobernador de la provincia del Guayas; de uno, por la Cámara de Comercio de Guayaquil; de uno, por la Cámara de Industrias de Guayaquil; de uno, por la Dirección General de Aduanas, y de dos, por los armadores de naves mercantes nacionales de alto bordo y costaneras, si se trata de la asamblea puntualizada en el apartado a), o por los armadores de embarcaciones nacionales de bahía y fluviales, si de la prescrita por el apartado b).

Las presidirá el capitán de puerto.

El objeto de ellas se determina en el Art. 303.

TITULO X

DE LOS ARANCELES MARITIMOS

SECCION I

De las embarcaciones

Art. 385.- En los documentos que requieran las embarcaciones, nacionales o extranjeras, usarán papel sellado de los valores que a continuación se indican:

- a) Documentos de nacionalidad, según el cuadro siguiente:

Pasavante

Válido por un año Válido para

Patente Matrícula tres meses

Para embarcación de 10

toneladas en papel

sellado de S/. 5,00 S/. 3,00 S/. 5,00

Para embarcación de más

de 10 toneladas hasta 20,

se extenderá en papel

sellado de S/. 10,00 S/. 5,00 S/. 10,00

Para embarcaciones de más

de 20 toneladas hasta 50,

se extenderá en papel

sellado de S/. 20,00 S/. 10,00 S/. 20,00

Para embarcaciones de más

de 50 toneladas hasta 100,

se extenderá en papel

sellado de S/. 50,00 S/. 25,00 S/. 50,00

Para embarcaciones de más

de 100 toneladas S/. 100,00 S/. 50,00 S/. 100,00 b) Documentos comerciales, en los que las Capitanías de Puerto tienen intervención:

Certificados de tasación de las embarcaciones que expida la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, se extenderán en papel sellado de S/. 5,00.

Certificados del estado de mar, viento, etc., o del fondeadero, expedidos por el capitán de puerto, se extenderán en papel sellado de S/. 5,00.

Copias certificadas de listas de pasajeros, listas de tripulantes (roles) o cualesquiera otros documentos de los archivos de las Capitanías de Puerto, se extenderán en papel sellado de S/. 1,30.

Solicitudes de registro en las Capitanías de Puerto de arriendo, fletamento de embarcaciones, o cualquier otro contrato, a razón del uno por mil, según la cuantía del contrato.

c) Documentos del tráfico marítimo internacional:

Las solicitudes de visita de fondeo y visita de salida se formularán en papel sellado de S/. 2,00.

Las Patentes de Sanidad para naves extranjeras se extenderán en papel sellado de S/. 100,00.

Las Patentes de Sanidad para naves ecuatorianas se extenderán en papel sellado de S/. 50,00.

Las listas de tripulación de los buques (roles) se conferirán en papel sellado de S/. 5,00.

Las listas de rancho de los buques se conferirán en papel sellado de S/. 5,00.

Las listas de medicinas de los buques se conferirán en papel sellado de S/. 5,00.

Las listas de repuestos de los buques se confeccionarán en papel sellado de S/. 5,00.

Las listas de pasajeros que desembarquen y de los que se embarquen en puertos ecuatorianos, se extenderán en papel sellado de S/. 20,00.

d) Documentos de tráfico marítimo interno (del servicio de cabotaje):

Las solicitudes de visita de fondeo o de salida se formularán en papel sellado de S/. 2,00

Las listas de pasajeros que embarquen y las de los que desembarquen, se formularán en papel sellado de S/. 2,00

e) Documentos de capacidad para navegar:

Certificados de clasificación para embarcaciones los extenderá la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, en papel sellado de S/. 5,00.

Certificados de reconocimiento para embarcaciones los extenderá la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, en papel sellado de S/. 2,00.

Certificados de Inspección para embarcaciones los extenderá la C.I.E.N., en papel sellado de S/. 1,30.

f) Las solicitudes de servicios de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, según el cuadro siguiente:

Solicitud de cálculo y fijación de la LINEA DE FRANCO BORDO:

Para embarcaciones hasta de 25 toneladas en papel sellado de S/. 3,00.

Para embarcaciones de más de 25 a 100 toneladas, en papel sellado de S/. 5,00.

Para embarcaciones de más de 100 a 300 toneladas, en papel sellado de S/. 10,00.

Para embarcaciones de más de 300 a 500 toneladas en papel sellado de S/. 15,00.

Además, por cada tonelada sobre 500, en papel sellado de S/. 0,01.

Solicitud de CLASIFICACION:

Para embarcaciones hasta de 25 toneladas, en papel sellado de S/. 5,00.

Para embarcaciones de más de 25 a 100 toneladas, en papel sellado de S/. 35,00.

Para embarcaciones de más de 100 a 300 toneladas, en papel sellado de S/. 70,00.

Para embarcaciones de 300 a 500 toneladas, en papel sellado de S/. 140,00.

Además, por cada tonelada sobre 500, en papel sellado de S/. 0.20.

Solicitud de RECONOCIMIENTO:

Para embarcaciones hasta de 25 toneladas, en papel sellado de S/. 5,00.

Para embarcaciones de más de 25 a 100 toneladas, en papel sellado de S/. 30,00.

Para embarcaciones de 100 a 300 toneladas, en papel sellado de S/. 60,00.

Para embarcaciones de más de 300 a 500 toneladas, en papel sellado de S/. 120,00.

Además por cada tonelada sobre 500, en papel sellado de S/. 0,15. Solicitud de TASACION:

Para embarcaciones hasta de 25 toneladas, en papel sellado de S/. 3,00.

Para embarcaciones de más de 25 a 100 toneladas, en papel sellado de S/. 10,00.

Para embarcaciones de más de 100 a 300 toneladas, en papel sellado de S/. 20,00.

Para embarcaciones de más de 300 a 500 toneladas, en papel sellado de S/. 40,00.

Además por cada tonelada sobre 500, en papel sellado de S/. 0,05. Solicitud de estudio de planos o dibujos para hacer REPARACIONES o MODIFICACIONES:

Para embarcaciones hasta de 25 toneladas. - - - -

Para embarcaciones de más de 25 a 100 toneladas, en papel sellado de S/. 25,00.

Para embarcaciones de más de 100 a 300 toneladas, en papel sellado de S/. 50,00.

Para embarcaciones de más de 300 a 500 toneladas, en papel sellado de S/. 100,00.

Además por cada tonelada sobre 500, en papel sellado de S/. 0,10. Solicitud de estudio de planos y especificaciones de buques por CONSTRUIR o CONSTRUIDOS en el EXTRANJERO:

Para embarcaciones hasta de 25 toneladas. - - - -

Para embarcaciones de más de 25 a 100 toneladas, en papel sellado de S/. 30,00.

Para embarcaciones de más de 100 a 300 toneladas, en papel sellado de S/. 60,00.

Para embarcaciones de más de 300 a 500 toneladas, en papel sellado de S/. 120,00.

Además por cada tonelada sobre 500, en papel sellado de S/. 0,15.

SECCION II

De los establecimientos e industrias navieras

Art. 386.- En los documentos de los astilleros, maestranzas y demás establecimientos que dedican sus actividades a la construcción o reparación de embarcaciones, se usará papel sellado de los valores que a continuación se indican:

a) Documentos de eficiencia de los astilleros:

Los certificados de clasificación para astilleros los extenderá la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, en papel sellado de S/. 5,00.

Los certificados de reconocimiento para astilleros los extenderá la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, en papel sellado de S/. 2,00.

b) Documentos comerciales:

Las solicitudes para registrar en las Capitanías de Puerto contratos de construcción, reparación o carena, se formularán en papel sellado, según la cuantía del contrato, a razón del uno por mil.

c) Matrículas anuales:

El certificado de registro de astilleros, factorías, varaderos, en las capitanías de puerto, se extenderá en papel sellado de S/. 10,00.

d) Las solicitudes de servicios de la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales, según el cuadro siguiente:

Solicitud de estudio de planos y detalles del terreno para construir un dique o varadero:

Para astilleros capacitados para recibir embarcaciones hasta de 50 toneladas. - - - -

Para astilleros capacitados hasta de 500 toneladas, en papel sellado de S/. 200,00.

Para astilleros capacitados de más de 500 toneladas por cada una de exceso, en papel sellado de S/. 0,20.

Solicitud de CLASIFICACION o de RECONOCIMIENTO anual y expedición del certificado.

Para astilleros capacitados para recibir embarcaciones hasta de 50 toneladas, en papel sellado de S/.20,00.

Para astilleros capacitados hasta de 500 toneladas, en papel sellado de S/.100,00.

Para astilleros capacitados de más de 500 toneladas por cada una de exceso, en papel sellado de S/. 0,05.

Los muelles diques y demás obras de los establecimientos a los que se refiere este artículo, no pagarán ningún derecho por concepto de ocupación de playa o zona de bahía.

Art. 387.- Los muelles, desembarcaderos, etc., de servicio público, pagarán derechos por ocupación de zona de bahía, y su matrícula se extenderá en papel sellado de conformidad con los valores que a continuación se indican:

a) Matrículas anuales:

El certificado de registro de estas instalaciones en las capitanías de puerto, se expedirá en papel sellado de S/. 10,00.

b) Nota: Literal derogado por Decreto Supremo No. 864, publicado en Registro Oficial 211 de 12 de Noviembre de 1976.

c) Por ocupación de zonas de playa y bahía para la cría y cultivo de especies bioacuáticas, abonarán anualmente, en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, la suma de S/. 300,00 por hectárea.

Los muelles, desembarcaderos, etc., del servicio privado que no pertenezcan a los establecimientos de reparación o construcción de embarcaciones, solo pagarán el 25% de los valores marcados en las letras a) y b), de este artículo.

Los derechos de ocupación fijados en el literal c) no serán aplicables durante el período de construcción de los viveros y en tanto no entren en su etapa de producción. Esta exoneración, en todo caso, registrará únicamente en los dos primeros años de vigencia de la concesión y en la concurrencia de los hechos indicados.

Nota: Artículo reformado por Decreto Supremo No. 232, publicado en Registro Oficial 163 de 15 de febrero de 1971.

Nota: Literal c) e inciso final de este artículo, agregados por Decreto Supremo No. 482, publicado en Registro Oficial 831 de 24 de Junio de 1975.

Art. 387-A.- Quienes al momento se encontraren trabajando en la cría o cultivo de especies bioacuáticas ocupando zonas de playa y bahía, deberán solicitar la correspondiente autorización de ocupación dentro de los 90 días siguientes a la promulgación de este Decreto y con sujeción a las áreas determinadas en el Reglamento pertinente y a las disposiciones del Código de Policía Marítima, Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero y Reglamento de Trámites de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Nota: Artículo dado por Decreto Supremo No. 482, publicado en Registro Oficial 831 de 24 de Junio de 1975.

Art. 387-B.- Los que estuvieren ocupando zonas de playa y bahía en extensiones mayores a las permitidas por el "Reglamento para cría y cultivo de especies bioacuáticas", que expedirá el Ministerio de Recursos Naturales y Energéticos deberán reintegrar los excedentes al Estado, y los nuevos concesionarios estarán obligados a pagar a los anteriores ocupantes el valor que ascienden los trabajos realizados, previo avalúo que será practicado por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Nota: Artículo dado por Decreto Supremo No. 482, publicado en Registro Oficial 831 de 24 de Junio de 1975.

Art. 387-C.- Quienes han venido ocupando zonas de playa y bahía para la cría y cultivo de especies bioacuáticas, sin haberse sujetado a los requisitos y trámites legales pertinentes, quedan por esta sola vez exonerados de los derechos que por Ley debían haber satisfecho, quedando obligados a cumplir lo estipulado en los Arts. 3 y 4 del presente Decreto.

Nota: Artículo dado por Decreto Supremo No. 482, publicado en Registro Oficial 831 de 24 de Junio de 1975.

Art. 388.- Las boyas para amarraderos de buques pagarán derechos por ocupación de zona de bahía, y su matrícula se extenderá en papel sellado, de conformidad con los valores que a continuación se indican: a) Matrículas anuales:

El certificado de registro de cada boya, se extenderá en la Capitanía de Puerto, en papel sellado de S/. 5,00.

b) Nota: Literal derogado por Decreto Supremo No. 864, publicado en Registro Oficial 211 de 12 de Noviembre de 1976.

Nota: Artículo reformado por Decreto Supremo No. 232, publicado en Registro Oficial 163 de 15 de Febrero de 1971.

Art. 389.- Los pontones y postes pagarán derecho por ocupación de zona de bahía, y su matrícula se extenderá en papel sellado como a continuación se indica:

a) Matrículas anuales:

El certificado de registro de un ponton o poste de amarre o defensa, se extenderá en papel sellado de S/. 5,00.

b) Nota: Literal derogado por Decreto Supremo No. 864, publicado en Registro Oficial 211 de 12 de Noviembre de 1976.

Nota: Artículo reformado por Decreto Supremo No. 232, publicado en Registro Oficial 163 de 15 de febrero de 1971.

Art. 390.- Los oleoductos, cañerías para agua potable, cables submarinos y demás materiales que, suspendidos o en el fondo de las aguas, se instalen dentro del perímetro de jurisdicción marítima, pagarán derechos de ocupación de plaza y zona de bahía, y su matrícula se extenderá en papel sellado de conformidad con lo que a continuación se indica:

a) Matrículas anuales:

El certificado de registro de cada oleoducto, cañería o cable, lo extenderá la Capitanía del Puerto, en papel sellado de S/. 2,00.

b) Literal derogado por Decreto Supremo No. 864, publicado en Registro Oficial 211 de 12 de Noviembre de 1976.

La ocupación de playa, en cualquier otra forma no especificada en este Código, se pagará a razón de S/. 5,00 el metro cuadrado, y la tarifa por ocupación de zona de bahía que no se hubiere previsto, la fijará el Ministerio de Defensa.

Art. 390-A.- La ocupación de zona de playa y/o bahía para la instalación de muebles, desembarcaderos y otros de servicio público o privado; de boyas para amarraderos de buques; de pontones y postes; de oleoductos, cañerías, cables submarinos y más objetivos establecidos en las Leyes, estará sujeta al pago

anual de derechos en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, de conformidad con el Reglamento pertinente.

Nota: Artículo agregado por Decreto Supremo No. 864, publicado en Registro Oficial 211 de 12 de Noviembre de 1976.

SECCION III

Del personal de la Marina Mercante

Art. 391.- Los oficiales y suboficiales de la Marina Mercante Ecuatoriana deberán tramitar sus solicitudes, sus títulos y demás documentos, en papel sellado de los valores que se indican en el siguiente cuadro:

La solicitud para registrar en la Capitanía de Puerto contrato por servicios profesionales, se formulará en:

Capitán de Primera Clase, en papel sellado de S/. 2,00.

Capitán de Segunda Clase, en papel sellado de S/. 2,00.

Piloto Primero, en papel sellado de S/. 2,00.

Piloto Segundo, en papel sellado de S/. 2,00.

Piloto Tercero, en papel sellado de S/. 2,00.

Ingeniero Primero, en papel sellado de S/. 2,00.

Ingeniero Segundo, en papel sellado de S/. 2,00.

Ingeniero Tercero, en papel sellado de S/. 2,00.

Pilotín o Aspirante a Ingeniero, en papel sellado de S/. 1,00.

Capitán Costanero (de Cabotaje), en papel sellado de S/. 1,00.

El certificado de inscripción en los registros de Capitanes de Puerto (matrícula) se extenderá en:

Capitán de Primera Clase, en papel sellado de S/. 10,00. Capitán de Segunda Clase, en papel sellado de S/. 10,00. Piloto Primero, en papel sellado de S/. 10,00. Piloto Segundo, en papel sellado de S/. 10,00. Piloto Tercero, en papel sellado de S/. 10,00. Ingeniero Primero, en papel sellado de S/. 10,00. Ingeniero Segundo, en papel sellado de S/. 10,00. Ingeniero Tercero, en papel sellado de S/. 10,00. Pilotín o Aspirante a Ingeniero, en papel sellado de S/. 5,00. Capitán Costanero (de Cabotaje), en papel sellado de S/. 5,00.

El título profesional, se extenderá en:

Capitán de Primera Clase, en papel sellado de S/. 40,00. Capitán de Segunda Clase, en papel sellado de S/. 30,00. Piloto Primero, en papel sellado de S/. 10,00. Piloto Segundo, en papel sellado de S/. 10,00. Piloto Tercero, en papel sellado de S/. 10,00. Ingeniero Primero, en papel sellado de S/. 30,00. Ingeniero Segundo, en papel sellado de

S/. 10,00. Ingeniero Tercero, en papel sellado de S/. 10,00. Pilotín o Aspirante a Ingeniero.

Capitán Costanero (de Cabotaje), en papel sellado de S/. 20,00. La solicitud de examen se formulará en:

Capitán de Primera Clase, en papel sellado de S/. 30,00. Capitán de Segunda Clase, en papel sellado de S/. 25,00. Piloto Primero, en papel sellado de S/. 20,00. Piloto Segundo, en papel sellado de S/. 20,00. Piloto Tercero, en papel sellado de S/. 20,00. Ingeniero Primero, en papel sellado de S/. 25,00. Ingeniero Segundo, en papel sellado de S/. 20,00. Ingeniero Tercero, en papel sellado de S/. 20,00. Pilotín o Aspirante a Ingeniero

Capitán Costanero (de Cabotaje), en papel sellado de S/. 20,00. La solicitud para registrar en la Capitanía de Puerto contrato por servicios profesionales, se formulará en:

Capitán Fluvial, en papel sellado de S/. 1,00.

Cirujano, en papel sellado de S/. 1,00.

Radio Operador, en papel sellado de S/. 1,00.

Contador, en papel sellado de S/. 1,00.

Sobrecargo, en papel sellado de S/. 1,00.

Agentes de Naves Extranjeras, en papel sellado de S/. 2,00.

Agentes de Embarcaciones Nacionales, en papel sellado de S/. 1,00.

Maquinistas y buzos, en papel sellado de S/. 1,00.

Suboficiales y demás gente de mar, gremios, etc., en papel sellado de S/. 1,00.

El Certificado de inscripción en los registros de Capitanes de Puerto (matrícula), se extenderá en:

Capitán Fluvial, en papel sellado de S/. 5,00.

Cirujano, en papel sellado de S/. 5,00.

Radio Operador, en papel sellado de S/. 5,00.

Contador, en papel sellado de S/. 5,00.

Sobrecargo, en papel sellado de S/. 5,00.

Agentes de Naves Extranjeras, en papel sellado de S/. 5,00.

Agentes de Embarcaciones Nacionales, en papel

sellado de S/. 5,00.

Maquinistas y buzos, en papel sellado de S/. 5,00.

Suboficiales y demás gente de mar, gremios, etc., en
papel sellado de S/. 5,00.

El título profesional se extenderá en:

Capitán Fluvial, en papel sellado de S/. 10,00. Cirujano -----

Radio Operador, en papel sellado de S/. 10,00. Contador ---

--

Sobrecargo -----

Agentes de Naves Extranjeras -----

Agentes de Embarcaciones Nacionales -----

Maquinistas y buzos, en papel sellado de S/. 5,00. Suboficiales y demás gente de mar,
gremios, etc. -----

La solicitud de examen se formulará en:

Capitán Fluvial, en papel sellado de S/. 20,00. Cirujano -----

Radio Operador, en papel sellado de S/. 15,00

Contador -----

Sobrecargo -----

Agentes de Naves Extranjeras -----

Agentes de Embarcaciones Nacionales -----

Maquinistas y buzos, en papel sellado de S/. 10,00

Suboficiales y demás gente de mar, gremios, etc -----

El Personal de la Marina Mercante Nacional abonará en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral o en las respectivas Capitanías de Puerto de su jurisdicción, por inscripción de matrículas y más servicios determinados en las leyes, los derechos que se establezcan en el respectivo Reglamento.

Nota: Inciso final de este artículo agregado por Decreto Supremo No. 864, publicado en Registro Oficial 211 de 12 de Noviembre de 1976.