Núm. 1052
16 de septiembre de 1966 - 1:45 P.M.
Aprobado: Carlos J. Lastra
Secretario de Estado

ADMINISTRACION DE FOMENTO ECONOMICO
OFICINA DEL ADMINISTRADOR
SAN JUAN, PUERTO RICO

Por: María A. Suárez
Secretaria Auxiliar de Estado
Adjunta

RESOLUCION NUM. 698

Para establecer un sistema de numeración de ciertas embarcaciones de motor que naveguen en aguas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico; y para regular el uso, operación y equipo de tales embarcaciones y esquís acuáticos, tablas de flotar y otros artefactos similares.

De conformidad con la facultad que a la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico le confiere la Sección 2 de la Ley Núm. 19 del 14 de junio de 1965, YO, RAFAEL DURAND, Administrador de Fomento Económico, por la presente establezco y promulgo el siguiente reglamento:

Número de Identificación

Sección 1. Definiciones

Tal y como se usan en este reglamento, a menos que su contexto claramente implique un significado diferente, los términos "Estado Libre Asociado", "Autoridad", "Embarcación", "Dueño", "Aguas del Estado Libre Asociado", "Persona" y "Operar", tendrán el mismo significado con que se definen en la Sección 1 de la Ley Número 19 aprobada el 14 de junio de 1965. El término "Bote de Motor" o "Embarcación de Motor" significa cualquier embarcación impulsada por un motor sea o no éste la fuente principal de propulsión y de no más de 65 pies de largo.

Sección 2. Numeración y equipo requerido

Ninguna embarcación de motor operará en las aguas del Estado Libre Asociado de

Puerto Rico sin haber sido numerada y equipada, según requerido por la Ley Número 19 aprobada el 14 de junio de 1965, y por este reglamento.

Sección 3. Toda solicitud para un certificado de numeración de un bote de motor deberá incluir la información que más adelante en esta sección se indica y será sometida a la Autoridad en la forma impresa Número BA-4-62.

a. nombre y dirección del dueño

b. nacionalidad del dueño

c. número actual de la embarcación (si lo tiene)

d. material del casco (madera, acero, aluminio, plástico, otro)

e. tipo de propulsión (motor fuera de borda, interno, de vela, otro)

f. clase de combustible (gasolina, diesel, otro)

g. marca, modelo y año fue construído (si lo sabe)

h. eslora (en pies y pulgadas)

i. declaración en cuanto a uso (placer, alquiler, vendedor, manufacturero, comercial, carga o pasajeros, otro)

j. declaración de posesión

k. firma del dueño

Sección 4. Todos los requisitos en la Sección 3 que rigen para la solicitud de certificado de numeración aplicará a todos los botes de motor inclusive botes de alquiler excepto que la descripción del motor, si la tiene, y la clase de combustible no será necesario que se incluya en la solicitud en el caso en

que el motor no esté incluído en la transacción de alquiler de la embarcación.

Sección 5. En la solicitud para certificado de numeración a un vendedor o frabricante de botes de motor no se requerirá la descripción del bote ya que el número que se expide puede ser transferido de un bote a otro. En lugar de la descripción la palabra "Manufacturero" o "vendedor", según sea el caso, deberá indicarse claramente en la solicitud.

Sección 6. Toda solicitud para un duplicado de certificado de numeración incluirá la información requerida por la Sección 3 de este reglamento y deberá someterse en caso que el certificado de numeración se pierda o sea destruído. Dicha solicitud deberá someterse dentro de los quince (15) días siguientes de haberse perdido o destruído el certificado. El duplicado de certificado de numeración expedido como resultado de dicha solicitud reemplazará el certificado perdido o destruído.

Sección 7. Si la embarcación de motor cambia de dueño, el nuevo dueño deberá radicar una nueva solicitud y pagará a la Autoridad aquella parte del derecho que le corresponda en proporción al tiempo que falta para cumplirse el período para el cual se expidió el certificado original. El número que expida la Autoridad será idéntico al anterior.

Sección 8. Todos los certificados de numeración expedidos por la Autoridad serán de tamaño bolsillo, a prueba de agua y contendrán la siguiente información:

a. nombre y dirección del dueño

b. número asignado

c. fecha en que fue expedido y fecha de expiración

d. marca, modelo y tipo de embarcación

e. material del casco (madera, acero, aluminio, plástico, otro)

f. eslora (en pies y pulgadas)

g. tipo de propulsión (motor fuera de borda, interno, de vela, otro)

h. clase de combustible (gasolina, diesel, otro)

i. declaración en cuanto a uso (placer, vendedor, manufacturero, comercial, otro)

j. firma del dueño

El certificado de numeración estará disponible en la embarcación para ser examinado en toda ocasión en que la misma esté en uso.

Sección 9. El certificado de numeración expedido a botes de alquiler no tendrán que indicar la clase de combustible o tipo de propulsión si el motor no ha sido alquilado como parte de la embarcación, pero se indicará claramente en el certificado la palabra "alquiler

Sección 10. El certificado de numeración expedido a vendedores o manufactureros de embarcaciones en lugar de la descripción de la embarcación indicará claramente la palabra "vendedor" o "manufacturero", según sea el caso.

Sección 11. El certificado de numeración será válido por un período de tres años a partir de la fecha que se expida, a menos que sea antes cancelado.

Sección 12. La renovación del certificado de numeración deberá efectuarse no más tarde de 45 días después de la fecha de expiración. Al entrar en vigor este reglamento, el certificado de numeración expedido a una embarcación radicada en Puerto Rico en virtud de la Sección 3 (d) de la ley denominada Boating Act of 1958 (Public Law 85-911-85th Congress) continuará en vigor por el resto del término por el cual fue expedido, pero no excederá un año de la fecha dela aprobación de este reglamento.

Sección 13. Un certificado de numeración expedido a un bote de motor podrá ser cancelado o anulado por cualquiera de las siguientes razones:

a. entrega del certificado para cancelación.

b. Asignación de un nuevo número para la misma embarcación.

c. asignación de un certificado de registro de la Aduana de E.E.U.U. para la misma embarcación.

d. información falsa o fraudulenta en la solicitud de numeración.

e. uso por una embarcación del número asignado a otra

f. imposición de sanciones bajo la Sección 19 de este reglamento.

Sección 14. Cualquier cambio en la dirección del dueño del bote de motor según aparece en el cer-

tificado de numeración, deberá ser informado, por escrito, a la Autoridad, usando la forma impresa BA-1-62 a ser provista por la Autoridad, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha del cambio.

Sección 15. El dueño de un bote de motor que transfiere su título de propiedad, o cualquier interés suyo en el bote o en el caso que el bote se pierda, se abandone o destruya, deberá dentro de los quince (15) días siguientes al suceso notificar a la Autoridad usando la forma impresa BA-2-62 (notificación de cambio de status del bote). Tal transferencia, destrucción, pérdida o abandono invalidará el certificado para dicho bote de motor, excepto cuando la transferencia no afecta el derecho del dueño a operarlo. Si el cambio en status es transferencia de propiedad o de cualquier interés en el bote de motor el nombre y la dirección del nuevo dueño deberán ser incluídos en la notificación.

Sección 16. El número de identificación expedido a una embarcación por la Autoridad consistirá de tres partes. La primera parte estará compuesta de las letras mayúsculas PR. La segunda parte estará compuesta de no más de cuatro (4) números arábigos y la tercera parte consistirá de no más de dos (2) letras mayúsculas. Cada parte estará separada de la otra por un guión o espacio equi-

valente. El guión o espacio será de la anchura, por lo menos, de cualquier letra excepto la "I" o de cualquier número excepto "1". Ejemplos: PR-1-A; PR-1234-AA; PR-46-ZZ. Debido a que las letras "I", "O" y "Q" pueden ser confundidas por números arábigos, éstas no deberán ser usadas en el sufijo. Palabras mal sonantes que se formen por la combinación de dos o tres letras no serán usadas.

Sección 17. El número de identificación asignado a cualquier embarcación de motor se mostrará de la manera siguiente.

(a) pintado en o sujeto a cada lado de la proa de la embarcación (la mitad delantera) leerá de izquierda a derecha y en tal posición que sea claramente legible para identificación.

(b) en letras de molde de buen tamaño, no menos de tres pulgadas de alto y de un color que contraste con el color de trasfondo (color obscuro sobre trasfondo claro o claro sobre trasfondo obscuro) y conservados claramente visibles y legibles. El bote no llevará ningún otro número. Embarcaciones de motor operadas por manufacturereros o vendedores para propósitos de demostraciones pueden llevar el número impreso o fijado a un rótulo o rótulos removibles, temporera pero firmemente sujetados en la embarcación que está siendo demostrada,

siempre que el rótulo reúna los requisitos antes mencionados.

Sección 18. Clasificación de botes de motor

Los botes de motor sujetos a este reglamento estarán divididos en cuatro clases, como sigue:

Clase A - Menos de 16 pies de largo

Clase 1 - Dieciséis pies o más, pero menos de veintiséis pies de largo

Clase 2 - Veinteséis pies o más, pero menos de cuarenta pies de largo

Clase 3 - De cuarenta pies o más, pero no más de sesenta y cinco pies de largo.

Sección 19. Luces Requeridas

Toda embarcación de motor, mientras esté en camino, llevará y exhibirá en todo tiempo, desde la puesta del sol hasta su salida, las siguientes luces y no exhibirá ninguna otra luz que pueda ser confundida con las prescritas:

(a) toda embarcación de motor de las clases A y 1 deberá llevar las siguientes luces:

(1) una luz blanca y brillante en la popa visible en todo el horizonte.

(2) una linterna combinada en la proa de la embarcación y colocada más baja que la luz blanca de la popa mostrando una luz verde a estribor (derecha) y roja a babor (izquierda) y fijada de manera que proyecte la luz desde la proa hasta dos (2) cuartas a popa del través en sus respectivos lados.

(b) toda embarcación de motor de las clases 2 y 3 deberá llevar las siguientes luces:

(1) una luz blanca brillante en la proa de la embarcación lo más cerca posible de la roda, colocada en tal forma que proyecte un rayo de luz ininterrumpido en un arco de horizonte que abarque veinte (20) cuartas del compás y fijada de manera que arroje la luz diez (10) cuartas del compás a cada lado de la embarcación; a saber, desde la proa hasta (2) cuartas a popa del través en cada lado.

(2) una luz blanca brillante en la popa visible por todo el horizonte en un plano más alto que la luz blanca delantera.

(3) en el lado de estribor una luz verde colocada en tal forma que proyecte un rayo de luz ininterrumpido en un arco de horizonte que abarque diez (10) cuartas del compás y de manera que arroje la luz desde la proa hasta dos (2) cuartas a popa del través al lado de estribor. Al lado de babor una luz roja colocada en tal forma que proyecte un rayo de luz ininterrumpido en un arco de horizonte que abarque diez (10) cuartas del compás, y fijada en tal forma que proyecte la luz desde la proa hasta dos (2) cuartas a popa del través al lado de babor. Dichas luces de babor y estribor deberán estar provistas de una pantalla de suficiente elevación en su lado interior, para evitar que estas luces sean vistas a través de la proa.

(c) Toda luz blanca prescrita en esta sección será de tal naturaleza que sea visible a una distancia de por lo menos dos (2) millas y toda luz de color prescrita en esa sección será de tal naturaleza que sea visible a una distancia de por lo menos una milla. Cualquier bote de motor puede llevar y exhibir las luces requeridas por las Reglas Internacionales de Abordajes (33 USC-1061-1094) en vez de las luces antes prescritas.

(d) embarcaciones de motor de las clases A y 1 cuando sean impulsadas solamente por velas, llevarán la linterna combinada, pero no la luz blanca de popa prescrita en esta sección. Embarcaciones de motor de las clases 2 y 3 cuando sean así impulsadas llevarán las luces roja y verde con pantalla de los costados pero no las luces blancas prescritas en esta sección. Embarcaciones de motor de todas clases cuando así sean impulsadas llevarán a punto de usarse un farol o linterna eléctrica portátil de luz blanca, la cual deberá ser encendida oportunamente para evitar colisión.

(e) todos los botes de motor anclados desde la puesta del sol hasta su salida, a menos que no estén anclados en una zona de anclaje especial, deberá mostrar a la proa o donde mayor pueda verse, una luz blanca brillante que se vea alrededor del horizonte y visible por una milla.

(f) cuando una embarcación es impulsada por velas y motor, llevará las luces requeridas en esta sección para una embarcación impulsada solamente por motor.

Sección 20. <u>Artefactos de Sonido</u>

Los botes de motor estarán provistos de un silbido y/u otro artefacto de sonido, según se indica a continuación:

Clase de Bote A	Ninguno
I	De Boca, manual o eléctrico capaz de producir un sonido de dos segundos o más de duración, audible por lo menos a media milla.
Clase de Bote 2	Tipo de artefacto-manual o eléctrico, capaz de producir un sonido de dos segundos o más de duración audible por lo menos a una milla y además una campana.
3	Eléctrico - capaz de producir un sonido de dos o más segundos de duración audible a una milla por lo menos y además, una campana.

Sección 21. Equipo Salvavidas

Botes de motor, cuando transportan pasajeros mediante paga estarán provistos con un salvavida de tipo aprobado por la Guardia de Costas de Estados Unidos para cada persona a bordo y salvo que el servicio sea tal que nunca viajen niños, deberá llevar un número adicional de salvavidas aprobados propios para niños, igual a por lo menos el 10% del número total de persona que viajan a bordo. Botes de motor clase 3 que no transportan pasajeros mediante paga llevarán un chaleco salvavida o cinturón salvavida aprobado por la Guardia de Costas de Estados Unidos para cada persona a bordo. Todos los otros botes de motor que hasta este punto no han sido incluídos en esta sección, llevarán un salvavida, cinturón salvavida, chaleco salvavida, boya salvavida, chaleco-boya,

artefacto boyante especial para seguridad en el agua o cojín boyante aprobados por la Guardia de Costas de Estados Unidos para cada persona a bordo. Los artefactos salvavidas requeridos en todas las embarcaciones estarán en buenas condiciones de uso y colocados en un sitio de fácil acceso.

Sección 22. Extinguidores de Incendio

Toda embarcación de motor, de acuerdo con su clasificación, deberá estar provista del correspondiente equipo para combatir incendios, según se indica a continuación:

	T I P O		
Clasificación Tipo y Tamaño	Espuma Min. Galones	Dióxido Carbónico Min. lbs.	Compuesto Químico Seco Min. lbs.
B-1	1 1/4	4	2
B-11	2 1/2	15	10

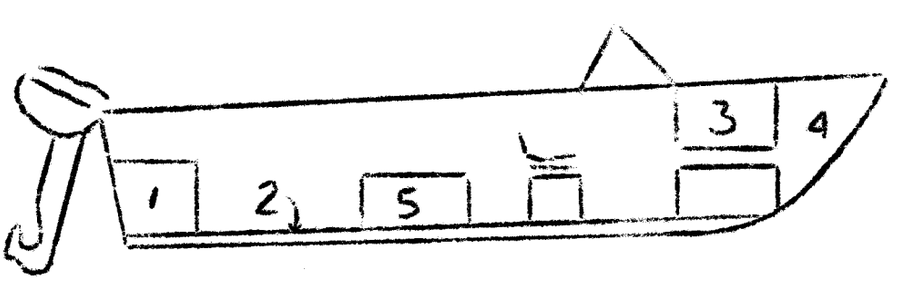
EXTINGUIDORES DE FUEGO REQUERIDOS

Clase de Bote	Sin sistema fijo Cuarto de máquinas	Con sistema fijo Cuarto de máquinas
A- Menos de 16 pies	1 B-1*	No
1 - 16 pies y menos de 26	1 B-1*	No
2 - 26 pies y menos de 40	2 B-1 ó 1 B-11	1 B-1
3 - 40 pies hasta 65 pies	3 B-1 ó 1 B-11 y 1 B-1	1 B-11

* Botes de motor de fuera de borda de menos de 26 pies de largo, de construcción abierta, que no llevan pasajeros mediante paga no les es requerido llevar extinguidores de fuego.

El equipo para extinguir incendios será mantenido en todo tiempo en buenas condiciones para su uso inmediato y efectivo y estará colocado de tal forma que sea fácilmente accesible.

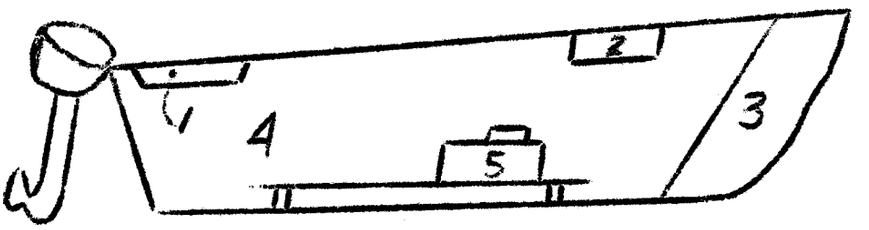
Todas las embarcaciones de motor llevarán a bordo no menos del número mínimo de extinguidores de fuego de mano que se indican en la tabla titulada "EXTINGUIDORES DE FUEGO REQUERIDOS" de la Sección 22, Página 12 , con la excepción de que embarcaciones de motor de menos de 26 pies de largo, propulsadas por motores de fuera de borda y que no llevan pasajeros mediante paga no tendrán que llevar dichos extinguidores si la construcción de la embarcación no permite el encerramiento de gases o vapores inflamables o explosivos. La intención de este reglamento se demuestra en las ilustraciones que siguen:



Extinguidores de fuego serán requeridos si existe una o más de una de las condiciones siguientes:

1. Compartimiento cerrado debajo de bancos y asientos, donde puedan guardarse tanques de combustibles.

2. Doble fondos que no están sellados al casco o que no están completamente rellenos con material de flotación.
3. Espacios de alojamiento (cerrados)
4. compartimientos cerrados en los cuales se guarden materiales combustibles o inflamables.
5. Tanques de combustible permanentemente instalados.



las condiciones que a continuación se enumeran no requieren de por sí el que se lleven extinguidores de fuego:

1. pozo de carnada
2. gavetas
3. material de flotación
4. piso de enrejado
5. recipientes para hielo

Sección 23. <u>Controlador de Flama por Contra-Explosión</u>

Todo motor de gasolina instalado en un bote de motor, excepto motores de fuera de borda tendrá que estar equipado con un medio eficaz de controlar flamas de contra-explosión. Los instalados anterior a noviembre 19, 1952 no necesitarán reunir los detallados requisitos de esta subsección y podrán continuar en uso por el

tiempo que estén en buenas condiciones de servicio. Los que a continuación siguen son medios aceptables para control de flam por contra-explosión en motores de gasolin

a) Un interceptor de flamas de contra-expl sión específicamente aprobado por la Guardia de Costas de Estados Unidos el cual se sujeta firmemente al alimentado de aire del carburador provisto con conexión a prueba de escape de flamas.

b) Un sistema de alimentación de aire y combustible al motor que provea seguridad adecuada contra la descarga de flamas por contra-explosión en la atmósfer que ofrezca la misma seguridad que un interceptor de flama aprobado. Tales motores de ser operados sin un interceptor de flama aprobado serán rotulado de conformidad con los reglamentos de l Guardia de Costas. Cualquier aditament al carburador o la localización del alimentador de aire al motor por el cual medio las flamas causadas por resultado de contra-explosión son vaciadas en la atmósfera exterior en la embarcación de tal manera que las flamas no represente peligro para la embarcación y las perso a bordo. Todos los aditamentos serán de construcción metálica con conexiones a prueba de escape de flamas y firmemen sujetas para resistir vibración, golpes

y contra-explosión. Tales instalaciones no requieren aprobación formal pero serán aceptadas a base de esta subsección del tanque de combustible, para así eliminar los vapores explosivos o inflamables.

Sección 24. Ventilación

Todos los botes de motor, excepto botes abiertos cuya construcción o la de la cubierta se comenzó después del 15 de abril de 1940, que usan combustibles que tengan punto de ignición de 110°F o menos, deberán tener por lo menos dos conductos ventiladores provistos con tapas, para la remoción efectiva de los gases inflamables del compartimiento de la máquina y tanque de combustible. Deberá haber por lo menos un tubo de escape instalado que se extienda desde afuera hasta el fondo de la sentina y por lo menos un tubo de entrada instalado que se extienda hasta un punto medio, por lo menos, de la sentina o bajo el nivel de altura del tubo de aire del carburador. Las tapas estarán localizadas y arregladas para su máxima efectividad para evitar que los gases salientes recirculen. Según se usa esta sección, "bote abierto" quiere decir aquellos botes de motor o embarcaciones de motor con todos los compartimientos de la maquinaria, los tanques de combustible y otros espacios a donde puedan fluir gases y

vapores explosivos o inflamables de esos compartimientos, enteramente descubiertos al aire para evitar el encerramiento de tales gases y vapores en el interior de la embarcación.

Sección 25. Reglas de Tránsito

Mientras opere en aguas dentro de la jurisdicción del Estado Libre Asociado de Puerto Rico todo bote de motor será conducido en forma cuidadosa y diligente para evitar accidentes y colisiones. Las siguientes reglas en adición a otras, deben observarse por todos los botes de motor en operación:

(1) En canales estrechos, cuando sea posible y no envuelva riesgo, todo buque se mantendrá a la derecha del medio del canal.

(2) Cuando las embarcaciones se acercan una a la otra proa con proa o casi proa con proa, cada embarcación será gobernada de forma que cada una le pase al costado de babor (izquierdo) de la otra a una velocidad y distancia que el aguaje de la una no haga peligrar la otra.

(3) Cuando una embarcación quiera pasarle a otra que camina en su misma dirección, no pasará a ésta hasta tanto no pueda hacerlo con seguridad y lo hará a tal velocidad y distancia que no haga peligrar la embarcación a la que le pasa. La embarcación a la que se alcance mantendrá su curso y velocidad hasta que la

otra haya pasado franca. Una situación de pasada existirá siempre que una embarcación se acerca a otra desde cualquier dirección más de dos cuartas a la popa del través de la la embarcación a la que se alcanza.

(4) En una situación de cruce la embarcación que tiene la otra a su banda de babor (izquierda) mantendrá su rumbo y velocidad y la que tiene la otra a su banda de estribor (derecha) le dejará vía franca a la otra alterando su rumbo a estribor de manera que cruce por la popa de la otra embarcación, o pare la máquina o dé marcha atrás para evitar colisión. Una situación de cruce existirá cuando dos embarcaciones se acercan una a la otra a un ángulo recto u oblicuamente de tal manera que envuelva riesgo de colisión; situación ésta, distinta a aquélla en que una embarcación le pasa a otra.

(5) Cualquier embarcación impulsada por maquinaria cederá vía franca a cualquier otra embarcación navegando a la vela o impulsada por remos.

Sección 26. <u>Accidentes</u>

Siempre que un accidente de embarcaciones resulte en (1) pérdida de vida o desaparición de alguna persona; (2) lesiones (que incapaciten a una persona por un período en exceso de setenta (70) horas ó (3) daño en exceso de $100 a embarcación u otra propiedad); el operador de dicha embarcación some-

terá un informe escrito a la Autoridad, dentro de cuarenta y ocho (48) horas de ocurrido el accidente si el mismo ha causado la muerte o desaparición de alguna persona, y dentro de cinco (5) días someterá a la Autoridad un informe escrito de cualquier otro accidente, en formas impresas a ser provistas por la Autoridad, cuyo informe debe contener la siguiente información:

(a) identificación de la embarcación o embarcaciones envueltas.

(b) lugar donde ocurrió el accidente

(c) hora y fecha del accidente

(d) condiciones de mar y tiempo a la hora del accidente

(e) nombre, dirección, edad y experiencia como operador de la persona que maneja la embarcación informante.

(f) nombre y dirección del operador de la otra embarcación involucrada en el accidente.

(g) nombre y direcciones de los dueños de las embarcaciones o propiedad involucradas.

(h) nombre y dirección de persona o personas muertas o lesionadas.

(i) naturaleza y grado del daño a la person o personas

(j) descripción del daño a la propiedad (incluyendo las embarcaciones) y costo estimado de reparaciones.

(k) descripción del accidente (incluyendo

opiniones en cuanto a la causa)

(l) largo, medio de propulsión, caballaje, combustible y construcción de la embarcación informante.

(m) nombres y direcciones de testigos presenciales.

(n) acción tomada para prestar primera ayuda o tratamiento médico a las personas lesionadas.

En caso de que el operador de una embarcación involucrada en un accidente no pueda hacer el informe de dicho accidente como se requiere en este reglamento, por muerte o lesiones graves, el informe será preparado y sometido por el Capitán de Puerto. Para propósitos de este reglamento, "accidente de embarcación" significa colisión, accidente o cualquier desgracia que le ocurra o sea causada por, o en alguna forma afecte una embarcación.

Se considerará que una embarcación ha estado involucrada en un accidente cuando el hecho resulte en:

(1) daño por o a la embarcación o su equipo

(2) cualquier lesión o pérdida de vida

(3) la desaparición de alguna persona en circunstancias que indiquen la posibilidad de muerte o lesiones.

Sección 27. Ayuda a Personas Lesionadas

Será deber del operador de una embarcación

involucrada en un accidente mientras opere en aguas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, siempre que pueda hacerlo sin poner en grave riesgo su propia embarcación, o personas, rendir a otras personas afectadas por el accidente aquella asistencia que sea aconsejable y necesarias, de manera de salvarlos de peligro causado por el accidente. Deberá también dar su nombre, dirección e identificación de su embarcación por escrito a cualquier persona lesionada y al dueño de cualquier propiedad afectada.

Seccion 28. Penalidades

Cualquier persona que voluntariamente viole cualquiera de las disposiciones de este reglamento quedará sujeta a la sanción o sanciones que siguen:

(a) Por la primera infracción, la revocación del certificado de numeración y del número de identificación de la embarcación que se operaba al cometer la infracción, por un término de no más de tres meses calendarios.

(b) En caso de una segunda o subsiguiente infracción, la revocación del certificado de numeración y del número de identificación de la embarcación que se operaba cuando se cometió la infracción, por un término máximo de tres años.

Sección 29. **Vigencia**

Este reglamento entrará en vigor treinta (30) días después de haber sido aprobado por el Administrador de Fomento Económico y promulgado de acuerdo con las Leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico

En San Juan, Puerto Rico, a 12 de septiembre de 1966.

Rafael Durand
Administrador de Fomento Económico

CERTIFICO:

América Lameiro Rivera
Secretaria Interina

CERTIFICACION

YO, AMERICA LAMEIRO RIVERA, Secretaria Interina de la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico, por la presente CERTIFICO que la precedente resolución es copia fiel y exacta de la Resolución Núm. 698 aprobada por el Administrador de Fomento Económico el 12 de septiembre de 1966.

Y PARA QUE ASI CONSTE, firmo la presente y estampo en ella el sello oficial de la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico hoy 15 de septiembre de 1966.

América Lameiro Rivera
Secretaria Interina