

X. Que tiene á bordo el Código Internacional de señales y las banderas de que habla el art. 36 de esta ley.

XI. También vigilará muy empeñosamente que el buque no esté sobrecargado ó lleve carga sobre cubierta, en tal forma y cantidad, que ponga al buque en malas condiciones de estabilidad, pues en dichos casos deberá advertir oportunamente al Jefe del puerto, á fin de que éste impida la salida y niegue el permiso para ella, hasta que el buque pueda efectuarla en buenas condiciones marineras.

XII. Dará cuenta al Administrador de la Aduana de todo aquello que notase que pueda ser causa de riesgo para el pasaje, á fin de que si es posible sea remedado, y en caso necesario pueda impedir que se embarquen pasajeros.

Art. 142. Siendo de trascendencia suma el conocimiento oportuno de las alteraciones que pueda experimentar el fondo del puerto y de sus canales, deberá comparar frecuentemente el resultado de sus operaciones con el plano del puerto, dando cuenta á la superioridad de cualquier diferencia que notase.

Art. 143. Debiendo conocer perfectamente su puerto, habrá de utilizarlo del mejor modo posible para dar comodidad y seguridad á los buques que á él arriben, y deberá proponer á la superioridad todo aquello que á su juicio pueda contribuir á mejorarlo, para cuyo efecto estudiará continuamente sus condiciones y la influencia que ejerzan los vientos reinantes, los temporales, las mareas, etc., etc., en el depósito de arenas, y el modo de impedir el azolve de los canales y fondeaderos.

Art. 144. En los parajes de mareas observará con prolijidad las horas de las pleamares y bajamares, para poder deducir con acierto el valor del establecimiento del puerto, y anotará cuidadosamente todos los datos meteorológicos conducentes á la previsión del tiempo, para lo cual está en la precisa obligación de llenar diariamente las casillas de la tablilla del modelo reglamentario de los cuadernos de bitácora á bordo de los buques.

Art. 145. Cuidará muy especialmente de fijar su atención en los indicios de temporal, tanto para poder dictar oportunamente las precauciones necesarias para la seguridad de los buques en el puerto, como para mandar suspender las faenas en que haya riesgo si sobreviene aquél. Para lograr esto, deberá estar en comunicación telegráfica con los pilotos mayores de todos los puertos de su litoral para que diariamente conozca el tiempo reinante en cada uno de ellos y pueda prever la proximidad de los temporales y ciclones, dando aviso de ellos á los buques fondeados, á efecto de que se prevengan para recibirlos y á fin de impedir la salida del buque cuando presuma grave riesgo si abandona el puerto.

Art. 146. Como solamente un estudio perseverante de los fenómenos meteorológicos puede conducir á conclusiones prácticas de acreditada confianza y notoria utilidad, acopiará datos, exigiendo á todos los capitanes de los buques nacionales que arriben al puerto, copia exacta de sus diarios de navegación, las cuales habrá de remitir á la Secretaría de Guerra y Marina, para que en vista de la situación diaria de cada nave, de la estación y de los tiempos experimentados, pueda llegarse á hacer, con el tiempo, una carta mensual de pilotos, con los vientos probables y las derrotas de los grandes temporales y ciclones sufridos en el mes anterior.

Como el estudio de las corrientes en el Golfo de México y en las costas del mar Pacífico está aún por hacerse de un modo concienzudo y formal, invitará á todos los capitanes á arrojar diariamente en sus viajes botellas lacradas, conteniendo un papel con el nombre del buque, el de su Capitán, la fecha y la situación de la nave, y encargará en las costas que cuando se recoja alguna botella sea remitida

al puerto más inmediato, y después de abierta se hará llegar el referido documento á la Secretaría de Guerra y Marina, expresando en él la fecha y lugar del encuentro. Procurará llevar al ánimo de todos los capitanes la gran conveniencia que les resulta de cumplir estas prácticas, á las cuales se deben los grandes adelantos hasta hoy habidos en la previsión del tiempo en el mar, la brevedad de los derroteros y la seguridad en la navegación, porque cada uno cosecha, no ya el fruto de su experiencia individual, sino el de la de millares de observadores.

Art. 147. Todo servicio en el puerto que demande conocimientos profesionales, deberá ser dirigido por el piloto mayor. A él, pues, corresponde verificar arqueos, reconocer buques, practicar avalúos, prestar auxilios, valuar el monto de éstos, ejercer como perito oficial y vigilar los faros, valizar y obrar en los puertos para participar á la Secretaría de Guerra y Marina lo que crea de interés ó digno de tenerse en cuenta para asegurar la conservación y mejora del puerto; pero por ningún motivo ni bajo pretexto alguno habrá de entrometerse en lo cometido á empleados de otras Secretarías de Estado.

## VII

## DEL SUBINSPECTOR DE MÁQUINAS.

Art. 148. Para ser nombrado subinspector de máquinas, se requiere haber desempeñado el empleo de maquinista en la Armada Naval durante tres años.

Art. 149. Las facultades y deberes del subinspector de máquinas son las siguientes:

Art. 150. No tendrá residencia fija, pues por deber de su cargo habrá de estar recorriendo constantemente los puertos de su litoral para inspeccionar las máquinas y calderas de todos los buques nacionales y poder expedir los certificados de seguridad de que luego se hablará.

Art. 151. Tendrá á sus órdenes un tercer maquinista de la Armada, que le acompañará con el carácter de Secretario y quien le ayudará en el ejercicio de sus funciones.

Art. 152. Tan luego como llegue á un puerto visitará al Administrador de la Aduana, que es el Jefe del mismo, y con su venia pasará á cada uno de los buques nacionales de vapor que hubiere en el puerto, á fin de proceder á la inspección de su máquina y calderas. Esta la verificará con toda escrupulosidad, en la medida de lo posible, asegurándose de que una y otras ofrecen las debidas condiciones de seguridad, y que se tienen á bordo las piezas más indispensables de refacción para poder prestar garantías de seguridad á los pasajeros, cargadores y aseguradores, alejando en lo posible el riesgo de accidentes. Cuidará muy especialmente de reconocer con toda escrupulosidad el estado de las calderas, sometiéndolas en frío á presión hidráulica, para lo cual se le proveerá de una bomba y accesorios de los manómetros, válvulas de seguridad, bombas é inyectoras para la alimentación, condensador, bombas de circulación, válvulas de toda clase y con especialidad la de descarga; estado de los cilindros, bielas, árbol, chumacera, bocina, etc., etc.; el de las bombas de achique y de incendio, los aparatos de destilación para hacer agua dulce, y en general de cuanto juzgue necesario para poder expedir el certificado de garantía de seguridad.

Art. 153. En el certificado hará constar la clase y número de máquinas y

calderas, el nombre de su autor, la fecha de su construcción, el número de singladuras que ha trabajado y el total de millas recorrido por ellas hasta la fecha en que se expida el certificado. En él se hará constar lo pertinente al sistema de máquinas, dimensiones y descripción de las mismas, fuerza que pueden desarrollar y demás detalles que den idea clara y exacta de ellas, para poder calcular lo que puede pedírseles sin forzar y en trabajo constante, dadas las condiciones de estado y edad. Hará constar en el certificado la máxima presión á que será lícito trabajar las calderas y el máximo de revoluciones que será permitido dar á la máquina. Este certificado lo expedirá el subinspector y lo refrendará su secretario, ordenando que sea puesto en un lugar visible en las cámaras, fumador ó chupeta, y será valedero por dos años.

Art. 154. Si de resultas de la visita el subinspector creyere que no pueden ofrecer garantías de seguridad las máquinas ó calderas, ó que los aparatos de destilación, bombas de achique ó de incendio, ú otro de los órganos esenciales para la navegación ó seguridad de la nave, son deficientes y constituye su falta ó mal estado, grave riesgo para la navegación, negará el certificado y dará cuenta al Jefe del puerto, para que éste impida la salida del buque; pero si el dueño ó armador no se conforma, deberá procederse en los términos que establece la frac. I del art. 95 de esta ley.

Art. 155. Aun cuando el certificado que expida será válido por dos años, deberá volver á inspeccionar las máquinas y calderas, siempre que el buque haya sufrido fuertes temporales que le ocasionen serias averías y se vea precisado á sufrir reparaciones.

Art. 156. Exigirá en todo tiempo los certificados de idoneidad de los maquinistas y fogoneros y vigilará que el personal de maquinistas reúna las condiciones exigidas por la ley y necesarias para ofrecer garantías de seguridad á los pasajeros, cargadores y aseguradores. En caso de que el personal no llene todos los requisitos exigidos por la ley, lo participará al Jefe del puerto para que éste invite al dueño á cumplir con lo prevenido, dotando al buque de personal idóneo, y sólo entonces se le autorizará para navegar; pero en circunstancias excepcionales y cuando haya absoluta imposibilidad de darle cumplimiento por falta de personal titulado, podrá conceder un plazo prudente para cumplir con ello.

Art. 157. Presidirá los exámenes que tengan lugar para optar á los títulos de maquinistas navales y refrendará las patentes que se expidan á los aprobados.

Art. 158. Propondrá á la autoridad todo aquello que su celo le sugiera, á fin de formar un Reglamento en el que se detallen las pruebas que deben verificarse, los elementos y requisitos que deban exigirse para cada clase de navegación, y la forma de los certificados que deban expedirse.

Art. 159. Dependerá directamente de la Secretaría de Guerra y Marina, á la cual dará cuenta de todos sus actos, sin perjuicio de notificar al Jefe de cada puerto aquello que deba conocer para el buen desempeño de su empleo.

Art. 160. En resumen, deberá inspirarse siempre, para el buen desempeño de su misión, en la consideración de que su empleo le impone el deber de velar por la seguridad de los buques, en cuanto á sus máquinas y accesorios se refiera, y que en la medida de lo posible le está confiada la salvaguardia de las vidas de los pasajeros y tripulantes, y los intereses de los cargadores y aseguradores. Para cumplir esta misión no se limitará únicamente á prestar obediencia á las leyes vigentes, sino que también propondrá las reformas que estime necesarias

y los medios conducentes para tener en el país un número competente de maquinistas navales idóneos.

## VIII

## DE LOS PILOTOS DE PUERTO Y DE MUELLE.

Art. 161. En cada puerto habrá el número de pilotos de puerto que designe la Secretaría de Guerra y Marina, en vista de las necesidades del servicio, graduadas según el movimiento marítimo que acusen las estadísticas, atendiendo á que ni falten pilotos para el buen servicio, ni haya más que los estrictamente necesarios. La Secretaría de Guerra podrá nombrar uno ó más pilotos con sueldo á cargo del Erario para aquellos puertos en que los productos del servicio de pilotaje, con arreglo al Arancel, sean insuficientes para sostener el personal necesario para el servicio del mismo puerto.

Art. 162. Los pilotos de puerto serán nombrados por la Secretaría de Guerra y Marina, la cual expedirá la oportuna patente que servirá únicamente para el puerto que ella designe y no para otro alguno.

Art. 163. Para ser nombrado piloto de puerto se necesita indispensablemente reunir los requisitos siguientes:

- I. Tener más de cincuenta años de edad.
- II. Haber servido diez años como oficial en la marina mercante ó de guerra.
- III. Haber sido aprobado en el examen respectivo en los términos que fije el Reglamento.

En caso de concurrencia de varios pretendientes, la Secretaría de Guerra preferirá al que juzgue más apto.

Art. 164. Los que resulten aprobados y no alcancen plaza no necesitarán nuevo examen en la próxima convocatoria; pero sí entrarán en concurso de condiciones de preferencia con los que de nuevo se hubieren presentado.

Art. 165. Los que estando aprobados no hayan obtenido plaza de pilotos oficiales del puerto, podrán ejercer como tales cuando aquéllos falten temporalmente ó el piloto mayor lo disponga en circunstancias excepcionales; pero nunca en circunstancias ordinarias y con perjuicio de los de número.

Art. 166. Al que piloteare una embarcación, sin tener título de piloto de puerto, se le impondrá como multa una cantidad igual al importe de los derechos de practicaje y perderá los honorarios de Arancel en favor del fondo de pilotos; pero si perdiere ó averiare el buque, será consignado á los tribunales competentes para que éstos procedan conforme á derecho.

Art. 167. Los pilotos oficiales de puerto no podrán ser removidos de su puesto sino en virtud de sentencia judicial ó á propuesta del piloto mayor, quien deberá, al solicitar su baja, comprobar ante la Secretaría de Guerra y Marina la mala conducta ó abandono del servicio del piloto cuya destitución pidiere.

Art. 168. Los pilotos de puerto no disfrutarán sueldo alguno del Erario, excepto en el caso del art. 161 anterior; pero partirán entre sí los derechos de practicaje con arreglo al Arancel de esta ley. Dicha distribución la hará el piloto mayor sin deducción alguna.

Art. 169. Los pilotos del puerto reconocerán como jefe al piloto mayor, quien deberá instruirlos bien de todo lo relativo al ejercicio de su cargo, y muy especialmente sobre el modo de fondear los buques y precauciones que deben tomar

en cada estación, tanto en el paso por los canales, cuanto en el interior del puerto. En caso de guerra, y cuando hubiere fondeados torpedos ó defensas submarinas en los canales, habrán de establecer, de acuerdo con el piloto mayor, el plan más seguro para salvar los riesgos inherentes á esta clase de defensas.

Art. 170. Es obligación de cada piloto de puerto tener una embarcación de su propiedad, menor de porte, y en condiciones convenientes para salir en ella á desempeñar su servicio. Será de su cuenta el sueldo de sus tripulantes y las reparaciones de su embarcación.

Art. 171. El piloto mayor ordenará los servicios de los pilotos de puerto, estableciendo el turno de guardias é imaginarias, así como las horas de comenzar y cesar diariamente en sus servicios y el modo de hacer y compartir la vigilancia durante la noche.

Art. 172. Cuando un piloto de puerto atraque á un buque nacional ó extranjero para darle entrada, deberá cerciorarse de si hay ó no motivo para temer que sea puesto en entredicho ó cuarentena, en cuyo caso no subirá á su bordo y lo piloteará desde el bote; pero si esto no fuere posible, subirá á bordo para prestar sus servicios. En este caso los dueños ó consignatarios del buque deberán pagar, además de lo que importe el practicaje según Arancel, la manutención del piloto y la de su gente, el sueldo de ésta y además dos pesos diarios para el piloto. De igual modo se procederá cuando fuere detenido á bordo el piloto por demoras en las operaciones de entrada ó salida, por exigirlo así las circunstancias ó las necesidades del servicio.

Art. 173. El piloto mayor designará el paraje hasta donde deban salir los pilotos á recibir ó dejar los buques.

Art. 174. Ninguna persona que carezca de título de piloto de puerto podrá prestar servicios con ese carácter, siendo responsable ante la autoridad de cualquier accidente, no sólo el piloto intruso, sino también el capitán del buque.

Art. 175. El piloto pedirá al capitán de la embarcación que vaya á pilotear, informes respecto á su calado y condiciones de gobierno, tanto para el mejor acierto en su dirección cuanto para fondearlo en el lugar más conveniente.

Art. 176. El piloto de puerto deberá, al entrar á bordo de un buque para darle entrada al puerto, entregar al capitán del mismo un ejemplar de este capítulo, impreso si es posible en el idioma de la nación á que pertenezca, á fin de que impuesto de él, pueda darle cumplimiento en la parte relativa.

Art. 177. Cuando el piloto, por las circunstancias del tiempo ó por el estado del buque, crea arriesgado emprender la entrada ó la salida, se negará á prestar sus servicios, poniéndolo en conocimiento del piloto mayor.

Art. 178. Cuando se dirija al puerto alguna escuadra de guerra nacional ó extranjera, el piloto mayor piloteará en persona el buque insignia y repartirá los pilotos de puerto entre los demás buques.

Art. 179. En ningún caso, ni aun cuando no haya motivo para sospechar que el buque sea puesto en entredicho ó cuarentena, podrá desembarcar el piloto de puerto que lo hubiere pilotado, sino despues de que la Sanidad haya declarado al buque á libre plática.

Art. 180. Los pilotos de puerto están subordinados al piloto mayor, y por lo tanto deberán acatar las órdenes que éste les diere en todo lo relativo al servicio, consultar su opinión en aquello que ofrezca gravedad y recibir con respeto sus amonestaciones, sometiéndose de buen grado á los castigos disciplinarios que aquél consulte que sean impuestos por el Jefe de puerto.

Art. 181. En los puertos de la República en que hubiere muelles, en los cuales puedan atracar los buques para verificar las faenas de carga y descarga, será obligación de los pilotos de puerto amarrarlos á ellos cuando entran al puerto, ó desamarrarlos cuando salgan del mismo, cobrando los derechos que fija el capítulo final de esta ley ó los Reglamentos respectivos.

Art. 182. Si después de fondeado un buque en un puerto, pretendiese amarrarse á un muelle, deberá ser dirigida la maniobra por un piloto de puerto, y el dueño, consignatario ó capitán pagará por dicha faena según la tarifa del capítulo final de esta ley. En caso de desamarrarse del muelle para fondear en el puerto, lo verificará bajo la dirección del piloto, pagando igual cantidad.

Art. 183. El fondeadero de las barras abiertas se hará sin necesidad de piloto de puerto; pero cuando en ellas hubiese muelles á los cuales atraquen los buques para cargar ó descargar, deberá embarcar en el buque y dirigir las maniobras para atracar ó desatracar, un *piloto de muelle*.

Art. 184. Los pilotos de muelle serán nombrados por la Secretaría de Guerra y Marina y deberán tener los requisitos que para pilotos de puerto exige esta ley, y disfrutarán de los mismos emolumentos.

Art. 185. La Secretaría de Guerra, en vista de las necesidades del servicio, fijará el número de pilotos que debe haber en las radas que lo necesiten.

## IX

## DE LOS VIGIAS.

Art. 186. En cada puerto habrá el número de vigías que fuere necesario para el buen servicio, correspondiendo á la Secretaría de Guerra y Marina designarlos en la Ley de Presupuestos.

Art. 187. Los vigías deberán ser nombrados por la misma Secretaría, eligiéndolos entre los contramaestres de la Marina de Guerra ó de la Mercante nacional que lleven más de cinco años de clase y más de diez de navegación.

Art. 188. Dependerán del Jefe de puerto por conducto del piloto mayor que será su jefe inmediato.

Art. 189. Cada vigía es responsable de las banderas, mástiles, drizas y vergas que tenga á su cargo para el servicio de señales. Estas habrán de hacerse usando el plan que la Secretaría de Guerra y Marina haya adoptado.

Art. 190. El vigía permanecerá en su puesto desde el alba hasta la puesta del sol, observando los horizontes. En la amanecida, al efectuar la descubierta, anunciará por señales á la oficina de pilotos, los buques que estén á la vista, haciendo por el puerto; y así continuará avisando durante el día hasta la puesta del sol. Si notase que ocurre algún accidente á los buques que estén á la vista, habrá de hacer señales oportunas para que se les imparta el debido auxilio. En caso de temporal redoblará su vigilancia, para que tan luego como vare algún buque ó se halle en situación comprometida, tenga de ello conocimiento el piloto mayor.

Art. 191. Si en las descubiertas de horizontes ó durante el día notare la presencia de algún buque que se haga sospechoso por sus maniobras, deberá dar aviso inmediato al Jefe del puerto para que éste dicte las medidas necesarias.

Art. 192. En todo tiempo señalará oportunamente la presencia de buques