paga alguna omision (por no haber traido flete ú otro accidente); en ese caso se ordena que el marinero ó marineros puedan pedir embargos del navío y sus aparejos, y hacer se remate, con declaracion de que aunque con el motivo del remate ó embargo haya y se opongan otros acreedores, serán preferidos los del dicho equipaje, y se les deberá hacer pago enteramente, alcanzando para ello su importe; y que faltando algo tendrán el recurso para ello á sólo el Capitan que mandaba el navío, y no á otro alguno, por ser éste quien convino sobre dichos sueldos y se obligó á su paga.

EXTRACTO de un expediente instruido en la Secretaría de Relaciones Exteriores, sobre las disposiciones vigentes en órden al comercio marítimo nacional.

Á consecuencia de un oficio del Agente comercial privado de México en Liverpool (número 61 de 4 de Julio de 1878) se dirijió una comunicacion al Secretario de Guerra y Marina, haciendo las siguientes preguntas:

1.ª Si las matrículas de mar están ó no abolidas en la República mexicana.

2.ª Si no lo estuvieren, cuáles son las leyes y reglamentos vigentes en la materia.

3.ª Cuáles son las leyes vigentes sobre contratos entre patrones y marineros.

4.ª Cuáles son los requisitos que debe tener la persona que desee ser patron ó capitan de un buque mercante nacional.

El Secretario de Guerra dijo en respuesta:

Que el artículo 4.º de la ley de 8 de Setiembre de 1857, suprime las matrículas de mar, y que con esa declaracion quedaban contestadas las dos primeras preguntas. Respecto de la tercera y cuarta había pedido informes á los Comandantes principales de Marina.

El Comandante principal de Marina del mar del Norte, rindió un informe con fecha 26 de Agosto de 1878, cuyo extracto es como sigue:

La Comandancia principal del Departamento de Marina del Norte ha expedido varias circulares, para regularizar la contratacion de tripulantes, quienes, segun la circular número 4 de 31 de Agosto de 1867, deben sujetarse á las prevenciones siguientes:

1.ª El marinero contratado se compromete á seguir con el buque en todos los viajes que hiciere, hasta su retorno al puerto donde se hizo el contrato.

2.ª Si el marinero se desembarcase á consecuencia de queja justa y fundada contra el Capitan, será obligacion de éste el costearle el viaje de regreso y abonarle el haber.

3.ª Si por mala conducta del marinero, el Capitan se viese en la necesidad de despedirle en cualquier puerto, sólo tendrá obligacion de abonarle el sueldo hasta fin de mes, faltando ménos de seis dias, y solamente el de cuatro dias, si faltare más tiempo; este abono se considera como multa impuesta al Capitan por su falta de prevision al escoger su gente, de cuya conducta debe informarse ántes de ocuparla.

4.ª Si por motivo de desarme del buque, reduccion de la tripulacion ú otros análogos, el Capitan despidiere marineros en otro puerto que no fuere el de su procedencia, se obligará á costearles el viaje de retorno y á darles su paga, á ménos que no se haya embarcado el marinero con el conocimiento de desarme ó reduccion de tripulacion.

5.ª Si el marinero se quisiere desembarcar sin causa justa y meramente por un acto voluntarioso, será compelido á continuar el viaje hasta su término, á ménos que el capitan convenga en la separacion del marinero, en cuyo caso será obligacion de éste solicitar quien le reemplace, si al Capitan conviniere, y sin derecho á exijir pasaje y paga.

En la circular número 6 de 1.º de Diciembre de 1867, se previene que no se permita salir á la mar

á ningun buque cuyo Capitan no presente la patente de navegacion al entrar á un puerto, cuando dicho buque tenga más de cuarenta toneladas, ó la licencia respectiva si fuere de menor porte, acreditando que está nacionalizado, ó abanderado, segun que sea de construccion nacional ó extranjera; pero esto se excusará con la prévia fianza del valor del buque, asegurando que éste se presentará al Departamento de Marina correspondiente.

La circular número 7 de 18 de Diciembre de 1867, previene que ningun jóven se presente á exámen para obtener el título de tercer piloto, sin un certifiuado de haber navegado como agregado en alguno de los buques nacionales, cuyo certificado deberá ser librado por el Capitan con quien hubiese navegado.

La circular número 8 de 18 de Diciembre de 1867, previene que no se despache buque nacional alguno para viaje de altura, aunque el patron sea muy práctico, sin que embarque un piloto de derrota. Á los prácticos sólo se les dará despacho para los viajes costaneros.

La circular número 9 de la misma fecha, previene que no se despache buque alguno que no esté mandado por un segundo piloto, á ménos que la embarcacion esté al mando y conduzca un tercer piloto, cuyo viaje tenga por objeto presentarse á exámen.

La circular número 11 de 2 de Marzo de 1868, previene que no se permita el traspaso de las patentes de uno á otro Capitan, sin prévia anotacion de la Capitanía de puerto, y recibo, que otorgará el Capitan, conforme al artículo 5.º de la Ordenanza de matrículas de mar, sin cuyo requisito se tendrá por nulo el cambio y se exigirán nuevas fianzas. Tambien previene á los Capitanes de puerto el que exijan que la patente les sea entregada al mismo tiempo que el roll, y en caso contrario, que exijan fianzas del tanto y medio del valor del buque, las cuales no podrán ser canceladas sin aviso de la Comandancia. Recuerda la prevencion sobre la presentacion de la patente ó licencia de navegacion.

La circular número 12 de 26 de Marzo de 1868, previene la manera de medir un buque, uniendo las toneladas de las toldillas al arqueo ordinario, siendo el total el número de toneladas que mide el buque y de las que se debe dar certificado para pago de derechos en la Aduana.[1]

La circular número 15 de 13 de Abril de 1868, fija los límites de la jurisdiccion de las Capitanías de puerto, en los siguientes términos:

Matamoros, desde la línea divisoria con los Estados Unidos de América hasta la márgen izquierda del rio de Soto la Marina.

Tampico, desde la márgen derecha del rio de Soto la Marina hasta el Cabo Rojo.

Túxpam, desde el Cabo Rojo, inclusive, hasta Monte Gordo.

Veracruz, desde Monte Gordo, inclusive, hasta la punta de Anton Lizardo, tambien inclusive.

Goatzacoalcos, desde la punta de Anton Lizardo hasta la márgen izquierda de la barra de Santa Ana.

Tabasco, desde la márgen derecha de la barra de Santa Ana, hasta la márgen izquierda de la barra de San Pedro y San Pablo.

Isla del Cármen, desde la márgen derecha de la barra de San Pedro y San Pablo hasta el rancho de Jovinal.

Campeche, desde el rancho de Jovinal, inclusive, hasta la línea divisoria con el Estado de Yucatan;

Sisal, desde Celestum, inclusive, hasta el Cabo Catoche;

Bacalar, desde el Cabo Catoche, inclusive, á los términos del litoral mexicano;

Cozumel, la comprehension de la isla.

Todos los puertos, radas, ancones y barras comprendidos en la demarcacion de cada capitanía, estarán sujetos á la jurisdiccion del capitan de puerto respectivo, quien deberá nombrar los tenientes, prohombres ó cabos de mar que sean necesarios, con aprobacion de la Comandancia principal.

La capitanía de Sisal extenderá su jurisdiccion á Cozumel, miéntras se nombra el capitan de puerto respectivo, así como á los puntos correspondientes á Bacalar, miéntras dure la guerra de castas en el Estado de Yucatan.

La capitanía de puerto de Alvarado será considerada hasta nueva órden, como tenencia de la de Veracruz, por ser sólo puerto de cabotaje.

La circular número 26, de 15 de Mayo de 1869, resolviendo que la matrícula de una embarcacion

1 En 7 de Octubre de 1873 se expidió un reglamento para el arqueo de las embarcaciones mercantes, las cuales serán medidas en lo sucesivo, conforme á las reglas propuestas por la Comision internacional de arqueo reunida en Constantinopla el año 1873.

debe estar asentada y pertenece á la demarcacion de la capitanía de puerto, á que corresponde la residencia de su propietario, y que dicha autoridad libre el roll y la licencia correspondiente á las embarcaciones menores de cuarenta toneladas, segun la ley de 8 de Enero de 1857, para las que no se requiere la patente; pero si hicieren viajes de travesía en el seno mexicano, deberán obtener licencia de navegacion de la comandancia principal, y embarcar indispensablemente un piloto con título, si no para el mando, que puede continuar á cargo del patron ordinario, sí para llevar la derrota. No podrán hacer viajes de travesía las embarcaciones que sean de fondo plano ó que sean menores de veinticinco toneladas.

La circular número 28, de 20 de Junio de 1869, fija las prevenciones siguientes en los casos en que una embarcacion que tiene superior patente de navegacion, se dedique el comercio de cabotaje:

1.ª Todo buque patentado y dedicado por sus dueños al tráfico costanero á cargo de patron, deberá dejar depositada en la capitanía de puerto, á cuya matrícula corresponda, la superior patente de navegacion, recibiendo una constancia y una licencia, que le servirán para hacer los viajes como costanero, por el tiempo que para su cumplimiento falte á la patente. Dicha patente será devuelta y anotada á favor del capitan que reciba el buque para viajes de travesía ó de altura, recogiéndose la licencia.

2.ª Cuando se haya cumplido el tiempo determinado en la patente, aunque un buque esté dedicado al tráfico costanero, deberá presentarse al Departamento para renovarla, conforme al tenor del art. 3.° del decreto de 8 de Enero de 1857.

3.ª Si el dueño de un buque patentado, que tuviese patron, lo enviase á otro puerto con el objeto de embarcarle de capitan un piloto titulado para hacer viajes de travesía ó altura, le será entregada la patente prévia devolucion del recibo que se le otorgó.

4.ª El capitan del puerto en que se embarque el nuevo cnpitan, anotará á su favor la patente conforme á lo prevenido en la Ordenanza de matrículas, tratado X, artículo 5.°

5.ª Como la circular número 26 pudiera ser mal interpretada en la parte que autoriza la licencia para hacer viajes de travesía con piloto á las embarcaciones de quilla, de veinticinco ó más toneladas, y entenderse que el permiso concedido se extiende á los viajes de altura ó puertos extranjeros, al concederse la licencia se expresará que es sólo para los puertos nacionales del seno mexicano.

6.ª En beneficio de nuestra marina costera, se podrá permitir que los buques no patentados puedan hacer viajes á puertos extranjeros, en los términos siguientes:

I. Los de la costa Barlovento del puerto de Veracruz á las costas y puertos de Téjas, Estados Unidos de América.

II. Los de la costa Sotavento, empezando en Goatzacoalcos, hasta algun puerto del Estado de Honduras, pues en uno y otro caso tienen que navegar precisamente sin perder de vista las costas, y las más veces haciendo escala.

La circular número 29, de 10 de Julio de 1869, de conformidad con el artículo 73, tratado 5.°, título 7.° de la Ordenanza general de la Armada, previene que ningun buque nacional sea despachado de los puertos nacionales, sin que su capitan deje una lista del equipaje y de los pasajeros, y una nota de la clase de carga que conduzca, debiendo exigir á los buques extranjeros la papeleta de carga y pasajeros. Las papeletas serán archivadas, y no podrán destruirse sino dos años despues de que el buque deje de volver al puerto; si lo verificase dentro de dicho término, podrá destruirse la anterior, archivándose la última, y conservándose religiosamente las de los buques que se sepa hayan naufragado con pérdida de gente.

La circular número 33, de 15 de Noviembre de 1869, dispone que todo buque nacional procedente del extranjero, pague el derecho de practicaje en el primer puerto que toque, conforme al art. 1.° del decreto de 22 de Abril de 1851, de cuyo pago se librará recibo para constancia. En los demas puertos de su escala pagará el derecho de practicaje, así como el de cabotaje, con arreglo al art. 4.° del mencionado decreto, si pidiere ó admitiere el práctico (art. 3.°) Todo buque nacional que diese viaje al extranjero teniendo tambien escala, pagará el derecho de practicaje en el último puerto en que toque, y de donde salga directamente para su destino final. Como segun el tenor del art. 3.° de la Ordenanza general de Aduanas, de 31 de Enero de 1856, los buques nacionales deben pagar un peso por cada tonelada que midan, y no debiendo satisfacer dicho derecho mas que una sola vez, así como el de faro, á la entrada y salida para puerto extranjero, los capitanes de puerto librarán al del buque un certificado en que conste haber satisfecho dichos derechos, en vista de los documentos de

la Aduana, cuyos documentos devolverá al interesado para que pueda hacerlo constar á la Aduana de otro puerto nacional de su escala. El derecho de faro á que se ha hecho referencia, es el que causa un buque en viajes al extranjero, y este pago hecho en el primer puerto que tocó, no obstará para eximirse del pago de faro en los viajes de cabotaje, conforme está prevenido en la misma Ordenanza de Aduanas.

La circular número 36 de 28 de Diciembre de 1869, contiene la resolucion de la Comandancia principal á la consulta hecha por la Capitanía de puerto de Campeche, sobre lo que debía hacerse con la canoa "Victoria," que no es de quilla, por cuyo motivo no podía hacer un viaje de travesía sin gran riesgo, para venir al Departamento á renovar su patente; decidiendo que, miéntras durase la estacion de los nortes, se le expidiese licencia de navegacion de cabotaje, practicándose entretanto las diligencias para la renovacion de la patente, la cual se le entregará á su arribo.

La circular número 37 de 4 de Enero de 1870, repite la prevencion de que no se despache embarcacion alguna de cuarenta ó más toneladas, sin que presente la patente ó licencia de navegacion respectiva, y que los capitanes de puerto no autoricen venta alguna de embarcaciones, sin enterarse escrupulosamente de la nacionalidad del comprador.

La circular número 39 de 30 de Marzo de 1870, al contestar la Comandancia principal al capitan de puerto de Campeche su consulta sobre la manera de comprobar la propiedad de un buque, dispone que los capitanes de puerto exijan solamente la presentacion del testimonio de la escritura, cuya matriz y fianzas respectivas constan en la cabecera del Departamento. Por lo que hace á las embarcaciones menores de cuarenta toneladas, sólo en el caso que se dediquen exclusivamente á hacer viajes de travesía, necesitan licencia de navegacion de la Comandancia principal, debiendo comprobar ante las Capitanías de puerto la propiedad que debe constar en su protocolo.

La circular número 40, de 30 de Marzo de 1870, resuelve la duda suscitada por el capitan de puerto de Campeche, respecto de la propiedad de la canoa "Segunda Guadalupe," ántes llamada "Luz," que sucesivamente había pertenecido á tres dueños, ordenando que el actual poseedor arreglase con el primer dueño de dicha canoa, cuya propiedad conste debidamente, la otorgacion de una escritura de venta, sin hacer referencia á las demas ventas, haciendo constar al mismo tiempo el cambio de nombre de la misma canoa.

El comandante principal de marina del Departamento del mar del Sur, informó en 17 de Setiembre de 1878, que en materia de contratos entre patrones y marineros, no existe disposicion alguna que esté vigente, dándose con frecuencia el caso de que un marinero se contrate para salir á viaje, reciba un mes de enganche y se quede en tierra. Cuando se ha apelado á los jueces ordinarios, éstos han declarado que no se puede forzar la voluntad de los ciudadanos.

La Comandancia principal de Marina del mar del Sur, exije exámen á las personas que quieren mandar buques, y si son aprobadas como pilotos facultativos ó como prácticos de aquella costa, les expide un título con timbre de á ocho pesos á los primeros, y grátis á los segundos.

Biblioteca de la Secretaría de Guerra y Marina.—Tercera Serie.—Seccion de Marina.

REGLAMENTO PARA EL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES MERCANTES.

Dispone el C. Presidente de la República, que en lo sucesivo se observe el siguiente:

REGLAMENTO

Para el arqueo de las embarcaciones mercantes.

Art. 1.° Toda embarcacion mercante de construccion nacional ó extranjera que se abandere en