

DIARIO



OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Director: MARIANO D. URDANIVIA

Registrado como artículo de
2a. clase en el año de 1884

MEXICO, JUEVES 21 DE NOVIEMBRE DE 1963

TOMO CCLXI

No. 17

SUMARIO

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE MARINA

Ley de Navegación y Comercio Marítimo 1

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Aviso a los comerciantes, industriales y agricultores,
relativo a la manifestación periódica reglamentaria
de los instrumentos de pesar 16

Aviso a los propietarios de automóviles de alquiler, re-
lativo a la verificación periódica de taxímetros ... 17

SECRETARIA DEL PATRIMONIO NACIONAL

Acuerdo que autoriza a la Secretaría del Patrimonio
Nacional para enajenar, fuera de subasta, a favor
del C. General de Brigada Nabor de la Rocha Mo-
reno, el predio conocido como el Sauz Bendito, en
Canatlán, Dgo. 18

Avisos Judiciales y Generales 19 a 24

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE MARINA

LEY de Navegación y Comercio Marítimo.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice:
Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

ADOLFO LOPEZ MATEOS, Presidente Constitucional de
los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido diri-
girme el siguiente

DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO

LIBRO PRIMERO

TITULO UNICO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

De la aplicación de esta ley

ARTICULO 1o.—Serán objeto de esta ley: la navega-
ción marítima, portuaria y sus maniobras conexas; las em-
presas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes
relacionados con el comercio marítimo.

ARTICULO 2o.—Los buques mexicanos en alta mar
serán considerados territorio mexicano.

ARTICULO 3o.—Cuando los buques nacionales se en-
cuentren en aguas extranjeras, los actos jurídicos rela-
cionados con ellos se someterán a las leyes mexicanas en
lo que sea compatible con la aplicación que de su legis-
lación haga el Estado extranjero correspondiente. Reci-
procamente, los buques extranjeros que se encuentren
en aguas territoriales o interiores nacionales, se conside-
rarán sometidos a las leyes del Estado extranjero en lo
que sea compatible con la aplicación de las leyes mexi-
canas.

ARTICULO 4o.—A los delitos y faltas cometidas a bordo de buques nacionales se aplicarán las leyes mexicanas, salvo que, habiéndose cometido en aguas extranjeras, los responsables hayan sido sometidos a la jurisdicción de otro país.

ARTICULO 5o.—La autoridad mexicana intervendrá y aplicará las leyes mexicanas, en caso de delitos o faltas cometidas a bordo de buques extranjeros en aguas nacionales:

I.—Si se alterase el orden público.

II.—Si así lo solicitaren el capitán del barco o el cónsul del país al que pertenezca la nave.

ARTICULO 6o.—Supletoriamente a las disposiciones de esta ley, serán aplicables los usos marítimos, el Código de Comercio, la Ley sobre el Contrato del Seguro, la Ley General de Instituciones de Seguros, el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales y la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus respectivas materias.

Ninguna disposición de esta ley se aplicará en oposición a los Tratados, Convenios y Convenciones Internacionales debidamente ratificados en los que México sea parte.

ARTICULO 7o.—A falta de disposición especial expresa, esta ley será aplicable en lo conducente y por analogía a la navegación interior.

ARTICULO 8o.—Las infracciones a esta ley y a sus reglamentos, excepto las que expresamente estén encomendadas a otras autoridades y que no constituyan delito, serán sancionadas por la Secretaría de Marina, previa audiencia del infractor, con multas de \$100.00 hasta \$100,000.00. Al efecto, al tenerse conocimiento de una posible infracción, se notificará debidamente al presunto responsable, emplazándolo para que dentro de un término de 15 días, que puede ampliarse a juicio de la autoridad si las circunstancias así lo requieren, ofrezca las pruebas que estime convenientes. El monto de la multa será fijado teniendo en cuenta la naturaleza de los hechos y las condiciones económicas del infractor. En caso de reincidencia, que se considerará como tal la repetición de un acto de la misma naturaleza en un lapso de seis meses, la Secretaría de Marina podrá imponer una multa hasta de \$200,000.00.

ARTICULO 9o.—Son bienes del dominio marítimo:

I.—El mar territorial y las aguas interiores.

II.—La plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes adyacentes a los puertos, lagos, lagunas o esteros que comuniquen con el mar en los términos descritos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales debidamente ratificados en los que México sea parte.

III.—Los canales que comuniquen espacios marítimos.

IV.—Los ríos navegables, en la parte inmediatamente unida al mar, cuando conduzcan a puertos de navegación marítima.

V.—La parte de la zona federal comprendida en la faja territorial adyacente a las playas del mar o de los ríos a que se refiere el inciso anterior, con anchura de 20 metros desde la marea más alta, que se considere expresamente zona portuaria, determinada conjuntamente por las Secretarías del Patrimonio Nacional y de Marina.

VI.—Los puertos marítimos y sus instalaciones.

VII.—Los recursos y productos de los bienes enumerados en los incisos anteriores.

VIII.—Las construcciones e instalaciones realizadas por particulares y que reviertan en favor de la nación por caducidad o terminación de las concesiones, autorizaciones o permisos.

ARTICULO 10.—Los bienes del dominio marítimo constituyen propiedad nacional, inalienable e imprescriptible y sólo podrán aprovecharse o explotarse, y sus recursos y productos apropiarse privadamente, mediante concesión, autorización o permiso del Ejecutivo Federal.

ARTICULO 11.—Las construcciones e instalaciones que realicen los particulares en relación con los permisos, autorizaciones o concesiones correspondientes, se considerarán de propiedad privada durante la vigencia de tales permisos, autorizaciones o concesiones. Al terminar dicha vigencia, los indicados bienes pasarán al dominio marítimo nacional.

ARTICULO 12.—Será gratuita la ocupación de la zona marítima en los siguientes casos:

I.—Para el establecimiento de astilleros, diques, varaderos e instalaciones destinadas a la construcción, conservación y reparación de embarcaciones.

II.—Para el establecimiento de estaciones de salvamento y señales marítimas, Casa del Marino, almacenes, escuelas, hospitales y, en general, para toda obra de utilidad pública o que sea necesaria relacionada directamente con la navegación y el tráfico marítimos.

ARTICULO 13.—Los terrenos destinados al establecimiento y funcionamiento de astilleros, diques y varaderos, no estarán sujetos a servidumbres legales incompatibles con el uso mencionado.

ARTICULO 14.—Son de interés y utilidad pública:

I.—El fomento de la marina mercante mexicana.

II.—La determinación y el deslinde de zonas marítimas portuarias.

III.—Los bienes necesarios para la construcción de obras marítimas portuarias previamente planificadas y autorizadas.

IV.—La construcción y reparación navales y las obras e instalaciones técnicas propias de esta actividad.

V.—Los servicios marítimos y portuarios.

Para los efectos de esta ley son servicios marítimos los que auxilien, protejan y preserven de contingencias adversas las vidas y los bienes en la aventura de mar.

Son servicios portuarios los que se presten a bordo, en las dársenas y fondeaderos, en las zonas marítimas y en las construcciones e instalaciones portuarias para asegurar los buques durante su estadía, facilitar sus maniobras y hacer, expeditos la carga, la descarga, el aprovisionamiento y el manejo de sus cargamentos.

La enumeración de unos y otros será materia del reglamento.

LIBRO SEGUNDO

TITULO UNICO

DEL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA NAVEGACION

CAPITULO I

De las autoridades marítimas

ARTICULO 15.—La suprema autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal.

ARTICULO 16.—La autoridad marítima se ejercerá:

I.—Directamente por la Secretaría de Marina en el mar territorial, plataforma continental, zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes, aguas interiores, zonas portuarias, ríos, lagos, lagunas, esteros y en las riberas de los mismos.

II.—Al través de los capitanes en los buques nacionales.

III.—Al través de los cónsules mexicanos en el extranjero.

ARTICULO 17.—Corresponde al Ejecutivo Federal:

I.—Habilitar toda clase de puertos y designar su ubicación.

II.—Determinar las obras marítimas y portuarias.

III.—Determinar las obras marítimas y portuarias que deban construirse para uso público.

IV.—Autorizar las obras marítimas y portuarias que puedan construirse para servicio particular.

V.—Autorizar las construcciones e instalaciones de obras y señales marítimas, públicas y particulares.

VI.—Autorizar la instalación de astilleros, diques y varederos.

VII.—Autorizar e inspeccionar las construcciones de buques.

ARTICULO 18.—Para que los servicios relativos a la navegación marítima y portuaria sean debidamente prestados, la Secretaría de Marina ejercerá las siguientes facultades:

I.—Vigilar y en su caso, ordenar, que se efectúen las instalaciones necesarias y se mantengan convenientemente, para la prestación de los servicios en mar y puertos.

II.—Suspender, previa inspección, la prestación de los servicios cuando no reúnan las condiciones exigidas.

III.—Inspeccionar las construcciones, instalaciones y servicios establecidos dentro de su jurisdicción.

IV.—Imponer las sanciones administrativas conforme a lo dispuesto por esta ley y su reglamento.

V.—Ejercer todas las demás facultades para el mejor cumplimiento de esta ley.

ARTICULO 19.—Los Capitanes de Puerto dependerán de la Secretaría de Marina y tendrán a sus órdenes al personal portuario; ordenarán el movimiento en el puerto; inspeccionarán u ordenarán la inspección de los buques en general, tendrán todas las atribuciones que correspondan a su calidad de primera autoridad portuaria, dentro de la jurisdicción que se les asigne.

ARTICULO 20.—El capitán del buque será a bordo la primera autoridad; en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas.

ARTICULO 21.—Tendrá el carácter de capitán del buque la persona designada como tal por el armador o el naviero y a falta de él, asumirá sus atribuciones y responsabilidades la persona legalmente capacitada. Las causas imprevistas o ilegales, no eximen ni atenúan las responsabilidades de quien ejerza o haya ejercido el mando del buque.

ARTICULO 22.—La autoridad del capitán del buque no sufrirá menoscabo con la presencia del práctico a bordo,

y le corresponderá en todo caso la responsabilidad de la seguridad de la nave. El práctico será responsable por las averías que cause durante la ejecución de sus maniobras, de acuerdo con el reglamento respectivo.

ARTICULO 23.—El capitán del buque tendrá en alta mar o en aguas extranjeras las siguientes funciones públicas:

I.—Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal en los términos de la Ley Orgánica de dicha institución al tener conocimiento de un delito.

II.—Actuar como oficial del Registro Civil en los términos del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

III.—Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

ARTICULO 24.—La Secretaría de Marina determinará cuándo son obligatorias las funciones de los prácticos.

ARTICULO 25.—Funcionará un Cuerpo de Resguardo Marítimo dependiente de la Secretaría de Marina, que tendrá a su cargo:

I.—Las funciones de policía marítima.

II.—Vigilar el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos.

III.—La inspección y vigilancia de la navegación en general.

IV.—La cooperación para el control de la pesca.

V.—La cooperación con las autoridades aduaneras para impedir el contrabando.

VI.—Intervenir como auxiliar en los servicios relativos a la hidrología, telecomunicaciones y meteorología, especialmente aplicados a los puertos y zonas marítimas.

VII.—El auxilio a las embarcaciones en peligro.

ARTICULO 26.—El reglamento determinará los requisitos y la capacidad técnica que deberán llenar los miembros del Cuerpo de Resguardo Marítimo.

ARTICULO 27.—Las autoridades fiscales y sanitarias, o cualesquiera otras que deban ejercer sus funciones dentro de los puertos o zonas sometidas a la jurisdicción marítima, deberán coordinarse con la autoridad marítima.

ARTICULO 28.—El personal de la Armada auxiliará al Resguardo Marítimo, cuando la autoridad marítima lo solicite.

ARTICULO 29.—Cualquiera aprehensión o medida de policía a bordo de las embarcaciones en la jurisdicción portuaria, se hará por conducto de la autoridad marítima, bajo la estricta responsabilidad de las autoridades que la solicitaron por lo que se refiere a su fundamento constitucional.

ARTICULO 30.—A la llegada de un buque a puerto, su capitán dará cuenta a la autoridad marítima y en el extranjero al Cónsul de México, de los acaecimientos extraordinarios durante el viaje.

ARTICULO 31.—Los buques, así como las instalaciones marítimas con todos sus accesorios, deberán ser inspeccionados periódicamente, revisando todo aquello que puedan influir directa o indirectamente en la navegación. Estas inspecciones se efectuarán en los términos de la presente ley y del reglamento.

ARTICULO 32.—El cargo de miembro del Resguardo Marítimo es incompatible con cualquier comisión o empleo en las empresas navieras.

CAPITULO II

De los puertos

SECCION A:

De su régimen y operación

ARTICULO 33.—El Ejecutivo Federal determinará el establecimiento de los puertos marítimos y fijará su ubicación geográfica, su naturaleza y la zona que les corresponda; señalará qué obras e instalaciones públicas se deben considerar incorporadas al puerto o afectas a su funcionamiento.

ARTICULO 34.—Los puertos marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de los buques de todos los países, en tiempo de paz, y se clasificarán según la clase de tráfico que puedan recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios.

Las autorizaciones para estos tráficos podrán ser negadas por la Secretaría de Marina, cuando no haya reciprocidad internacional con el país de la matrícula de la embarcación, o cuando lo exija el interés público.

ARTICULO 35.—Cualquiera que sea la clasificación y naturaleza de los puertos mexicanos, estarán sujetos a las disposiciones de orden general que dicte la autoridad marítima.

ARTICULO 36.—A los buques mexicanos procedentes de puertos nacionales sólo se les exigirán los siguientes documentos para otorgarles permiso de entrada al puerto

I.—Despacho de navegación.

II.—Manifiesto de carga.

III.—En su caso, lista de pasajeros.

IV.—Rol de tripulantes.

V.—Diario de navegación.

ARTICULO 37.—A los buques extranjeros o nacionales procedentes de un puerto extranjero, se les exigirá además de los documentos enumerados en el artículo anterior, los siguientes:

I.—Patente de sanidad.

II.—Relación de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar.

III.—Declaración de explosivos o cualesquiera otras mercancías peligrosas que se hallen a bordo, sea que vayan a ser desembarcadas o permanezcan en tránsito.

IV.—Certificado de arqueo.

ARTICULO 38.—Los buques que hayan llegado a la rada o al antepuerto, sólo a buscar abrigo, o que sólo hayan comunicado con tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

ARTICULO 39.—Los buques que hayan establecido contacto directo con el puerto, deberán recabar despacho de salida.

ARTICULO 40.—Las autoridades portuarias exigirán, para expedir el despacho de salida:

I.—Patente de sanidad.

II.—Recibo de pago de derechos de puerto o garantía para dicho pago.

III.—Comprobante de pago o garantía por daños causados a instalaciones portuarias o responsabilidades fincadas por reclamaciones de trabajadores.

IV.—Certificados de inspección que demuestren el buen estado del buque.

ARTICULO 41.—Los movimientos de entradas y salidas de los buques en los puertos quedarán sujetos a las prioridades que establezca el reglamento; pero no habrá distinciones de los buques por su pabellón o por el monto de los derechos que deban pagar al puerto.

ARTICULO 42.—Los reglamentos relativos a la prioridad se considerarán de interés público y no podrán modificarse por acuerdo entre particulares, pero los interesados podrán, en cada caso, renunciar a su prioridad en favor de terceros.

ARTICULO 43.—Las administraciones portuarias no responderán por daños causados a las mercancías por su manejo durante su permanencia en puerto, ni por cualquiera otra causa, a menos que haya culpa directa de la administración o de sus funcionarios.

ARTICULO 44.—Por su objeto, instalaciones y servicios, los puertos pueden ser de altura, de cabotaje, de pesca o deportivos.

Por su régimen de funcionamiento, los puertos pueden ser administración estatal o de administración descentralizada, en los términos y con las limitaciones que establece esta ley.

ARTICULO 45.—En los puertos, los particulares podrán solicitar concesiones para construir obras de atraque e instalaciones complementarias y para establecer la administración privada de las mismas, la cual se limitará a las operaciones para el manejo de los productos del concesionario.

Las concesiones determinarán los requisitos, duración y causas de terminación de las mismas.

Las autoridades competentes ejercerán sus funciones en el área concesionada.

ARTICULO 46.—Las reglas de administración y de operación de cada puerto serán acordes con su régimen jurídico. Las tarifas o precios de los servicios portuarios se fijarán considerando la categoría del puerto y la importancia de su tráfico.

SECCION B:

De los puertos de administración estatal

ARTICULO 47.—Los puertos de administración estatal serán operados directamente por la Secretaría de Marina. Dicha operación comprenderá las obras, instalaciones y servicios portuarios.

ARTICULO 48.—En los puertos de administración estatal, el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Marina, designará el capitán del puerto y todos los funcionarios y empleados encargados de la administración y operación portuaria.

No es compatible el desempeño de dichos cargos con el ejercicio de actividades particulares en relación con la navegación y el tráfico marítimos.

ARTICULO 49.—Los funcionarios y empleados administrativos que no dependen directamente de la capitanía del puerto, pero sí de la Secretaría de Marina, colaborarán con las autoridades portuarias en el desempeño de sus funciones.

SECCIÓN C:

De los puertos de administración descentralizada

ARTICULO 50.—La administración descentralizada de los puertos a que se refiere el segundo párrafo del artículo 44, se organizará de acuerdo con la ley que para ese efecto expida el Congreso de la Unión.

ARTICULO 51.—La entidad descentralizada que deba administrar y operar un puerto, reunirá los requisitos que señale la ley o el decreto respectivo.

ARTICULO 52.—No podrán ser directores o miembros de los organismos de administración y vigilancia de un puerto descentralizado, los funcionarios de elección popular en ejercicio o los militares o miembros de la Armada en servicio activo.

Tampoco es compatible el desempeño de dichos cargos con el ejercicio de actividades particulares en relación con la navegación y el tráfico marítimo.

CAPITULO III

De las normas generales a que está sujeta la navegación marítima

ARTICULO 53.—La navegación marítima se divide en navegación de altura y navegación de cabotaje. La segunda queda reservada exclusivamente a las embarcaciones mexicanas.

La Secretaría de Marina, en casos excepcionales y cuando el interés público lo exija, fijará rutas de navegación así como el número y tonelaje de las embarcaciones que deban realizar determinado tráfico. Las medidas que en ejercicio de esta facultad se dicten, estarán en vigor mientras dure la causa o causas que las motivaron.

ARTICULO 54.—Los buques autorizados a zarpar no deben ejecutar operaciones que alteren las condiciones de sus despachos.

Quedarán sin efecto los despachos, si no se hiciere uso de ellos dentro de las veinticuatro horas siguientes a su expedición.

ARTICULO 55.—Los buques despachados no podrán ser objeto de arraigo, embargo o cualesquiera otras providencias que tiendan a evitar su salida del puerto. Sólo podrán suspenderse los efectos del despacho a solicitud de autoridad competente por el tiempo indispensable, para aprehender a algún delincuente, rescatar efectos robados o embarcados indebidamente, así como para desembarcar personas que no deban ir en el viaje.

ARTICULO 56.—El reglamento establecerá las diversas categorías de pilotos de puerto y los requisitos que deban llenar para desempeñar su cargo, así como las condiciones en que deban prestar sus servicios.

ARTICULO 57.—Cuando el buque se encuentre en puerto y el capitán haya de salir del buque, deberá dejar al oficial que corresponda las instrucciones y órdenes concernientes para la seguridad del buque y para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias.

ARTICULO 58.—Durante su permanencia en la zona portuaria, los buques deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la autoridad, o que proceda para la seguridad del puerto y de las demás embarcaciones.

ARTICULO 59.—Durante su permanencia en puerto, los buques extranjeros deberán tener, durante el día, la bandera nacional en el tope y la de su nacionalidad en el asta bandera de popa.

ARTICULO 60.—Los capitanes de los buques que frecuenten puertos y aguas nacionales, están obligados a informar a las autoridades marítimas acerca de las interrupciones, deficiencias o desperfectos que adviertan en las señales marítimas.

ARTICULO 61.—No podrá impedirse ni estorbarse el adecuado funcionamiento de las señales, y los particulares y autoridades están obligados a permitir su instalación y a facilitar su operación y mantenimiento. Las servidumbres que se requieran para la instalación y funcionamiento de las señales marítimas, son de orden público.

ARTICULO 62.—Los acreedores de los concesionarios de servicios marítimos o portuarios, no podrán en modo alguno interrumpir, impedir o dificultar la prestación de los mismos.

ARTICULO 63.—El remolque en los puertos y en alta mar, sólo puede prestarse mediante autorización, excepto en caso de salvamento.

ARTICULO 64.—Los capitanes de los buques que arriben normalmente a cualquier puerto nacional, están obligados:

I.—A proporcionar por escrito los datos o informes que fije el Reglamento.

II.—A entregar el despacho de puerto de su procedencia, sus certificados de navegación de acuerdo con los convenios internacionales y los demás documentos que fijen las leyes y reglamentos.

III.—A mostrar su diario de navegación y a permitir que se tomen de él las constancias que la autoridad marítima estime conveniente.

ARTICULO 65.—Para arribar a un punto no considerado como puerto, se requiere permiso o autorización expresa de la autoridad marítima, salvo caso fortuito o fuerza mayor comprobados.

ARTICULO 66.—Si durante la navegación el buque quedare inutilizado para continuar su viaje, el capitán, el naviero, armador o los agentes de ambos estarán obligados a obtener otro o los medios para realizar en buenas condiciones el tráfico convenido, procurándose dichos medios no sólo en el puerto o lugar de arribo, sino en cualquier otro.

ARTICULO 67.—La prestación del servicio de transporte marítimo estará sujeta a autorización otorgada por la Secretaría de Marina. En ella se expresará la clase de transportación a que se dedicará el buque, su capacidad y características esenciales, la matrícula de la nave y la obligación del naviero de someterse a las tarifas correspondientes. En el tráfico de altura las tarifas se ajustarán a los usos marítimos, reciprocidades y convenios internacionales sobre el particular.

Para el fomento y apoyo de los servicios que realice una nave, podrá el Gobierno de la nación, al concederle la autorización, determinar las primas, subvenciones o subsidios que se le otorguen cuando realice esos servicios.

ARTICULO 68.—La autorización para transporte marítimo quedará sin efecto al vencer el término para el que fue concedida y será cancelada, previa audiencia de los interesados, por interrupción sin causa justificada del servicio que deba prestar el buque, o que la nave objeto de la autorización se imposibilite para continuar la navegación o sea retirada del tráfico marítimo o por desobediencia grave a las disposiciones de esta Ley por parte del naviero o capitán.

ARTICULO 69.—Antes de la suspensión de las operaciones del navío por falta de tripulación, el naviero po-

drá solicitar de la autoridad portuaria la autorización provisional para el amarre, la que procederá siempre que no se perjudiquen los servicios portuarios o la prestación de servicios públicos. A juicio de la misma autoridad presentará garantía suficiente para cubrir los daños que pudieran ocasionarse durante el amarre.

Las obligaciones laborales a cargo del naviero, quedarán vigentes hasta que presente copia certificada de la resolución dictada por las autoridades competentes para suspender o dar por terminado el contrato de trabajo con los tripulantes y constancia de haber otorgado ante dichas autoridades las garantías o las indemnizaciones correspondientes.

Satisfechos estos requisitos, la autoridad portuaria resolverá la autorización para amarre definitivo.

ARTICULO 70.—La autoridad portuaria fijará el término de la duración del amarre provisional.

El período necesario para las reparaciones de un buque, durante el cual permanezca fuera de servicio, no se considerará amarre temporal con efectos de suspensión de sus operaciones.

ARTICULO 71.—El servicio de señales marítimas o balizamiento, corresponde a la autoridad marítima, quien lo regulará conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y sus reglamentos.

CAPITULO IV

Del auxilio, del salvamento y de los naufragios

ARTICULO 72.—Todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación o persona en peligro, estará obligado a auxiliarlos y sólo podrá excusarse de esta obligación cuando el hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros.

El incumplimiento de esta obligación se sancionará por la autoridad judicial federal con el doble de la pena que para el delito de abandono de personas establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.

ARTICULO 73.—La obligación de auxilio incumbirá a las autoridades o a cualquier persona que se encuentre en posibilidad de impartirlo, cuando el buque se encuentre en peligro o hubiese naufragio en lugar cercano a la costa. La omisión se castigará en los términos del artículo anterior.

ARTICULO 74.—Las propiedades ajenas sólo podrán ocuparse sin autorización durante el tiempo necesario para prestar auxilio marítimo, debiéndose dar cuenta oportunamente a la autoridad marítima.

ARTICULO 75.—La organización y dirección del servicio de salvamento corresponde a la autoridad marítima, la que determinará qué estaciones de salvamento deben establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas siempre que cumplan con los requisitos que se les impongan con base en las leyes y reglamentos.

ARTICULO 76.—El auxilio y salvamento de los buques dentro de la zona portuaria, será dirigido por la autoridad marítima, la que podrá emplear los elementos disponibles a costa del naviero.

ARTICULO 77.—La remuneración que corresponda a quien hubiese prestado el auxilio y salvamento, será fijada tomando en cuenta lo que previene esta ley, los contratos respectivos, los usos, costumbres y las convenciones internacionales.

ARTICULO 78.—En caso de salvamento se formará un inventario valorizado de los efectos salvados, que quedarán provisionalmente bajo la guarda de la persona que designe el capitán del buque auxiliado, mientras la autoridad no disponga otra cosa. Los equipajes de los pasajeros y de los tripulantes del barco auxiliado serán entregados a sus propietarios, representantes o herederos.

ARTICULO 79.—Toda acción derivada del auxilio y salvamento, prescribirá en los términos de las leyes respectivas.

ARTICULO 80.—El dueño del buque o buques naufragados o de sus restos, seguirá siéndolo cualquiera que sea el lugar donde se encuentren.

ARTICULO 81.—La apropiación de los restos de un naufragio será considerada y se sancionará como robo.

ARTICULO 82.—Quien descubra y salve los restos de un naufragio, deberá declarar el salvamento ante la autoridad marítima correspondiente, a cuya disposición quedarán los objetos salvados.

ARTICULO 83.—El que salve un buque o sus restos, tendrá derecho a que se le cubran por el naviero los gastos de salvamento. Si se niega a pagarlos, se ordenará la subasta de los bienes salvados, y con su producto se hará el pago de los gastos indicados y pondrá el remanente a disposición del naviero.

ARTICULO 84.—Si en un término de treinta días no se presentare ninguna persona que acredite interés legítimo sobre los bienes salvados, la autoridad marítima a cuya disposición estén, solicitará que se subasten en los términos del artículo anterior.

ARTICULO 85.—Los objetos salvados en un naufragio o accidente marítimo quedarán afectos al pago de los gastos de la asistencia o salvamento, siempre que éste tenga resultado favorable.

El costo del auxilio o salvamento será fijado en el contrato o convenio de salvamento, o a falta de éste, por la autoridad marítima, según los usos, y en caso de inconformidad, por el juez competente.

ARTICULO 86.—Si el naufragio hubiere ocurrido en aguas de jurisdicción mexicana y el buque o sus restos constituyeren obstáculo para la navegación, la autoridad marítima señalará al naviero un plazo prudente para que los retire. Si el naviero no procediere al retiro, los bienes se considerarán abandonados a favor del Estado.

ARTICULO 87.—En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se regularán conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar.

CAPITULO V

De la matrícula y abanderamiento

ARTICULO 88.—Los buques mexicanos deben ser matriculados previamente a su abanderamiento, en alguna capitania de puerto del litoral en el que vayan a ser destinados para la navegación, a solicitud de su propietario o naviero. Se practicará visita de inspección naval como requisito previo para el abanderamiento.

ARTICULO 89.—La nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema patente de navegación o el certificado de matrícula, según el caso, expedidos conforme a esta ley.

ARTICULO 90.—Se consideran buques mexicanos:

I.—Los matriculados y abanderados en el país, con sujeción a la presente ley.

II.—Los abandonados en aguas de jurisdicción nacional.

III.—Los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas.

IV.—Los capturados a enemigos, considerados como buena presa.

V.—Los que sean propiedad del Estado.

Las embarcaciones comprendidas en las fracciones I, III, IV y V serán matriculadas y abanderadas de oficio.

ARTICULO 91.—La matrícula de un buque deber inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional y la inscripción será cancelada en los siguientes casos:

I.—Por disposición de la autoridad marítima cuando se trate de embarcaciones comprendidas en las fracciones II, III, IV y V del artículo 90.

II.—Por resolución judicial.

III.—En el caso de dimisión de bandera.

ARTICULO 92.—Para que una sociedad pueda poseer buques matriculados y abanderados como mexicanos, debe constituirse conforme a las leyes mexicanas, tener su domicilio en el país y estar constituida con socios mexicanos que posean la mayoría del capital de la empresa; los miembros de su consejo de administración y su gerente, deben ser, asimismo, mexicanos.

Deberán comprobar, siempre que la autoridad lo solicite, la proporción y estructura de su capital.

ARTICULO 93.—Los propietarios o armadores de los buques adquiridos en el extranjero, deberán matricularlos y abanderarlos en un plazo no mayor de un año a partir de su arribo a puertos mexicanos.

ARTICULO 94.—Los buques que se adquieran en el extranjero deberán abanderarse provisionalmente ante la autoridad consular mexicana del puerto de salida, la que expedirá un pasavante de navegación directa hasta el puerto nacional que haya elegido el propietario para su matrícula definitiva.

Desde el momento en que se abandere definitivamente una embarcación, deberá ser tripulada solamente por mexicanos por nacimiento. El Cónsul que expida un pasavante de navegación tiene obligación de dar aviso inmediatamente a la Secretaría de Marina, enviando copia de éste y del rol de la tripulación, así como de los certificados de seguridad de cubierta y máquinas.

El pasavante será válido hasta el puerto nacional en que deberá matricularse.

ARTICULO 95.—La matrícula y abanderamiento de un buque se pierden:

I.—Por su venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros.

II.—Por su captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si el buque fuere declarado buena presa.

III.—Por su pérdida total o por ignorarse su paradero por más de dos años consecutivos en el puerto de su matrícula.

IV.—Por cambiar o perder su propietario, armador o responsable, la nacionalidad mexicana.

V.—Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que lo imposibiliten para navegar por más de dos años.

VI.—Por dimisión de la bandera. La dimisión de la bandera no se puede realizar sin autorización del Ejecutivo Federal.

CAPITULO VI

Registro Público Marítimo Nacional

ARTICULO 96.—La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán:

I.—La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave.

II.—Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias, con sus características y finalidades.

III.—Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos.

IV.—Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios.

V.—Las escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas.

VI.—Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública.

VII.—Los gravámenes sobre los buques.

VIII.—Los demás títulos que esta ley determine que se registren.

ARTICULO 97.—El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Marina, designará los puertos y lugares donde deban establecerse oficinas locales del Registro Público Marítimo Nacional, y la zona que abarque su jurisdicción. En la ciudad de México se instalará la oficina central.

Las inscripciones se harán por partida doble; una, en el registro local correspondiente, y otra, en la oficina central. Ambas inscripciones tendrán el mismo valor y surtirán sus efectos a partir de la fecha en que se hubiese asentado la primera. Las inscripciones locales se harán en el registro del puerto donde la empresa tenga el principal asiento de sus negocios, y a falta de éste, en el del puerto de matrícula del buque de la empresa afectada por la enajenación o gravamen.

LIBRO TERCERO

DEL COMERCIO MARITIMO

TITULO I

DE LAS COSAS

CAPITULO I

De la construcción del navío

ARTICULO 98.—Los astilleros deberán obtener autorización de la autoridad marítima para construir buques.

ARTICULO 99.—Al iniciarse la construcción de un navío, deberá darse aviso a la autoridad marítima, indicando las características que tendrá.

Los planos de construcción deberán ser aprobados previamente por la autoridad marítima o comprobarse ante la misma que han sido aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida.

ARTICULO 100.—La Secretaría de Marina podrá ordenar que se suspenda la construcción de una nave, cuando no se cumplan los requisitos de seguridad que debe tener para la navegación.

ARTICULO 101.—Si el presunto propietario o naviero aportare los materiales para la construcción de un buque, se aplicarán las normas relativas al contrato de obra, y el navío se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

ARTICULO 102.—Si en el contrato de construcción se estableciera la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales, el contrato se considerará como de compra-venta de cosa futura y la propiedad se trasladará hasta que quede terminado el proceso de construcción.

ARTICULO 103.—La acción de responsabilidad contra el constructor, por defectos o vicios ocultos del navío, prescribirá en dos años a partir de la fecha en que se descubra, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años a partir de la fecha en que el navío haya sido puesto a disposición de quien contrató su construcción.

ARTICULO 104.—El navío en proceso de construcción podrá ser hipotecado.

ARTICULO 105.—El contrato de construcción deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional.

CAPITULO II

De la propiedad y copropiedad de los buques Sección A: de la propiedad

ARTICULO 106.—Se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles.

ARTICULO 107.—El navío y sus pertenencias y accesorios constituirá una universalidad de hecho.

Se entenderán por pertenencias y accesorios del navío, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, en general, todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como los fletes devengados.

ARTICULO 108.—El derecho de terceros sobre la propiedad de los accesorios de la nave, no podrá ser opuesto a quienes tengan privilegios sobre la misma.

ARTICULO 109.—Si los accesorios fueran indispensables para la navegación, los terceros que tengan derecho de propiedad sobre ellos no podrán separarlos de la nave, pero podrán pedir al Juez que constituya la copropiedad del navío y que determine la proporción que en ella les corresponde.

ARTICULO 110.—La enajenación del buque supone la de sus pertenencias y accesorios.

ARTICULO 111.—Los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave, deberán constar en escritura pública.

Sección B: De la copropiedad

ARTICULO 112.—Para facilitar la copropiedad de un navío, el derecho de propiedad sobre el mismo se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad, los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad.

ARTICULO 113.—Las deliberaciones de los copropietarios de un navío se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el Juez.

ARTICULO 114.—La venta de una nave sujeta al régimen de copropiedad requerirá el acuerdo unánime de los quiratarios. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el Juez, a solicitud de alguno, podrá autorizarla, previa audiencia de los disidentes.

ARTICULO 115.—Todo quiratario tendrá acción para pedir al Juez la orden de reparación de la nave. Si el Juez la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar a la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán derecho del tanto.

CAPITULO III

De los privilegios marítimos

ARTICULO 116.—Tendrán privilegios sobre el buque, sus pertenencias y accesorios, en el orden siguiente:

I.—Los créditos derivados de relaciones laborales.

II.—Los créditos a favor del fisco, relativos al buque o a su navegación.

III.—Los gastos de asistencia y salvamento.

IV.—La cuota que le corresponda en las averías gruesas o comunes.

V.—Los créditos derivados de indemnizaciones por abordaje u otros accidentes marítimos.

VI.—Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje.

VII.—Las hipotecas y prendas debidamente registradas.

VIII.—Las primas del Seguro.

ARTICULO 117.—Los créditos relativos al último viaje del buque, serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

ARTICULO 118.—Los privilegios no se extinguirán por cambio de propietario del navío.

ARTICULO 119.—Los créditos privilegiados, con excepción de la hipoteca, se extinguirán en la forma y términos fijados en las leyes respectivas.

ARTICULO 120.—La acción para exigir el pago de un crédito privilegiado sobre un buque, se ejercerá ante la autoridad competente del puerto de su matrícula.

ARTICULO 121.—La hipoteca sobre un buque deberá constar en escritura pública y se anotará en su matrícula.

ARTICULO 122.—La hipoteca podrá dividirse en cédulas hipotecarias que la representen. Las cédulas se crearán y emitirán con intervención de una institución de crédito autorizada y con la aprobación, en su caso, de la Comisión Nacional Bancaria.

ARTICULO 123.—Si el buque es dañado o naufraga, el privilegio hipotecario se extenderá sobre la indemnización por los daños o averías, sobre los créditos derivados de gastos de salvamento, o sobre las indemnizaciones de seguros.

ARTICULO 124.—La hipoteca no se extenderá al flete, salvo convenio.

ARTICULO 125.—El privilegio hipotecario se extenderá a la última anualidad de intereses.

ARTICULO 126.—La acción hipotecaria prescribirá en tres años a partir del vencimiento del crédito que garantiza.

CAPITULO IV

De la empresa marítima

ARTICULO 127.—Se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.

Se entiende por naviero, el titular de una empresa marítima.

ARTICULO 128.—El adquirente de una empresa marítima se subrogará en los contratos celebrados para la actividad de la misma, salvo pacto.

ARTICULO 129.—La transmisión de una empresa marítima implicará, salvo convenio, la de los créditos y deudas de la misma.

Cualquier deudor quedará liberado si paga de buena fe al enajenante.

Durante seis meses, a partir del registro de la transmisión de una empresa, subsistirá la responsabilidad del enajenante, y la sustitución de deudor no surtirá efectos respecto de los acreedores que durante dicho lapso manifesten su inconformidad.

ARTICULO 130.—La orden de embargo contra un naviero o su empresa por créditos que no impliquen privilegio marítimo, se ejecutará mediante el nombramiento de un interventor que se hará cargo de la caja. El interventor cubrirá los gastos ordinarios de la empresa y conservará los remanentes a disposición de la autoridad que hubiese ordenado el embargo.

ARTICULO 131.—En ningún caso serán detenidos los buques embargados por créditos personales del naviero no provenientes de la navegación.

CAPITULO V

De la fortuna de mar

ARTICULO 132.—Cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de mar.

ARTICULO 133.—Los derechos y obligaciones provenientes de la navegación de un buque, se ejercitarán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que constituye.

ARTICULO 134.—La responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar que constituya un buque, en los siguientes casos:

I.—La responsabilidad del capitán o de la tripulación por daños causados a terceros durante la navegación.

II.—Daños causados al cargamento.

III.—Obligaciones derivadas del contrato de fletamento.

IV.—Obligación de movilizar un buque naufragado

V.—Gastos de salvamento.

VI.—Contribución a las averías gruesas o comunes.

VII.—Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje.

VIII.—En general, toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación.

CAPITULO VI

Del abandono de los buques

ARTICULO 135.—El naviero podrá hacer concreta y actual la limitación de su responsabilidad, en los términos de los artículos anteriores, haciendo abandono del buque y de sus pertenencias y accesorios en favor de los acreedores.

ARTICULO 136.—El abandono de un buque podrá realizarse en cualquier tiempo, aun después de que el naviero haya sido condenado al pago de los créditos provenientes de la navegación del mismo.

ARTICULO 137.—El buque deberá abandonarse en el estado que tenga o haya tenido al finalizar el viaje durante el cual nació la obligación u obligación que causen el abandono.

ARTICULO 138.—El abandono de un buque en favor de los acreedores no traslada su dominio; constituye la entrega, sujeta a liquidación, de una garantía limitada.

ARTICULO 139.—Podrá abandonarse el buque naufragado y su abandono producirá los mismos efectos jurídicos de los demás casos.

ARTICULO 140.—La indemnización por seguros no se comprenderá en el abandono.

ARTICULO 141.—Los beneficiarios procederán a la venta del buque abandonado, por medio de corredor de comercio o de subasta judicial.

ARTICULO 142.—Los productos de la venta, una vez cubiertos los gastos que ésta origine, se aplicarán al pago de los créditos en su orden de preferencia. Los remanentes, si los hubiere, quedarán a disposición del abandonante.

ARTICULO 143.—Los acreedores comunes no pueden concurrir a la liquidación del buque abandonado, y únicamente tendrán derecho al remanente después de cubiertos los créditos privilegiados.

ARTICULO 144.—La renuncia al derecho de abandonar un buque deba pactarse expresamente.

TITULO SEGUNDO

DE LAS PERSONAS

CAPITULO I

De la tripulación de los buques

ARTICULO 145.—Todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque, integran la tripulación del mismo.

ARTICULO 146.—Todos los miembros de la tripulación de un buque nacional, deberán ser mexicanos por nacimiento y hacer constar su pericia, capacidad técnica o práctica en el desempeño de sus funciones a bordo y no estar inhabilitados para el cargo o servicio que presten, de acuerdo con lo que determinen las leyes y reglamentos respectivos.

CAPITULO II

De los capitanes

ARTICULO 147.—El capitán de un buque será nombrado por el naviero o armador y debe tener la capacidad legal para obligarse y cumplir las atribuciones que establecen esta ley y su reglamento.

ARTICULO 148.—Los capitanes de los buques mexicanos están obligados a enarbolar el pabellón nacional, tanto en la navegación como durante su permanencia en puerto, excepto cuando las circunstancias no lo permitan.

ARTICULO 149.—El capitán de un buque deberá permanecer en su cargo mientras no sea relevado. Sólo podrá ser separado por las causas que establezca el Reglamento de esta Ley. Si la embarcación se encontrase en el extranjero, para separarlo se requerirá además, el consentimiento del Cónsul de México, siempre que haya persona capacitada para substituirlo.

TITULO TERCERO

DE LOS CONTRATOS

CAPITULO I

Del arrendamiento de las naves

ARTICULO 150.—El propietario que arrienda un buque para que un naviero arrendatario lo explote por su cuenta y riesgo, no responderá frente a terceros de los daños que se ocasionen durante la navegación, pero las responsabilidades que resulten a cargo del naviero, podrán ejecutarse sobre el buque, que se considerará como fortuna de mar.

ARTICULO 151.—El naviero arrendatario responderá ante el propietario de los créditos que graven el buque con motivo del tráfico marítimo.

ARTICULO 152.—El arrendatario del buque podrá abandonarlo, pero el propietario podrá oponerse al abandono, si cubre los créditos que sean causa del mismo. El propietario del buque mantendrá a salvo sus derechos contra el naviero arrendatario.

ARTICULO 153.—El arrendamiento de la nave constará por escrito y cuando el término exceda de diez años, deberá constar en escritura pública.

ARTICULO 154.—El arrendatario del buque no podrá subarrendarlo sin consentimiento de su propietario.

ARTICULO 155.—Vencido el término del arrendamiento, si ninguna de las partes notifica a la otra su voluntad de hacer efectiva la terminación del contrato, se considerará prorrogado por el hecho de que el arrendatario conserve el buque en su poder.

ARTICULO 156.—Prescribirán en un año las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de un buque.

CAPITULO II

Del fletamento

A). DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 157.—Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete.

ARTICULO 158.—El naviero responderá de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que éstos provienen de vicio oculto del navío, los que no se pudieron descubrir con la diligencia ordinaria.

ARTICULO 159.—Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en un año, a partir de cuando sean exigibles.

B). DEL FLETAMENTO POR ENTERO O POR COMPARTIMENTO

ARTICULO 160.—Salvo pacto en contrario, reglamento, costumbre o uso local, las mercancías o efectos transportados en buque por entero o en compartimento completo, serán entregados al costado del buque.

ARTICULO 161.—El naviero será responsable de los daños que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor del veinte por ciento.

ARTICULO 162.—El término de las estadías de un buque en puerto, salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local, deberá contarse a partir del momento en que se avise al cargador o al destinatario que la nave está lista para ser cargada o descargada.

ARTICULO 163.—La duración de las estadías, salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local, se determinará por la Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta los medios disponibles para la carga o descarga.

ARTICULO 164.—En el término de las estadías, sólo se computarán los días laborables y se suspenderá cuando se impida la carga o descarga por causas no imputables al cargador o al consignatario.

ARTICULO 165.—Transcurrido el término de la estadía, sin que se haya realizado la carga o descarga del buque por culpa del cargador o del destinatario, se concederá un término de sobre-estadía que será igual al número de días laborables que se señalaron para la estadía; pero en él se computarán todos los días, inclusive los feriados.

La cuota de la sobre-estadía será por cuenta de los cargadores o consignatarios que la hubiesen ocasionado; se computará según las costumbres o usos locales y a falta de ellos, será igual a los gastos de las estadías más un veinticinco por ciento.

Las disposiciones de este artículo regirán salvo pacto, reglamento local o uso en contrario.

ARTICULO 166.—Transcurrida la sobre-estadía, el capitán del buque podrá, salvo pacto, zarpar sin la carga completa u ordenar la descarga de la mercancía que se hubiese cargado. Si el puerto fuera de destino, podrá ordenar la descarga y depósito de los efectos transportados.

En todo caso, el capitán podrá exigir el pago completo de los fletes, más los daños y perjuicios que se hubiesen causado.

C). DEL TRANSPORTE DE COSAS EN GENERAL

ARTICULO 167.—El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque, o bien, el transporte de cosas determinadas. Podrá pactarse señalándose específicamente un buque o sobre nave indeterminada.

ARTICULO 168.—El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero, por sí o por conducto del capitán del buque, expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

I.—El nombre, domicilio y firma del transportador.

II.—El nombre y domicilio del cargador.

III.—El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador.

IV.—El número de orden del conocimiento.

V.—La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.

VI.—La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse.

VII.—La mención de los puertos de salida y de destino.

VIII.—El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se tratase de transporte por nave designada.

IX.—Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

ARTICULO 169.—Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

I.—La indicación de "recibido para embarque".

II.—La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras sean embarcadas.

III.—El plazo fijado para el embarque.

ARTICULO 170.—El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.

ARTICULO 171.—Los daños y perjuicios que resulten por omisión, inexactitud o falsedad en las manifestaciones, serán a cargo del remitente.

ARTICULO 172.—Mientras el consignatario no solicite la entrega de las mercancías, el cargador podrá variar la consignación; pero si se expidió conocimiento de embarque, el cargador sólo podrá variar al consignatario si devuelve el título original.

ARTICULO 173.—El cargador podrá rescindir el contrato antes de la salida del buque, mediante la entrega del conocimiento de embarque y el pago de la mitad del flete convenido en el caso de que la mercancía haya sido recibida de conformidad con el artículo 169 con la indicación de "recibido para embarque" y aún no haya sido cargada en el barco.

En el caso de que la mercancía haya sido cargada, el fletador para poder rescindir el contrato antes de la salida del buque tendrá que devolver el conocimiento de embarque y cubrir el importe del flete convenido, a menos que el barco haya realizado el viaje para cargar una parte de la mercancía amparada por el contrato, en cuyo caso pagará el importe total del flete.

ARTICULO 174.—Si el consignatario rehusare recibir las mercancías, el porteador podrá depositarlas en lugar seguro por cuenta del cargador o, si se hubiese expedido conocimiento, por cuenta del titular del mismo.

El porteador podrá pedir al Juez que autorice la venta, por medio de Corredor o de comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrir los créditos del transporte. El remanente, si lo hubiere, se depositará a disposición del cargador, del destinatario o del titular del conocimiento.

ARTICULO 175.—El transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos, a menos que pruebe que se debieron a vicios ocultos de las cosas, a caso fortuito, a negligencia o faltas náuticas de la tripulación, o a hechos o instrucciones del cargador, del consignatario, o del titular del conocimiento.

ARTICULO 176.—Los daños a que se refiere el artículo anterior, se calcularán de acuerdo con el precio de las mercancías en el lugar y en el tiempo en que debieran entregarse.

ARTICULO 177.—La responsabilidad del porteador, en los casos de pérdida o daños de la carga por su culpa, comprende la obligación de pagar de acuerdo con el valor de las mercancías, en el lugar y día señalados para la entrega, así como indemnizar los daños y perjuicios que se causaren.

ARTICULO 178.—El porteador podrá reducir su responsabilidad proporcionalmente, siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que la tarifa ordinaria y que el cargador esté en posibilidad de optar entre una u otra.

En todo caso el porteador responderá de su culpa.

ARTICULO 179.—El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario o del titular del conocimiento en el lugar y términos pactados o usuales.

ARTICULO 180.—Si el porteador lo solicitare, la persona autorizada para recibir las mercancías deberá abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, y si se rehusare a hacerlo, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de dolo.

ARTICULO 181.—En el transporte combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque expedido por el primer porteador, conforme a las condiciones y responsabilidades que fija esta ley.

ARTICULO 182.—En el transporte combinado, la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y, termina cuando la entrega, salvo pacto en contrario. Al efecto, en el conocimiento de embarque, cada porteador hará constar los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga.

ARTICULO 183.—Las acciones por averías o pérdidas sufridas por mercancías o efectos transportados, se extinguirán si no se presenta al porteador la reclamación correspondiente dentro de los diez días siguientes a la entrega.

ARTICULO 184.—Si el remitente hubiese entregado realmente mercancías distintas a las declaradas y que causen un flete superior, el porteador sólo responderá del valor declarado, pero tendrá derecho a cobrar el flete que corresponda a las entregadas.

ARTICULO 185.—Se presumirá la falta de responsabilidad del porteador:

I.—Si las mercancías se transportaron sobre cubierta con la conformidad escrita del cargador, en caso de que tal forma de transportación no esté autorizada por los usos.

II.—En caso de transporte de mercancías peligrosas, explosivas, corrosivas o inflamables, si su naturaleza no fue declarada por el cargador.

En este caso, el porteador, al enterarse de su naturaleza, podrá descargar dichas mercancías y depositarlas a disposición del cargador en el lugar que el fletante estime conveniente.

III.—Si las cosas se transportaron bajo el cuidado de personas dependientes del cargador.

ARTICULO 186.—Se presumirá perdida la carga que no sea entregada pasados los treinta días siguientes a aquél en que debió hacerse la entrega.

ARTICULO 187.—El porteador no responderá por pérdidas o normas naturales.

ARTICULO 188.—Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en seis meses, contados a partir del día en que las mercancías deberían ser puestas a disposición del consignatario o del tenedor del conocimiento.

D). DEL TRANSPORTE DE COSAS DETERMINADAS

ARTICULO 189.—Si se tratare de transporte de cosas determinadas, el porteador podrá transportarlas en cualquier buque, siempre que no se aminoran las condiciones de seguridad de la navegación que se consignan en el contrato.

ARTICULO 190.—Si el cargador no entregare la mercancía en los términos usuales o pactados, el buque podrá zarpar y el cargador deberá pagar el flete completo.

E). DEL TRANSPORTE DE PERSONAS

ARTICULO 191.—El transportador tendrá obligación de entregar al pasajero un billete de pasaje donde consten la denominación de la empresa, el lugar de salida y el de llegada del pasajero, el precio del pasaje, la clase o categoría del pasaje, la fecha de iniciación del viaje, el nombre del buque y las demás circunstancias del contrato. Entregará contraseñas para la identificación de los equipajes.

ARTICULO 192.—La contravención por parte del naviero de las disposiciones del artículo anterior, no perjudicará al pasajero.

ARTICULO 193.—El billete de pasaje para la transportación de personas en los buques nacionales, será nominativo y no podrá transferirse sin autorización del naviero.

ARTICULO 194.—El porteador responderá por los daños que por su culpa sufran las personas transportadas y sus equipajes.

La indemnización por la muerte de un pasajero será igual al importe de los ingresos provenientes de su trabajo durante seiscientos cincuenta días. Para hacer el cómputo se tomará el promedio de sus ingresos durante los doce meses anteriores a la muerte, y se considerará como máximo de ingreso diario el décuplo del salario de un marinero de cubierta. Si la víctima no tuviera ingresos o no se probare su monto, la indemnización se calculará tomando como base el salario indicado.

ARTICULO 195.—Si se causaren daños a las personas, que no les originasen la muerte inmediata, el porteador está obligado:

I.—A cubrir la atención médico-quirúrgica, medicinas, curaciones, y todos los gastos necesarios para el restablecimiento de la víctima.

II.—A pagar la cantidad correspondiente a los ingresos normales del trabajo de la víctima, calculados conforme al artículo anterior, mientras ésta no pudiere trabajar.

III.—A indemnizar por la incapacidad permanente que resulte.

En caso de sobrevenir la muerte, se aplicará el artículo anterior.

ARTICULO 196.—La obligación establecida por el artículo anterior, fracción I, se limita al importe de dos mil días de salario de un marinero de cubierta; la que impone la fracción II no excederá del importe de dos mil días de ingreso de la víctima, considerando como ingreso máximo el décuplo del salario de un marinero, y la indemnización a que se refiere la fracción III no excederá del importe de novecientos días de ingreso de la víctima, considerando como máximo ingreso el indicado décuplo del salario de un marinero.

Si la víctima no tuviere ingresos, el Juez fijará la indemnización, según las circunstancias del caso, dentro de los límites que este artículo señala.

ARTICULO 197.—Tendrán derecho a percibir la indemnización en caso de muerte, las personas a quienes no puede privarse por testamento del derecho a recibir alimentos. Si concurren varias, la indemnización se repartirá en la porción en que la víctima proveía a sus necesidades, y si dicha proporción no es conocida, en la que el Juez determine.

ARTICULO 198.—Los daños al equipaje se computarán por su valor declarado. Podrá rendirse prueba en contrario respecto al valor real.

Si no hubiere declarado valor alguno, la responsabilidad se limitará, por cada kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponda proporcionalmente a trescientos kilómetros de recorrido.

ARTICULO 199.—El porteador no responderá por equipaje que no se le hubiere entregado; si por su culpa no se le entregó será responsable.

ARTICULO 200.—El pasajero tendrá derecho a cancelar su pasaje:

I.—Hasta seis días antes de la iniciación del viaje, con derecho a la devolución total del importe pagado al porteador.

II.—Hasta cuarenta y ocho horas antes de la iniciación del viaje con derecho a la devolución del setenta y cinco por ciento del precio del pasaje.

Después de los plazos indicados, el pasajero no tendrá derecho a devolución alguna.

ARTICULO 201.—Si el pasajero falleciere antes de iniciarse el viaje, se devolverá a sus deudos el valor del pasaje y equipaje.

ARTICULO 202.—Si el buque no partiere por causa ajena al porteador, devolverá el importe íntegro del pasaje. Si la causa le fuere imputable, pagará los daños y perjuicios, que nunca se computarán inferiores a cinco veces el importe del pasaje.

ARTICULO 203.—Si por su conveniencia el naviero cambiare el itinerario del buque en forma tal que perjudique al pasajero, éste podrá renunciar al viaje y exigir el pago de daños y perjuicios, que no serán inferiores a los establecidos en el artículo anterior.

ARTICULO 204.—Si la partida del buque se retrasare y el precio de los alimentos estuviese comprendido en el pasaje, el porteador pagará el alojamiento y la alimentación del pasajero.

ARTICULO 205.—El pasajero podrá cancelar su viaje y exigir pago de daños y perjuicios en los términos de los artículos anteriores, si la partida del buque se retrasare más de veinticuatro horas para un viaje que deba durar hasta doce horas, o cuarenta y ocho horas en viajes de mayor duración.

ARTICULO 206.—Si el viaje se interrumpiere, el porteador deberá gestionar el cambio del pasajero a un buque de condiciones semejantes. Si esto no fuere posible o la suspensión no fuere imputable al porteador, éste devolverá la parte del pasaje correspondiente al tramo del viaje no realizado. Si la suspensión le fuere imputable, devolverá el pasaje íntegro y pagará los daños y perjuicios que se causaren.

ARTICULO 207.—El porteador tendrá derecho de retención sobre los equipajes del pasajero, por créditos ocasionados por él durante el transporte.

ARTICULO 208.—El porteador podrá depositar en lugar seguro el equipaje no retirado, a disposición del pasajero y sin responsabilidad para él.

ARTICULO 209.—En todo lo relativo a la seguridad de la embarcación, a la conservación del orden y disciplina a bordo, los pasajeros deberán someterse a las leyes y reglamentos y a las órdenes y disposiciones que dicte el capitán.

CAPITULO III

De las modalidades marítimas de la compra venta

ARTICULO 210.—En las ventas sobre documentos el vendedor cumplirá su obligación de entrega de la cosa, remitiendo al comprador en la forma pactada o usual, los títulos representativos de ella y los demás documentos indicados en el contrato o establecidos por los usos.

ARTICULO 211.—El comprador deberá hacer el pago contra la entrega de los documentos, pero quedarán a salvo sus acciones en relación con la calidad o el estado de la cosa comprada.

ARTICULO 212.—Si la compraventa se realizare estando las cosas en ruta, y entre los documentos figurase la póliza del seguro, los riesgos se considerarán transmitidos al comprador desde el momento en que las mercancías fueron entregadas al porteador, a menos que el vendedor supiese de algún riesgo realizado y lo ocultare al comprador.

ARTICULO 213.—En la venta libre a bordo (LAB) o (FOB) la cosa vendida deberá entregarse para su transportación a bordo del buque, en el lugar y tiempo convenidos. Desde el momento de la entrega la responsabilidad de los riesgos se transmitirá al comprador.

ARTICULO 214.—En la venta LAB el precio de la cosa comprenderá todos los gastos, impuestos y derechos que se causen hasta el momento de su entrega a bordo.

ARTICULO 215.—En las ventas al costado del buque (CB o FAS) se aplicará el artículo anterior, con la salvedad de que el vendedor cumplirá su obligación de entrega de las mercancías al colocarlas en el muelle, al costado del buque, y desde ese momento operará la transmisión de la responsabilidad en los riesgos del comprador.

ARTICULO 216.—En la compraventa costo, seguro flete (CSF, CIF o CAF) el precio comprenderá el valor de la cosa más el importe de las primas del seguro y el importe de los fletes hasta el lugar convenido para que la mercancía sea recibida por el comprador.

ARTICULO 217.—En la venta CIF, el vendedor se entenderá obligado:

I.—Al contratar el transporte en los términos convenidos, a pagar los fletes y a obtener del porteador el conocimiento de embarque correspondiente.

II.—A contratar y pagar, a favor del comprador o de la persona que éste indique, la prima del seguro sobre las cosas vendidas, el cual deberá cubrir los riesgos convenidos o los usuales, y a obtener del asegurador la póliza y el certificado correspondiente.

III.—A entregar los documentos al comprador o a la persona que él indique.

ARTICULO 218.—En la compraventa CIF la responsabilidad de los riesgos se transmitirá al comprador desde el momento en que la cosa sea entregada al porteador y desde ese momento deberá iniciarse la vigencia del seguro.

ARTICULO 219.—Si el vendedor CIF no contratare el seguro en los términos convenidos o usuales, responderá ante el comprador como hubiere respondido el asegurador. En este caso, el comprador podrá contratar directamente el seguro, y, aunque no lo contratare tendrá derecho a deducir el importe de la prima del precio de la compra, o a exigir su devolución.

ARTICULO 220.—En las ventas costo y flete (CF) se aplicarán las disposiciones de la venta CIF, con excepción de lo relativo al seguro.

ARTICULO 221.—El comprador que recibiere las cosas empacadas o embaladas, podrá reclamar los defectos de cantidad o calidad de las mercancías, o sus vicios, dentro de los ocho días siguientes al de su recepción.

CAPITULO IV

Del seguro marítimo

ARTICULO 222.—El seguro marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero y se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador. Su vigencia no podrá supeditarse al pago de la prima, a la entrega de la póliza o de cualquier otro documento equivalente.

La póliza podrá expedirse a nombre del solicitante, de un tercero o al portador. A falta de póliza, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal.

ARTICULO 223.—Las cláusulas manuscritas o mecanográficas prevalecerán sobre las impresas, cuando consten en todos los ejemplares de la póliza.

ARTICULO 224.—A falta de disposición legal aplicable, las cláusulas obscuras o confusas se interpretarán por la autoridad competente en el sentido menos favorable para quien las propuso.

ARTICULO 225.—El pago del importe del seguro será cubierto a más tardar 30 días después de que el asegurador haya recibido los documentos e informaciones que funden la reclamación.

ARTICULO 226.—La suma asegurada por daños y perjuicios pactados será el límite de las obligaciones del asegurador; pero sólo estará obligado a cubrir los efectivamente causados.

ARTICULO 227.—Si se celebrase un seguro, sin dolo o mala fe, por una suma superior al valor real de la cosa asegurada, el contrato será válido hasta por este mismo valor. La suma asegurada se deducirá por acuerdo de las partes o en su defecto, por dictamen de peritos. El asegurador deberá bonificar al gestor del seguro o en su caso al asegurado el excedente de la prima pagada, por el período que no haya transcurrido desde la fecha en que recibió la solicitud correspondiente. En caso de probarse el dolo o la mala fe, el contrato será nulo y las primas pagadas quedarán a favor del asegurador.

ARTICULO 228.—Si se contratare con varios aseguradores un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés económico, el gestor del seguro deberá poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores, la existencia de los otros contratos. El aviso se dará por escrito, con indicación de aseguradores y sumas aseguradas.

ARTICULO 229.—Los seguros de que trata el artículo anterior serán válidos aunque sumen una cantidad superior al valor real asegurado y obligarán a los aseguradores dentro de este límite, hasta la suma que cada uno hubiere asegurado, a menos que se demuestre que hubo mala fe.

ARTICULO 230.—En el caso del artículo anterior, el asegurador que pague podrá repetir lo pagado contra los demás, en proporción a la suma asegurada por cada uno.

ARTICULO 231.—Si ocurriere el siniestro, el gestor del seguro o el beneficiario de la póliza, podrán realizar todos los actos que tiendan a evitar o a disminuir el riesgo, salvo pacto en contrario. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados pedirán instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas.

ARTICULO 232.—Si la cosa se hubiese designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género existiesen en el buque.

ARTICULO 233.—Aún cuando la póliza se haya extendido contra todo riesgo, salvo pacto expreso en contrario, el asegurador no responderá de las pérdidas y daños motivados por cualquiera de las causas enumeradas en el artículo 831 del Código de Comercio.

ARTICULO 234.—Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador, cesará en el momento en que sean desembarcadas en el lugar de su destino y se pongan a disposición del consignatario.

ARTICULO 235.—Salvo pacto en contrario el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar.

ARTICULO 236.—Si el siniestro se debió al cambio de ruta o de viaje, los aseguradores del buque y del cargamento sólo responderán si el cambio fue forzado o se realizó para auxiliar a buques o a personas en peligro.

ARTICULO 237.—Si en el contrato se expresa el nombre del buque en que las mercancías habrán de cargarse, el asegurador no responderá de la agravación del riesgo producido por el cambio del buque. El error en la designación del buque no invalidará el seguro.

ARTICULO 238.—El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionados por vicios ocultos de la cosa, a menos que pruebe que el asegurado o el gestor del seguro conocían tales vicios o pudieron conocerlos si hubiesen obrado con la diligencia normal.

ARTICULO 239.—El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, por las sumas que correspondan a las mercancías por contribuciones de averías gruesas o comunes.

ARTICULO 240.—El asegurador será responsable, si no se pacta lo contrario, de las cantidades que el asegurado deba a terceros, por daños ocasionados por abordaje. Si el asegurado fuere demandado deberá denunciar el juicio al asegurador quien podrá hacer valer las excepciones que competan al asegurado.

ARTICULO 241.—Si el seguro sobre el buque vence estando en viaje se prorrogará de pleno derecho hasta la hora veinticuatro del día en que la nave llegue a su destino final. El asegurado o su representante deberá pagar la prima suplementaria.

ARTICULO 242.—Si el seguro del buque hubiere sido contratado por viaje, su vigencia comenzará en el momento en que se inicie el embarque; si no hubiere sido así, desde el momento en que zarpe o desamarre y terminará en el momento en que el buque sea anclado o amarrado en el puerto de destino, o al terminarse la descarga, siempre que la duración de tales maniobras no exceda de quince días. Si el seguro se toma estando ya iniciado el viaje del buque y no se estipula la hora en que entrará en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la primera hora del día en que se contrató el seguro.

ARTICULO 243.—El daño al buque puede ser reparado o indemnizado, a cargo del asegurador. Si el naviero o el capitán debidamente autorizado optan por la reparación, el asegurador tendrá derecho de vigilar la ejecución de la misma. Si optaren por la indemnización, ésta se pagará en la cantidad promedio que resulte del cálculo de valores entre nuevo y viejo. El cálculo de los valores, a falta de acuerdo entre las partes se computará según estimación de peritos.

ARTICULO 244.—Se considerará valor del buque el que tenga al iniciarse el riesgo.

ARTICULO 245.—El asegurador que indemnice por los daños que cubra el seguro, se subrogará en los derechos y acciones que correspondan al beneficiario contra terceros, por responsabilidad de éstos en los daños sufridos, hasta el valor de lo pagado.

ARTICULO 246.—Cualquiera de las partes podrá pedir que el daño causado se valore sin demora. Si alguna se niega a nombrar perito, el Juez lo designará a petición de la otra.

ARTICULO 247.—La intervención del asegurador en la valorización del daño no implicará su aceptación de pagar el valor del siniestro, ni su renuncia a oponer excepciones.

ARTICULO 248.—Cuando el buque se presuma perdido o quede imposibilitado para navegar, las mercancías aseguradas podrán abandonarse y exigirse el monto total del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses.

ARTICULO 249.—El buque se considerará perdido si transcurren treinta días después del plazo normal para su arribo sin que llegue a destino y no se tengan noticias de él.

ARTICULO 250.—El asegurador perderá el derecho de objetar el abandono, si no lo hace dentro de los quince días siguientes a aquel en que reciba la declaración.

CAPITULO V

De los agentes del naviero

ARTICULO 251.—Los agentes generales de las empresas navieras serán considerados como mandatarios mercantiles o comisionistas de los navieros y consecuentemente los actos que celebren obligan a sus mandantes o comitentes cuando contraten por cuenta de éstos.

ARTICULO 252.—El agente del naviero que obre a nombre propio, estará personalmente obligado.

ARTICULO 253.—Las relaciones entre el naviero y su agente se regirán por lo estipulado en los contratos respectivos y a falta de ellos o de pacto expreso, serán aplicables las disposiciones de la legislación mercantil sobre el contrato de comisión.

ARTICULO 254.—Durante los movimientos de carga y descarga, el consignatario, su representante o el agente del naviero, deberán vigilar el manejo adecuado de las mercancías.

ARTICULO 255.—El domicilio del agente del naviero será considerado como domicilio del naviero para todos los efectos legales.

TITULO IV

DE LOS RIESGOS

CAPITULO UNICO

De las averías gruesas o comunes

ARTICULO 256.—Es avería gruesa o común todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y conscientemente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real.

ARTICULO 257.—El importe de las averías gruesas será a cargo de todos los interesados en la travesía marítima, en proporción al monto de sus respectivos intereses.

ARTICULO 258.—La obligación de contribuir a la avería gruesa subsistirá aunque el acontecimiento generador del riesgo sea imputable a alguna de las partes interesadas.

en la travesía; pero quedarán a salvo las acciones particulares contra dicha parte responsable.

ARTICULO 259.—Cualquier gasto extraordinario hecho en substitución de un gasto o daño de avería gruesa o común, será considerado como tal; pero sólo hasta el importe de la avería substituida.

ARTICULO 260.—Para la liquidación de la avería gruesa o común, se tomará como base el valor que las mercancías tengan o hayan de tener en la fecha y puerto de llegada.

ARTICULO 261.—Para determinar la cuota de contribución en la liquidación de la avería, la masa contribuyente se formará sumando el valor del buque y demás bienes salvados, calculando conforme el que tengan el día de su llegada a puerto, más el valor de la avería. Dicha suma se dividirá entre el importe de la avería. El resultado será, como por ciento sobre el valor de los bienes, será la base de la cuota de contribución.

ARTICULO 262.—La diferencia entre lo obtenido y el valor de los bienes afectados se considerará como pérdida para los efectos de la liquidación de la avería.

ARTICULO 263.—Los equipajes y los efectos personales de los pasajeros no contribuirán a la avería gruesa.

ARTICULO 264.—Del importe de los daños causados al buque se reducirá el por ciento que las partes convengan por diferencia de nuevo a viejo; en caso de discrepancia resolverá el juez con audiencia de peritos.

ARTICULO 265.—En caso de incendio, no se considerarán como avería gruesa los daños causados a los objetos que ya hubieren estado ardiendo, salvo que hayan sido arrojados para apagar el fuego.

ARTICULO 266.—Los gastos y daños ocasionados por forzamiento de velas o de máquinas, no se admitirán como avería gruesa a menos que se demuestre la necesidad de la medida para efectos de salvamento.

ARTICULO 267.—Los daños causados a mercancías no declaradas o declaradas falsamente no se considerarán como avería gruesa, pero si las mercancías se salvaron integrarán la masa contribuyente.

ARTICULO 268.—Las mercancías declaradas con valor inferior al real se considerarán con aquel valor para los efectos de la masa acreedora; pero se computarán a su valor real para integrar la masa contribuyente.

ARTICULO 269.—Los daños ocasionados a las mercancías que hubieren ido sobre la cubierta, sólo se admitirán como avería gruesa cuando tal forma de cargar la mercancía estuviere autorizada por los usos.

ARTICULO 270.—Del flete perdido, aceptado como avería gruesa se deducirán los gastos que hubiesen correspondido a la realización del viaje hasta el puerto de destino.

ARTICULO 271.—Los gastos de liquidación tendrán también el carácter de avería gruesa y su pago se hará efectivo en el puerto de destino.

LIBRO IV

TITULO UNICO

De las maniobras en los puertos

ARTICULO 272.—Dentro de la zona portuaria, las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transestiba, desestiba, acarreo, y en general las que auxilian y complementan el comercio marítimo, son servicios públicos

conexos de la navegación y su prestación requiere permiso de la Secretaría de Marina.

Además de quienes en el futuro obtengan la autorización correspondiente, para los efectos de la presente Ley son permisionarios los consignatarios, agentes aduanales, armadores, destinatarios, agentes de buques reexpedidores de carga, y en general, a quienes de manera directa o como intermediarios, al igualmente desarrollen actividades que requieran de estos servicios.

Los Permisionarios celebrarán contratos de trabajo con las Organizaciones de Trabajadores reconocidas, y las relaciones entre ambos se regirán por la Ley Federal del Trabajo. Tratándose de sociedades cooperativas, éstas se normarán por su ley específica, y en sus relaciones con trabajadores ajenos a la Cooperativa, por la Ley Federal del Trabajo.

ARTICULO 273.—El pago de las maniobras portuarias a que se hace referencia el artículo anterior, se sujetará a las tarifas que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con intervención de la Secretaría de Marina oyendo el parecer de la de Industria y Comercio, y en su caso, de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Las tarifas aprobadas se considerarán como reguladoras del salario y a ellas deberán ajustarse en este renglón los contratos de trabajo que se celebren.

ARTICULO 274.—Las tarifas a que se refiere este Capítulo se fijarán en cada caso tomando en cuenta la importancia del movimiento portuario; el costo de vida en la región; las condiciones técnicas, de mantenimiento y de la preciación del equipo utilizado; la especialidad del personal que sea necesario para la realización de las maniobras, y todas aquellas circunstancias que por su importancia, sean de tomarse en cuenta en un momento determinado.

TRANSITORIOS

ARTICULO 1.—Esta ley entrará en vigor treinta días después de su publicación.

ARTICULO 2o.—Se derogan los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio y las demás disposiciones legales en lo que opongan a este ordenamiento.

ARTICULO 3o.—En tanto se reglamenta y organiza el Resguardo Marítimo, conforme a esta ley, la Secretaría de Marina ejercerá las funciones que a dicho cuerpo se atribuyen, por medio de la policía marítima o de las autoridades que determine el Ejecutivo Federal.

ARTICULO 4o.—En tanto se reglamenta y establece el Registro Público Marítimo Nacional, el registro marítimo será llevado en libro auxiliar del Registro de Comercio. Los registradores deben avisar a la Secretaría de Marina de todo el movimiento que se realice en los libros del registro marítimo.

ARTICULO 5o.—Las personas físicas o morales que al entrar en vigor esta ley exploten servicios públicos de navegación marítima o de servicios portuarios conforme a permisos o concesiones definitivos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podrán continuar operando hasta la fecha de terminación de sus respectivos permisos o concesiones, que no serán renovados, o bien podrán sujetarse a las prescripciones de esta ley dentro del plazo de un año a contar del día en que entre en vigor.

Se prorrogan de pleno derecho, por el plazo de un año a que se refiere el párrafo anterior, los permisos o concesiones cuyo término de duración debió concluir antes de la expiración de este plazo.

Los permisionarios o concesionarios que al entrar en vigor esta ley no hubieren iniciado la prestación de los

servicios, perderán el derecho derivado de esos permisos o concesiones.

Las personas que al entrar en vigor esta ley estuvieren tramitando solicitudes de permisos o concesiones, quedarán sujetos al régimen y condiciones de la misma.

Los permisionarios o concesionarios que se encuentren operando servicios marítimos y satisfagan los requisitos establecidos en esta Ley, tendrán derecho a que se les otorguen las autorizaciones respectivas en los términos de la misma.

ARTICULO 6o.—En los aspectos no previstos por el Libro IV de la Ley, que se refiere a las maniobras en los puertos, regirá provisionalmente la Ley de Vías Generales de Comunicación en tanto se expide el Reglamento respectivo.

Prof. Remón Berrueto Ramón, S. P.—Rodolfo Echeverría Álvarez, D. P.—Prof. Caritino Maldonado, S. S., Noé G. Elizondo Martínez, D. S.—Rúbricas”.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido la presente Ley en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los diez días del mes de enero de mil novecientos sesenta y tres.—El Presidente de la República, Adolfo López Mateos.—Rúbrica.—El Secretario de Marina, Manuel Zermeno Araico.—Rúbrica.—El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Walter C. Buchanan.—Rúbrica.—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Antonio Ortiz Mena.—Rúbrica.—El Secretario de Industria y Comercio, Raúl Salinas Lozano.—Rúbrica.—El Secretario de Relaciones Exteriores, Manuel Tello.—Rúbrica.—El Secretario del Patrimonio Nacional, Eduardo Bustamante.—Rúbrica.—El Secretario del Trabajo y Previsión Social, Salomón González Blanco.—Rúbrica.—El Secretario de Gobernación, Gustavo Díaz Ordaz.—Rúbrica.—El Secretario de Salubridad y Asistencia, José Álvarez Amézquita.—Rúbrica.—El Secretario de Obras Públicas, Javier Barros Sierra.—Rúbrica.

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

AVISO A LOS COMERCIANTES, INDUSTRIALES Y AGRICULTORES, RELATIVO A LA MANIFESTACION PERIODICA REGLAMENTARIA DE LOS INSTRUMENTOS DE PESAR.

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal.—Estados Unidos Mexicanos.—México.—Secretaría de Industria y Comercio.—Dirección General de Normas.—Departamento de Medidas.—Oficina Verificadora de Metrología, Manifestación y Verificación de Pesas y Medidas.

AVISO IMPORTANTE

De conformidad con lo establecido por el artículo 15 de la Ley General de Normas y de Pesas y Medidas en vigor, se hace saber a los comerciantes, industriales y agricultores, así como a las personas morales, cuyos giros se hallen establecidos en el Distrito Federal, que la verificación periódica reglamentaria de instrumentos de pesar y medir, se practicará durante el período comprendido del 2 de enero al 29 de febrero de 1964.

Igualmente, se pone en conocimiento de los dueños y encargados de las boticas, farmacias, laboratorios, droguerías, joyerías y perfumerías que el plazo para que presenten a verificación los instrumentos de pesar y medir que utilicen en sus establecimientos correrá del 2 al 31 de marzo del mismo año de 1964.

En consecuencia, quienes conserven o utilicen instrumentos de la naturaleza indicada están obligados, de acuerdo con lo previsto en las fracciones I y II del artículo 17 del reglamento, a manifestarlos por escrito o presentarlos dentro de los plazos indicados; en la inteligencia de que las manifestaciones deberán formularse por cuadruplicado y entregarse en la Oficina Verificadora de Metrología consignando claramente el nombre del propietario o razón social, domicilio donde se utiliza, zona postal, clase de aparatos e instrumentos, marca número de fábrica y capacidad máxima.

La presentación de aparatos e instrumentos podrá hacerse en la Oficina Verificadora principal o en las Auxiliares de Pesas y Medidas, que se instalarán en los siguientes lugares:

CALENDARIO

Oficinas	Días hábiles	Fechas
Oficina Verificadora de Metrología.—Doctor Carmona y Valle número 101, esquina con Doctor J. Navarro	50	Del 2 de Enero al 29 de Febrero
Oficina número 1.—Mercado San Juan.—Ernesto Pugibet número 21	50	Del 2 de Enero al 29 de Febrero
Oficina número 2.—Interior del Mercado de Jamaica.—2a. Delegación	50	Del 2 de Enero al 29 de Febrero
Oficina número 3.—Interior Mercado de la Merced	50	Del 2 de Enero al 29 de Febrero
Oficina número 4.—Mercado Beethoven	50	Del 2 de Enero al 29 de Febrero
Oficina número 5.—Escuela Rafael Ramos.—Esquina Doctor Arce y Doctor Barragán	50	Del 2 de Enero al 29 de Febrero
Oficina número 6.—Mercado Cartagena.—Tacubaya	50	Del 2 de Enero al 29 de Febrero
Oficina número 7.—Edificio de la 9a. Delegación.—Tacubaya, D. F.	50	Del 2 de Enero al 29 de Febrero