
LEY DE NAVEGACIÓN

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:
Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

“EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

LEY DE NAVEGACION

TITULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I AMBITO DE APLICACION DE LA LEY

Artículo 1o. Es objeto de esta ley regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Quedan exceptuadas de las disposiciones de esta ley las embarcaciones y artefactos navales de uso militar pertenecientes a la Secretaría de Marina.

Artículo 2o. Para efectos de la presente ley se entenderá por:

Artefacto naval: Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las

plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

Comercio marítimo: La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

Embarcación: Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Marina mercante mexicana: El conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos.

Navegación: La actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Vías generales de comunicación por agua o vías navegables: El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean.

Artículo 3o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas.

Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimo, sin perjuicio de que, en los términos de las

disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.

Artículo 4o. Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación mexicana, aun cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones extranjeras que se encuentren en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana.*

Artículo 5o. A falta de disposición expresa en esta ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

- I. Las leyes Generales de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;
- II. Código de Comercio;
- III. Ley Federal de Procedimiento Administrativo;*
- IV. Códigos Civil para el Distrito Federal, en materia Común, y para toda la República en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y
- V. Los usos y las costumbres marítimas internacionales.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

CAPITULO II AUTORIDAD MARITIMA

Artículo 6o. La autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:

- I. La Secretaría, por sí o a través de las capitanías de puerto;
- II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanos;
y
- III. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine.

El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.

Artículo 7o. Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana;
- II. Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;
- III. Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, en los términos de esta ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;

-
- IV.** Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos de la Ley de Puertos;
- V.** Inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la Secretaría y las que establezcan los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;
- VI.** Otorgar su aprobación a personas físicas o morales para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de las normas oficiales mexicanas y de las que establezcan los tratados internacionales;
- VII.** Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por *Lev de Navegación* agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad;
- VIII.** Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;
- IX.** Coordinar el auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana;
- X.** Organizar, promover y regular la formación y capacitación *Lev de Navegación* del personal de la marina mercante mexicana;
- XI.** Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;

-
- XII.** Intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales, en materia marítima y ser la autoridad ejecutora, en el ámbito de su competencia;
 - XIII.** Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;
 - XIV.** Registrar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de altura de líneas conferenciadas y, en su caso, autorizar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros;
 - XV.** Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;
 - XVI.** Imponer sanciones por infracciones a esta ley; y
 - XVII.** Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables. *Artículo 8o*

Artículo 8o. Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial delimitada, y con las siguientes atribuciones:

- I.** Abanderar y matricular las embarcaciones, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional, en los términos de la presente ley;
- II.** Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico, dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;
- III.** Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;
- IV.** Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los

puertos, se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;

- V. Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;
- VI. Inspeccionar y verificar que las embarcaciones cumplan con las normas oficiales mexicanas y las de los tratados internacionales sobre seguridad para la navegación y de la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina por embarcaciones;
- VII. Certificar las singladuras y expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;

Lev de Navegación

- VIII. Ordenar, previa opinión del administrador portuario, las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto; turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;
- IX. Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones;
- X. Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;
- XI. Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres y actuar como auxiliar del Ministerio Público;
- XII. Imponer las sanciones en los términos de esta ley; y
- XIII. Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.

La Armada de México y las policías federal, estatal y municipal, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando lo solicite, en aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina, dentro del marco de su competencia.

TITULO SEGUNDO DE LA MARINA MERCANTE

CAPITULO I ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE EMBARCACIONES

Artículo 9o. Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitanía de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo al reglamento respectivo. *Artículo 10*

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el "Certificado de Matrícula", cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana. *Artículo 10*
Para su matriculación las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

- I. Por su uso:
 - a) De transporte de pasajeros;
 - b) De transporte de carga;
 - c) De pesca;

-
- d) De recreo y deportivas;
 - e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, barcazas, barcos grúa, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores; y *
 - f) Artefactos navales.

II. Por sus dimensiones, en:

- a) Buque o embarcación mayor: Toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar; y
- b) Embarcación menor: La de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.

Artículo 10. Las personas físicas mexicanas o morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, podrán abanderar, matricular y registrar como mexicanos, embarcaciones y artefactos navales, de su propiedad o en posesión, mediante contrato de arrendamiento financiero.*

Ley de Navegación

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Los extranjeros, únicamente lo podrán hacer respecto a embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

Artículo 11. La autoridad marítima podrá, a solicitud del propietario o naviero, abanderar una embarcación como mexicana; en cuyo caso expedirá un pasavante de navegación mientras se tramita la matrícula.

En el extranjero la autoridad consular mexicana podrá, a solicitud del propietario o naviero, abanderar provisionalmente embarcaciones como mexicanos; y, mediante la expedición de un

pasavante autorizar la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde tramitará la matrícula.

Artículo 12. Se consideran embarcaciones de nacionalidad mexicana:

- I. Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente ley;
- II. Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;
- III. Las decomisadas por las autoridades mexicanas;
- IV. Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y
- V. Las que sean propiedad del Estado mexicano.

Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II a V de este artículo serán matriculadas de oficio.

Artículo 13. El certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida, y será cancelado por la autoridad marítima en los siguientes casos: *Artículo 13*

- I. Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;
- II. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;
- III. Por su destrucción o pérdida total;
- IV. Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

-
- V. Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeros, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;
 - VI. Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;
 - VII. Por resolución judicial; y
 - VIII. Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.

La autoridad marítima sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación o artefacto naval, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales; y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, ~~salvo pacto en contrario~~ *Lev de Navegación* en contrario entre las partes.

Lev de Navegación

CAPITULO II REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

Artículo 14. La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:

- I. Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;
- II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones

y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos;

- III. Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;
- IV. Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquéllas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;
- V. Se deroga conforme al D.O.F. publicado el 26 de mayo de 2000.
- VI. Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda; y
- VII. Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

Los actos y documentos que conforme a esta ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a terceros, el cual sí podrá aprovecharlos en lo que le fueren favorables. No requerirán de inscripción, los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo.

La Secretaría establecerá una sección especial, en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de embarcaciones mexicanas, que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional.

La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo.

Artículo 15. Se deroga conforme al D.O.F. publicado el 26 de mayo de 2000.

CAPITULO III EMPRESAS NAVIERAS

Artículo 16. El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

Artículo 17. Para actuar como naviero o empresa naviera mexicana se requiere:

- I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;
- II. Tener domicilio social en territorio nacional; y
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

Artículo 18. Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula, dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad deberá solicitarse la cancelación de dicha anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.

Si no se hiciera esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.

Artículo 20

CAPITULO IV AGENTES NAVIEROS

Artículo 19. El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.

El agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del

naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.

Artículo 20. Para actuar como agente naviero se requiere:

I. Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona *Ley de Navegación* constituida conforme a las leyes mexicanas;

II. Tener su domicilio social en territorio nacional;

III. Comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador; y

Ley de Navegación

IV. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

Artículo 21. El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

I. Recibir y asistir, en el puerto, al buque que le fuere consignado;

II. Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque;

III. Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;

IV. Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente;

V. Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente el buque, los conocimientos de embarque y demás documentación

necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;

- VI.** Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y
- VII.** En general, realizar todos los actos o ~~gestiones~~ ^{operaciones} concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque.

Para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario de buques en el puerto que opere.

Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros en un puerto determinado para atender sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría.

CAPITULO V TRIPULACION

Artículo 22. Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas navales, operarios mecánicos y, de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento.

En las embarcaciones pesqueras no se considera tripulación al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

En los cruceros turísticos y transbordadores no se considera tripulación al personal que sólo realiza funciones de atención a los pasajeros.

Artículo 23. El número de tripulantes de una embarcación y su ~~capacitación~~ ^{capacitación} deberá ser tal que garantice la seguridad de la navegación y de la embarcación. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina ~~mercante mexicana~~ ^{mercante mexicana}, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de mar.

Los propietarios o navieros están obligados a vigilar que el personal a su servicio cumpla con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la infracción a este precepto, con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.

Artículo 24. Las embarcaciones deberán contar con capitán o patrón, según se establezca en los términos de los tratados internacionales, así como en los reglamentos respectivos.

El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en aguas extranjeras y en altamar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice.

El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aun cuando no se encuentre a bordo.

Artículo 25. El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

-
- I. Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos; *Artículo 27*
 - II. Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán; *Artículo 27*
 - III. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;
 - IV. Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en materia Federal; y
 - V. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas.

Artículo 26. Los oficiales deberán dar cumplimiento a las órdenes que se asienten en el Libro de Consignas, así como a todas aquellas funciones y encomiendas que el capitán les asigne de acuerdo a su categoría.

Toda embarcación mayor de transporte deberá tener un oficial de guardia que actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y disciplina a bordo y cumplir las órdenes recibidas; quedando facultado para requerir cooperación de todo el personal de la embarcación y, cuando esté en puerto, para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias.

Artículo 27. Los patrones de las embarcaciones ejercerán el mando vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo, pero no estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas; cuando tengan conocimiento de la comisión u omisión de actos que supongan el incumplimiento de los ordenamientos legales en vigor, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes, y estarán obligados a poner en

conocimiento de la autoridad marítima cualquier circunstancia que no esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la embarcación.

Lev de Navegación

Lev de Navegación

CAPITULO VI EDUCACION MARITIMA MERCANTE

Artículo 28. La Secretaría organizará la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana, directamente o a través de instituciones educativas debidamente registradas por la misma, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Secretaría de Educación Pública. Los instructores que impartan la capacitación deberán contar con registro de la Secretaría, y cumplir con los requisitos que ésta determine en el reglamento respectivo, así como con los establecidos en los tratados internacionales.

Artículo 29. Los programas de estudios para la formación de los diversos niveles de los profesionales y de los subalternos de las tripulaciones de las embarcaciones mercantes, serán autorizados por la Secretaría, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante mexicana, con la participación de las empresas navieras mexicanas y los colegios de marinos, y en los términos que, en su caso, estipulen los tratados internacionales.

Los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de mar, serán expedidos por la Secretaría de conformidad con el reglamento respectivo.

A quienes obtengan los títulos de Piloto Naval y de Maquinista Naval, en los términos del Reglamento correspondiente, la

Secretaría les expedirá, conjuntamente, los títulos de Ingeniero Geógrafo e Hidrógrafo para los primeros, y de Ingeniero Mecánico Naval para los segundos.*

Artículo 32

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

TITULO TERCERO DE LA NAVEGACION

CAPITULO I REGIMEN DE NAVEGACION

Artículo 30. La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estará abierto, en tiempos de paz, para las embarcaciones de todos los países, en los términos de los tratados internacionales.

La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos podrán ser negados por la autoridad marítima, cuando no haya reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación, o cuando así lo exija el interés público.

Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo país, enarbolar su bandera y tener marcado su nombre y puerto de matrícula.

Artículo 31. La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

Artículo 32. La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

- I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;

-
- II. De cabotaje.-** Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y
- III. De altura.-** Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

Artículo 33. La operación o explotación de embarcaciones en navegación de altura, que incluye el transporte y el remolque marítimo internacional está abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los países, cuando haya reciprocidad, en los términos de los tratados internacionales.

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá reservar, total o parcialmente, determinado transporte internacional de carga de altura, para que sólo pueda realizarse por empresas navieras mexicanas, con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de libre competencia y se afecte la economía nacional.

Artículo 34. Sin perjuicio de lo previsto en los diversos tratados internacionales de los que México sea parte, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. En caso de no existir estas embarcaciones disponibles y en igualdad de condiciones técnicas y precio, o que el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar permisos temporales para navegación interior y de cabotaje, de conformidad con la siguiente prelación:

- I.** Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo;
- II.** Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento; y
- III.** Naviero extranjero con embarcación extranjera.

En todo caso, para el otorgamiento del permiso se dará prioridad, a aquellos navieros cuyas embarcaciones cuenten con mayor número de tripulantes mexicanos en los términos de lo dispuesto por los artículos 7 y 154 de la Ley Federal del Trabajo y a embarcaciones cuyos países de bandera tengan celebrado con México tratados de reciprocidad en transporte marítimo.

La operación y explotación en navegación interior y de cabotaje de cruceros turísticos, así como de dragas y artefactos navales, para la construcción, conservación y operación portuaria, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones o artefactos navales mexicanos o extranjeros.*

Artículo 35. Los navieros, para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje:

- I. Requerirán permiso de la Secretaría, para prestar servicios de:
 - a) Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;
 - b) Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas, o mediante las embarcaciones extranjeras depositadas en una marina turística autorizada;
 - c) Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación, mediante embarcaciones especiales; y
 - d) Remolque maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con el administrador portuario, conforme a lo que establece la Ley de Puertos.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

- II. Podrán, mediante embarcaciones que cumplan las condiciones de seguridad y navegación, realizar sin permiso previo de la Secretaría los siguientes servicios:
- a) Transporte de carga y remolque transporte;
 - b) Pesca, siempre que cuenten con concesión, permiso o autorización de la Secretaría de Pesca, de acuerdo a la ley de la materia;
 - c) Dragado, siempre que cumplan con los requisitos necesarios para la realización de la obra de construcción o mantenimiento; y
 - d) Explotación de embarcaciones especiales y artefactos navales, salvo las de seguridad, salvamento y auxilio a la navegación.

Artículo 36. El otorgamiento de concesiones y permisos a que se refiere esta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

La revocación de las concesiones y permisos, estará sujeto al procedimiento que para ello establece la Ley de Puertos.

Artículo 37. Los permisos materia de esta ley se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos de esta ley y su reglamento, pero en todo caso la resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de cuarenta y cinco días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud correspondiente.*

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

CAPITULO II ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES

Artículo 38. Se considera arribada la llegada de una embarcación al puerto, o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga, y se clasifica en:

- I. Prevista: La consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;
- II. Imprevista: La que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada; y
- III. Forzosa: La que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor.

Se deberán justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones.

Artículo 39. Las embarcaciones para arribar a un puerto, requerirán de la autorización de la autoridad marítima, previo el cumplimiento de los requisitos que señale el Reglamento de esta Ley.*

Artículo 40. Se entiende por recalada la aproximación de las embarcaciones a las costas o riberas, para reconocerlas o rectificar la posición, prosiguiendo el viaje. En este caso y cuando hayan llegado a la rada o al antepuerto sólo a buscar abrigo, o que sólo se hayan comunicado a tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Artículo 41. Las embarcaciones, para hacerse a la mar, requerirán de un despacho de puerto que expedirá la autoridad

marítima, previo al cumplimiento de los requisitos que se establezcan en el Reglamento correspondiente.*

Los despachos quedarán sin efecto si no se hiciera uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición.

Artículo 42. El despacho de embarcaciones podrá negarse por:

- I. Orden de autoridad judicial o tribunal laboral;
- II. Orden de las autoridades administrativas federales;
- III. La presentación incompleta de la documentación exigida en este capítulo; y
- IV. Existir peligro para la embarcación si se hace a la mar, de acuerdo al informe oficial meteorológico.

Artículo 43. En las marinas, el arribo y despacho de las embarcaciones de recreo y deportivas se sujetará al régimen simplificado que establezca el reglamento respectivo. La Secretaría podrá habilitar a un delegado honorario de la capitanía de puerto, responsable de controlar el arribo y despacho de embarcaciones de recreo y deportivas que operen en dichas marinas, excepto el despacho de aquéllas en navegación de altura, que deberá ser expedido por la capitanía de puerto.

Artículo 44. Se entiende por despacho vía la pesca, la autorización a una embarcación para que se haga a la mar con el objeto de realizar actividades pesqueras.

Artículo 47

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

El plazo de vigencia del despacho a que se refiere el párrafo anterior lo fijará la autoridad marítima mismo que no podrá exceder los noventa días naturales, conforme se establezca en el reglamento respectivo.*

El naviero estará obligado a dar el aviso de entrada y salida, cada vez que lo hagan al amparo del despacho vigente, debiendo informar por escrito a la autoridad marítima de la lista de tripulación, personal pesquero, rumbo y áreas probables donde vaya a efectuar la pesca.

Artículo 45. Los movimientos de entrada y salida de las embarcaciones en los puertos, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de los mismos, quedarán sujetos a las prioridades que se establezcan en las reglas de operación del puerto; pero no habrá distinciones por el pabellón o por el monto de los importes que deban pagar por los servicios portuarios.

Artículo 46. El capitán de puerto evitará que se prolongue la permanencia en puerto de las embarcaciones sin causa justificada.

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

Artículo 47. Las embarcaciones cargadas con substancias explosivas o inflamables, ejecutarán sus operaciones de carga y alijo en cualquier lugar que determinen las reglas de operación del puerto y en estricto cumplimiento a las indicaciones que para mayor seguridad les haga la capitanía de puerto.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

CAPITULO III PILOTAJE

Artículo 48. El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de los buques, de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias.

La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, embarcaciones, áreas de fondeo, de seguridad y vías navegables, respecto de los cuales sea obligatoria la utilización de este servicio, que será prestado en la forma que prevengan su reglamento y las reglas de operación de cada puerto.

La autoridad marítima podrá exceptuar de la obligación de utilizar servicio de pilotaje, a las embarcaciones, bajo el mando de un mismo capitán, piloto o patrón que acredite su capacidad y se dedique a:

- I. La realización de trabajos de construcción de infraestructura portuaria y dragado; en el mismo puerto, durante el período en que ejecuten los trabajos; y
- II. La navegación interior y de cabotaje, cuando se realice de manera regular en un mismo puerto, y no transporten petróleo o sus derivados o mercancías peligrosas.

El servicio de pilotaje se prestará a toda embarcación que arribe o zarpe de un puerto y que esté legalmente obligada a utilizar este servicio, así como a las demás que lo soliciten.

Artículo 49. El servicio de pilotaje se prestará por pilotos de puerto. Para ello se requerirá permiso otorgado por la Secretaría o contrato celebrado con la administración portuaria integral para el puerto respectivo, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos.

Artículo 50. Para ser piloto de puerto se requiere ser mexicano por nacimiento y contar con el correspondiente título profesional

de marino y certificado de competencia, otorgado por la Secretaría, que lo acredite para el puerto respectivo, conforme a los requisitos que señale el reglamento.

El piloto de puerto, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra a bordo, será responsable por los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones portuarias, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo o comisión, directa o indirectamente, en las empresas de navieros o agencias navieras, así como en sus empresas filiales o subsidiarias.

Artículo 51. La presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación, no exime al capitán de responsabilidad, pues éste conserva toda la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán frente al piloto. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si en su concepto no expone la seguridad de la embarcación; en caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien queda autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, dando ambos cuenta de ello a la autoridad marítima correspondiente, para los efectos que procedan, y deberá sustituirse por otro piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten.

CAPITULO IV REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO

Artículo 52. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda,

dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones. *Artículo 56*

La Secretaría determinará, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y las embarcaciones, según su arqueado bruto o características, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma que establezca el reglamento respectivo y las reglas de operación para cada puerto.

CAPITULO V SEÑALAMIENTO MARITIMO Y AYUDAS A LA NAVEGACION

Artículo 53. La Secretaría dispondrá lo necesario para establecer y mantener el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, que justifique el volumen de tránsito marítimo y exija el grado de riesgo, de acuerdo a los tratados, resoluciones y recomendaciones de carácter internacional, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a estas ayudas.

Artículo 54. La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban establecerse sistemas de control de tránsito marítimo, que funcionarán en forma continua durante las veinticuatro horas del día.

Artículo 55. La Secretaría determinará las áreas marítimas para los fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad en las zonas adyacentes a los puertos, y en las instalaciones y áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas de jurisdicción federal, con el fin de preservar la seguridad en la navegación, recalada y salida de las embarcaciones que operen en las mismas.

Artículo 56. Los concesionarios para la administración portuaria integral, así como los de terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables, serán responsables de construir,

instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, con apego a las disposiciones que determine la Secretaría y se señalen en los títulos de concesión.

Artículo 57. Los capitanes de las embarcaciones están obligados a informar a la autoridad marítima de las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas.

CAPITULO VI INSPECCION NAVAL

Artículo 58. La Secretaría expedirá a las embarcaciones y artefactos navales los certificados de seguridad de navegación correspondientes como constancia de que se han efectuado todas las pruebas, inspecciones y verificaciones iniciales, periódicas o extraordinarias, prescritas para certificar que reúnan las condiciones técnicamente satisfactorias para la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, de acuerdo a los tratados internacionales y al reglamento respectivo.

Se presume, salvo prueba en contrario, que una embarcación con un certificado de seguridad vigente puede zarpar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

La autoridad marítima llevará a cabo el reconocimiento de certificados de seguridad a las embarcaciones extranjeras, en los términos de los tratados internacionales.

Artículo 59. La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, en los términos de los tratados internacionales y con observancia del reglamento respectivo, para lo cual:*

- I. Todos los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la marina mercante deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;
- II. El proyecto deberá ser previamente aprobado por la Secretaría y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;
- III. Durante los trabajos el buque en construcción o reparación estará sujeto a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes; y
- IV. Al término de los trabajos, el buque requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo, que expida la Secretaría, o por personas aprobadas por ésta.

Artículo 62

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Se entenderá por reparación o modificación significativas de embarcaciones aquéllas que conlleven la alteración de sus dimensiones o su capacidad de transporte o que provoquen que cambie el tipo del buque, así como las que se efectúen con la intención de prolongar la vida de la embarcación.*

Artículo 60. El servicio de inspección y verificación a botes, balsas, chalecos y aros salvavidas, señales de socorro, equipo para la extinción de incendios, equipos de radiocomunicación marítima y captación de información meteorológica requerido para la seguridad de la vida humana en el mar, se prestará en la forma y términos que establecen los tratados internacionales, los reglamentos aplicables y las normas oficiales mexicanas.

Los dispositivos y medios de salvamento e instalaciones que se dediquen a su mantenimiento deberán cumplir con las normas

oficiales mexicanas y las que establecen los tratados internacionales.

Artículo 61. La expedición de certificados de seguridad y las verificaciones correspondientes de embarcaciones o artefactos navales y su equipo de seguridad, así como la autorización de proyectos de construcción, reparación o modificación, se podrán realizar directamente por la Secretaría o por personas físicas o morales mexicanas, o sociedades clasificadoras de embarcaciones debidamente aprobadas, en los términos que determine la Secretaría. Para embarcaciones menores el reglamento respectivo establecerá un régimen simplificado.

Artículo 62. La autoridad marítima inspeccionará y verificará las condiciones de seguridad de la carga en los buques, solicitando al naviero, consignatario o capitán del buque, la información sobre el aseguramiento, estiba y trimado de la carga y las demás a las que esta ley o los tratados internacionales les confieran tal carácter.

Ley de Navegación

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Artículo 63. Para el transporte de mercancías peligrosas, éstas deberán estibarse en forma segura y apropiada. Cuando lo estime necesario, la autoridad marítima practicará inspecciones y verificaciones a las embarcaciones en puerto y a su cargamento, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Artículo 64. Los propietarios, navieros, capitanes y demás tripulantes de las embarcaciones, están obligados a facilitar las inspecciones y verificaciones, proporcionando los datos e informes que se les pida y ordenando las maniobras que se les indiquen, siempre que no se exponga la seguridad de la embarcación y de las instalaciones portuarias.

La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación, por autoridad administrativa o judicial, se harán a

bordo de ésta o en las oficinas de la capitanía de puerto en que se encuentre surta la embarcación, caso este último en que los objetos inspeccionados se devolverán de inmediato a la embarcación sin que puedan ser trasladados a otro lugar.

Los propietarios o navieros estarán obligados a cubrir todos los gastos que originen las inspecciones y verificaciones, incluyendo a los que se derivan de pruebas de resistencia y determinación de espesores, experimentos de estabilidad y las que la autoridad marítima estime necesarias, así como el importe de los gastos que implique la reparación del material averiado.

Artículo 66

CAPITULO VII PREVENCION DE LA CONTAMINACION MARINA

Artículo 65. Queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana.

Artículo 66. En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría será la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

En los casos de descargas y derrames accidentales, la Secretaría se podrá coordinar con la de Marina.

La Secretaría de Marina hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

Ley de Navegación

TITULO CUARTO DE LA PROPIEDAD DE LAS EMBARCACIONES

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 67. La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes muebles.

La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación; lo que constituye una universalidad de hecho.

Los elementos de individualización de una embarcación son: Nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto.

La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos anteriores que la forman.

CAPITULO II FORMAS DE ADQUISICION DE EMBARCACIONES

Artículo 68. El documento en el que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

Artículo 69. Además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común, la propiedad de una embarcación puede adquirirse por:

- I. Contrato de construcción, en los términos de esta ley;
- II. Dejación válidamente aceptada por el asegurador;
- III. Buena presa calificada por tribunal competente, conforme a las reglas de derecho internacional;
- IV. Decomiso;
- V. Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de derecho internacional; y
- VI. Abandono, en el caso previsto por el artículo 78 de esta ley.

Artículo 70. Salvo pacto en contrario, si se traslada el dominio de la embarcación hallándose en viaje, pertenecerán íntegramente al comprador los fletes que aquélla devengue, desde que recibió el último cargamento; pero si al tiempo de la traslación de dominio

hubiere llegado la embarcación a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Artículo 71. La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquirente según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

I. De compra venta de cosa futura, cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales, en este caso la propiedad de la embarcación se trasladará al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción; y

Ley de Navegación

II. De obra, cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación; en este caso la misma se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

Artículo 72. La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción.

CAPITULO III COPROPIEDAD MARITIMA

Artículo 73. Para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se

resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez competente. Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio por la minoría.

Artículo 74. Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos setenta y cinco quirates. Si el juez competente la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar a la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto. *Artículo 78*

Las decisiones de venta de la embarcación deberán ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el juez competente a solicitud de alguno podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes.

Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de los quirates. Ningún quiratario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de setenta y cinco de éstos.

Artículo 75. Cuando las decisiones a que se refiere este capítulo no puedan ser tomadas porque no se alcance la mayoría requerida, el juez competente podrá decidir, a petición de uno o varios de los quiratarios y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios.

CAPITULO IV AMARRE, ABANDONO Y DESGUACE DE EMBARCACIONES

Artículo 76. El amarre temporal de embarcaciones, consiste en su permanencia en puerto, fuera de operación comercial y sin tripulación de servicio a bordo, salvo la de guardia. El capitán de puerto autorizará el amarre temporal, designando el lugar y

tiempo de permanencia, si no perjudica los servicios portuarios, previa opinión favorable del administrador portuario, y previa garantía otorgada por el propietario o naviero, suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del amarre y el que siga al vencimiento de éste, si no se pusiese en servicio la embarcación, así como el documento laboral que demuestre que están cubiertas las indemnizaciones y demás prestaciones que legalmente deba pagar el propietario o naviero a la tripulación.

En el caso de que el amarre ocurriere en un área de operación concesionada del puerto, se otorgará la garantía por daños y perjuicios a favor del administrador portuario.

Artículo 77. Cuando transcurrido el plazo de amarre y las prórrogas, en su caso no se pusiere en servicio la embarcación, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de hundimiento o constituya un estorbo para la navegación u operación portuaria, la capitanía de puerto, por sí o a solicitud del administrador portuario, ordenará su remolque al lugar que convenga con el administrador portuario.

Si no se cumpliere la orden, la capitanía de puerto ordenará la maniobra por cuenta de los propietarios de la embarcación, decretará su retención y se procederá al trámite de ejecución de la garantía y, en su caso, al del remate de la embarcación, cuando el importe de la garantía no fuere bastante para pagar el costo de las maniobras y los daños y perjuicios que pudieren ocasionarse.

Artículo 78. El titular de la Secretaría podrá declarar el abandono de la embarcación o artefacto naval a favor de la nación, en los siguientes casos:

- I. Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre;

-
- II. Cuando, fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días;
 - III. Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o artefacto naval sea puesto en servicio; y *Artículo 80*
 - IV. Cuando quedare varado o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido por la autoridad marítima.

En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación o artefacto naval naufragado, seguirá siéndolo.

Artículo 79. El desguace de una embarcación se autorizará por la Secretaría al propietario en el lugar y por un plazo determinado, siempre y cuando no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa baja de la matrícula y constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias y medio marino, salvamento de la embarcación o recuperación de sus restos, y la limpieza del área donde se efectúe el desguace. En el caso de que el desguace ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se requerirá la opinión favorable de la administración portuaria sobre el lugar de desguace y la garantía se otorgará a favor de éste.

CAPITULO V PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE LAS EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES

Artículo 80. Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores, según el orden siguiente:

-
- Ley de Navegación*
- I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;
 - II. Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;
 - III. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;
 - IV. Los créditos a cargo de la embarcación, derivados del uso de infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje; y
 - V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

Artículo 81. Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, o de las propiedades radiactivas, o de su combinación con las tóxicas, explosivas u otras peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos, sólo los privilegios enumerados en las fracciones I, III y IV del artículo anterior, gravarán a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho.

Artículo 82. Los privilegios marítimos se extinguirán por el transcurso de un año, a partir del momento en que éstos se

hicieren exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arraigo de la embarcación.

Artículo 86

La extinción del privilegio no implica la del crédito o indemnización; éstos se extinguirán en la forma y términos señalados en la legislación aplicable.

Artículo 83. La cesión o subrogación de un crédito o indemnización garantizado con un privilegio marítimo entraña, simultáneamente, la cesión o subrogación del privilegio marítimo correspondiente.

Artículo 84. Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

- I. Los sueldos a los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;
- II. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación; y
- III. Los créditos del constructor o reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación. El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación.

El privilegio sobre la embarcación en construcción no se extingue por la transferencia de la propiedad.

Artículo 85. El constructor de una embarcación, o quien haya efectuado reparaciones a ésta, además de los privilegios a que se refiere el presente capítulo, tendrá un derecho de retención sobre la embarcación construida o reparada hasta la total solución del adeudo.

Artículo 86. Las disposiciones contenidas en este capítulo son aplicables a los artefactos navales, en lo conducente.

CAPITULO VI PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS

Artículo 87. Tendrán privilegio marítimo sobre las mercancías transportadas los créditos provenientes de:

- I. Fletes y sus accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje;
- II. Extracción de mercancías naufragadas; y
- III. Reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamentos en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería común.

Artículo 88. Los privilegios marítimos señalados en el artículo anterior se extinguirán si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un mes, contado a partir de la fecha en que finalizó la descarga de las mercancías.

Artículo 89. Iniciada la descarga, el transportista no podrá retener a bordo las mercancías, por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero podrá solicitar a la autoridad competente que se constituya garantía sobre las mismas. En todo caso, el transportista deberá depositar las mercancías en un lugar que no perjudique los servicios portuarios, a costa de los propietarios de la carga.

CAPITULO VII HIPOTECA MARITIMA

Artículo 90. Se podrá constituir hipoteca de una embarcación o artefacto naval construido o en proceso de construcción por el propietario mediante contrato, que deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos o cualquier otro fedatario público en el país o en el extranjero. La hipoteca marítima se extiende al flete, si así se pacta.

El orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas.

La cancelación de la inscripción de una hipoteca sólo podrá ser hecha por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.

Artículo 91. El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 80 de esta ley, y tendrá preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar a la embarcación o artefacto naval.

Artículo 92. En caso de pérdida o deterioro grave de la embarcación o artefacto naval, el acreedor hipotecario puede ejercer sus derechos sobre los derrelictos y además sobre:

- I. Indemnizaciones debidas por daños materiales ocasionados a la embarcación o artefacto naval;
- II. Los importes debidos a la embarcación por avería común;
- III. Indemnizaciones por daños ocasionados a la embarcación o artefacto naval, con motivo de servicios prestados; y

Ley de Navegación

IV. Indemnizaciones de seguro.

El gravamen real de hipotecas se extenderá a la última anualidad de intereses, salvo pacto en contrario.

Artículo 93. El propietario de la embarcación o artefacto naval hipotecado, no podrá gravarlo sin consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

Artículo 94. La acción hipotecaria prescribirá en tres años, contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza.

Para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, y conocerá del proceso el Juez de Distrito competente.

TITULO QUINTO DE LOS CONTRATOS DE EXPLOTACION DE EMBARCACIONES

CAPITULO I CONTRATOS DE FLETAMENTO

Artículo 95. En los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

Los contratos de fletamento se clasifican en:

- I. Fletamento o arrendamiento a casco desnudo.- El fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete. El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante.

En el contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción a compra;

- II.** Fletamento por tiempo.- El fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

El fletante se obliga además, a presentar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato. El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador y el capitán le debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento; y

- III.** Fletamento por viaje.- El fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

Ley de Navegación

El fletante se obliga además, a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento. El fletante conserva la gestión náutica y comercial.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento, en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Para los demás contratos de fletamento se estará a lo convenido por las partes y, en su caso a lo previsto en el presente capítulo.

Artículo 96. El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en esta ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

- I. Los elementos de individualización de la embarcación;
- II. Nombre y domicilio del fletante y fletador;
- III. Monto y forma de pago del flete; y
- IV. Duración del contrato.

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en un año.

Artículo 98

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia a lo establecido en la presente ley.

Artículo 97. Cuando las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato pactado corresponde al clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo

que parte de este clausulado se hubiere modificado, mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de textos, cruzada entre las partes; se entenderá que dichas pólizas fueron modificadas en los términos de dicha correspondencia.

Si un contrato de fletamento no ha sido firmado por ambas partes, pero de la correspondencia cruzada entre ellas se derivan los términos del mismo y las partes han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia.

Para la aplicación de las cláusulas, si sólo hay referencia a éstas por sus nombres sin el texto completo, se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.

CAPITULO II

CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR AGUA

Artículo 98. Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia,

documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el reglamento respectivo.

Artículo 99. Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos, se sujetarán a lo dispuesto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte por agua mediante conocimiento de embarque o contrato de fletamento, serán pactados libremente por las empresas navieras y los usuarios. Cuando no exista competencia efectiva en la explotación del servicio, la Secretaría a petición de la parte afectada y previa resolución favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.*

Artículo 100. El conocimiento de embarque deberá contener:

I. Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;

III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;

IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;

-
- V. El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
 - VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;
 - VII. La mención de los puertos de carga y de destino;
 - VIII. La mención de la modalidad y tipo de transporte;
 - IX. El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y
 - X. El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

Artículo 101. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los contratos de transporte por agua siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos:

- I. Que el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano;
- II. ~~Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta ley; y~~
Lev de Navegación Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta ley; y
- III. Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las pólizas de fletamento, pero si se expiden conocimientos de embarque de una embarcación sujeta a este tipo de póliza, éstos quedarán sometidos a las presentes disposiciones.

Artículo 102. El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

Se considerará que las mercancías son entregadas cuando estén en poder del destinatario o a su disposición, de acuerdo con el contrato, esta ley o los usos y costumbres internacionales, o en poder de una autoridad o tercero a quienes según las disposiciones legales aplicables hayan de entregarse.

Artículo 103. El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por la empresa naviera o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito a la empresa naviera o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de esas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. De no darse el aviso anterior, se tendrán por entregados conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque.

Las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque prescribirán en doce meses, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.

Artículo 104. La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos

especiales de giro, por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte.

Artículo 105. La empresa naviera o el operador, no serán responsables por daños a las mercancías que resulten de:

- I. Faltas náuticas en la navegación, del capitán, tripulación o piloto;
- II. Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de la empresa naviera o del operador;
- III. Caso fortuito o fuerza mayor;

Lev de Navegación

- IV. Actos u omisiones del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes o representantes;
- V. La naturaleza de las propias mercancías que ocasionen la disminución de volumen o peso;
- VI. Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas;
- VII. Vicios ocultos; y
- VIII. Aquellos otros aspectos contemplados en el Código Civil.

El cargador proporcionará a la empresa naviera o al operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que él consigna e indemnizará a la empresa naviera o al

operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos.

Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.

CAPITULO III CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AGUA

Artículo 106. Por el contrato de transporte de personas por agua la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa. Este contrato debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo.

Cuando no exista una competencia efectiva en la prestación del servicio regular de transporte de personas por agua, la Secretaría, previa opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.

En caso de que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste. Estos deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia. La regulación tarifaria sólo permanecerá en tanto subsistan las condiciones que le dieron origen.

Artículo 107. El transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable.

El transportista es responsable de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancías, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.

El transportista se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad, en los términos del reglamento respectivo.

Artículo 108. El transportista es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de pasajeros.

Artículo 109. Las acciones derivadas del contrato de transporte de personas por agua y su equipaje prescriben en el término de un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino; si la embarcación no zarpara a partir de la fecha en que se comunicó al pasajero tal situación.

CAPITULO IV CONTRATOS DE REMOLQUE TRANSPORTE

Artículo 110. El contrato de prestación de servicio de remolque transporte que consiste en la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto, desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción.

En el remolque transporte, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán frente a terceros de los daños y perjuicios que causen, salvo prueba en contrario.

Las acciones derivadas de estos contratos prescribirán en el término de seis meses, contados a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino.

TITULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION

CAPITULO I ABORDAJES

Artículo 111. Se entiende por abordaje a la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.

Artículo 115

Si después de un abordaje, una embarcación naufragare en el curso de su navegación a puerto, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán aun cuando el abordaje ocurra entre embarcaciones de un mismo propietario.

Artículo 112. Los casos de abordaje se delimitarán de acuerdo con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecido en esta ley.

Artículo 113. Para los casos de abordaje con otra embarcación en remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la remolcada, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la remolcadora, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

Artículo 114. Las acciones derivadas del abordaje prescribirán en cuatro años contados a partir de la fecha del accidente. En caso de que se tenga el derecho de repetir en razón de haberse pagado por otras personas también responsables, éste prescribirá al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago.

CAPITULO II AVERIAS

Artículo 115. Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario, en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos.

Las averías se clasifican en:

- I. Avería común o gruesa es cuando se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua.

El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses; y

- II. Avería particular o simple toda la que no pueda ser considerada como común.

Las averías particulares son a cargo del propietario de la cosa que sufre el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que puede ejercitar contra terceros.

Artículo 116. Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales, que se integran en las Reglas de York y Amberes vigentes.

Artículo 117. Los sacrificios y gastos extraordinarios para la seguridad común de la embarcación deberán ser decididos por el capitán y sólo serán admitidos en avería común aquéllos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común.

Cuando se haya producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlos en los libros oficiales de navegación, indicando la fecha, hora y lugar del suceso, las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas sobre estos hechos.

Corresponde al capitán, al propietario o al armador de la embarcación afectada, declarar la avería común, ante la autoridad marítima y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el juez competente, inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de la avería. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo.

Si el capitán, el propietario o el armador no declaran la avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al juez competente que ésta se declare, petición que sólo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común.

Estando de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador para que realice la liquidación correspondiente.

Artículo 118. Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de la mercancía que deban contribuir a ésta, están obligados, antes de que les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u

otorgar garantía a satisfacción del propietario o armador para responder al pago que les corresponde.

En dicho compromiso o garantía, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito de garantía, el propietario o armador tiene el derecho a retener las mercancías hasta que se cumpla con las obligaciones que establece este artículo.

La declaración de avería común no afecta las acciones particulares que puedan tener la empresa naviera o los dueños de la carga.

Artículo 119. Las acciones derivadas de la avería común prescriben en un año, contado a partir de la fecha de llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la declaración de avería común. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común la prescripción opera al término de cuatro años contados a partir de la fecha de su firma.

CAPITULO III SALVAMENTO

Artículo 120. Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve a cabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste.

Artículo 121. Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o personas en peligro están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Artículo 122. La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deban establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el reglamento respectivo.

Artículo 123. El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto serán coordinados por su titular, quien podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviero.

Artículo 124. El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

Artículo 125. Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

CAPITULO IV HUNDIMIENTO Y REMOCION

Artículo 126. Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval o carga se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y, a juicio de la autoridad marítima, constituya

un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables o para la preservación del medio ambiente, dicha autoridad ordenará al propietario o naviero que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato y concluir dentro del plazo que se le fije, la señalización, remoción, reparación, o su hundimiento si fuere necesario, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. De no cumplirse tal requerimiento la autoridad marítima podrá removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero.

Artículo 127. Cuando las embarcaciones, aeronave o artefacto naval hundido o varado, no se encuentre en el caso previsto en el artículo anterior, el propietario o la persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar éstos o su carga, requerirá autorización de la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos que se establezcan en el reglamento respectivo.

La persona autorizada en los términos del párrafo anterior, dispondrá del plazo de un año, a partir de la fecha del siniestro, para efectuar la remoción, misma que deberá realizarse en los términos que señale la autoridad marítima.*

Artículo 128. En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar una embarcación, aeronave o artefacto naval o su carga, no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la Secretaría podrá declarar abandonados éstos y pasarán al dominio de la Nación.

En este caso, la autoridad marítima estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate o venta, por medio de subastas. Si el producto de la venta no es suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar al Gobierno Federal la diferencia, mediante el procedimiento administrativo de ejecución, sirviendo como documento probatorio del cobro, el presupuesto que al efecto se realice.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

CAPITULO V DERRELICTOS MARITIMOS

Artículo 129. Se entiende por derrelicto las embarcaciones o artefactos navales que se encuentran en estado de no navegabilidad, sus provisiones y carga, máquinas, anclas, cadenas de pesca abandonadas y los restos de embarcaciones y aeronaves, así como las mercancías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas en que México ejerza soberanía o jurisdicción.

Artículo 130. Los derrelictos marítimos, o los pecios que se encuentren en aguas en donde se ejerza jurisdicción y que presenten un interés arqueológico, histórico o cultural, de acuerdo con la ley de la materia, son propiedad de la Nación. Toda persona que descubra un derrelicto marítimo, o un pecio, está obligada a comunicarlo de inmediato a la autoridad marítima, y deberá, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su arribo a puerto, hacer la declaración circunstanciada ante dicha autoridad.

CAPITULO VI RESPONSABILIDAD CIVIL

Artículo 131. El propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil.

Artículo 132. Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte.

Con objeto de cubrir la indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque, que excedan de los límites de responsabilidad establecidos en el convenio citado en el párrafo anterior, los propietarios, las empresas navieras o los dueños de la carga deberán acreditar la suscripción de algún acuerdo voluntario o fondo de indemnización, de conformidad con los límites y términos que establece el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.

CAPITULO VII INVESTIGACION DE ACCIDENTES MARITIMOS

Artículo 133. El capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, está obligado a levantar el acta de

protesta de todo accidente o incidente marítimo, así como de cualesquiera otros hechos de carácter extraordinario relacionados con la navegación o el comercio marítimos; misma ~~que~~ ~~será~~ firmada por los que intervengan en ella.

En materia de abordaje, estarán legitimados para levantar el acta de protesta los capitanes y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas.

Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación esté presente durante las diligencias que se practiquen.

Artículo 134. El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:

- I. Deberá entregarse dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación o, en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado;
- II. El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada;
- III. De oficio o a petición del denunciante, la autoridad marítima podrá requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como realizar las inspecciones y mandar practicar los peritajes que fueren convenientes para determinar las circunstancias en que se produjeron los acontecimientos denunciados, sus probables causas, los daños ocasionados y las personas a quienes podría imputarse responsabilidad; y
- IV. Todas las actuaciones se harán constar en un acta administrativa, la cual será firmada por los que intervengan en ella y por el capitán de puerto.

Artículo 135. Realizadas las actuaciones a que se refiere el artículo anterior, el expediente será remitido a la Secretaría, la cual deberá:

- I. Revisar el expediente con el fin de determinar si está debidamente integrado y, en su caso, disponer que se practiquen cualesquiera otras diligencias que estime necesarias;
- II. Emitir dictamen fundado y motivado en el que se establezca si se incurrió en infracción administrativa y si, en su opinión, los hechos denunciados podrían considerarse configurativos de un delito. Tratándose de salvamentos, el dictamen determinará también el monto de la remuneración, la cual deberá calcularse en los términos de los tratados internacionales sobre salvamento marítimo;
- III. Imponer, en su caso, las sanciones administrativas que corresponda y, de considerarlo procedente, turnar las actuaciones al ministerio público federal para el ejercicio de las funciones que le competan; y
- IV. Trasladar el expediente al juzgado de distrito competente en el puerto de arribo, con aviso a las demás autoridades correspondientes, a petición de cualesquiera de las partes interesadas, si alguna de ellas no estuviere conforme con el dictamen de que se trata en el segundo párrafo de la fracción II de este artículo.

TITULO SEPTIMO SANCIONES

CAPITULO UNICO DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 136. Para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, así como la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.*

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Artículo 137. Para los efectos del presente capítulo, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este capítulo.

Artículo 138. Los capitanes de puerto, en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán una multa de cincuenta a un mil días de salario a:

- I. Las empresas navieras, por no cumplir con los requisitos que establece el artículo 17;
- II. Las empresas navieras y operadores, por carecer del seguro a que se refiere el artículo 107;
- III. Los capitanes y patronos de embarcaciones, por no traer a bordo, de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 9o;
- IV. Los capitanes de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 117;
- V. Los patronos de embarcaciones por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 27;
- VI. Los tripulantes que incumplan con lo dispuesto en el artículo 23;
- VII. El propietario o naviero que autorice o consienta el manejo de la embarcación o artefacto naval, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica; y

VIII. Las personas que cometan infracciones a ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en el presente capítulo.

Artículo 139. La Secretaría impondrá una multa de un mil a diez mil días de salario a:

- I.** Se deroga conforme al D.O.F. publicado el 26 de mayo de 2000.
- II.** Las empresas navieras, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 44;
- III.** Los propietarios de las embarcaciones, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 30;
- IV.** Los capitanes y patrones de embarcaciones por:
 - a)** No enarbolar la bandera en aguas mexicanas;
 - b)** Falta del despacho de salida del puerto de origen, de embarcaciones que arriben a puerto; y
 - c)** No utilizar el servicio de pilotaje o remolque, cuando éste sea obligatorio.
- V.** Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y
- VI.** Los pilotos de puerto, por infracción al artículo 50.

Artículo 140. La Secretaría impondrá una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario a:

- I. Los propietarios de las embarcaciones o a las empresas navieras por:
 - a) Proceder al desguace, en contravención de lo establecido por el artículo 79;
 - b) No efectuar en el plazo que fije la autoridad marítima, la señalización, remoción o extracción de embarcaciones, aeronaves o artefactos navales a la deriva, hundidos o varados;
 - c) Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 35, fracción I, sin permiso de la Secretaría;
 - d) Por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 65;
 - e) Por no contar con el seguro a que se refiere el segundo párrafo del artículo 131; y
 - f) Abanderar o matricular una embarcación o artefacto naval en otro Estado, sin haber obtenido previamente la dimisión de la bandera mexicana.
- II. Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional;
- III. Los capitanes o patronos de embarcaciones por:
 - a) Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de él, la autoridad marítima prohíba salir;
 - b) No justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones; y

Lev de Navegación

-
- c) No cumplir con la obligación establecida en el artículo 121; y
 - IV. Los concesionarios, por incumplimiento a lo establecido en el artículo 56.
 - V. Las personas que cometan infracciones a la ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en el presente capítulo.*

TRANSITORIOS

Primero. Esta ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Segundo. Se abrogan:

- I. La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 8 de enero de 1981, y sus reformas;
- II. La Ley Sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 2 de febrero de 1929; y

Transitorios

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

- III. La Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 11 de diciembre de 1930.

Tercero. Se derogan:

- I. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250;
- II. Los artículos lo., fracciones I a IV, 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554 de la Ley de Vías Generales de Comunicación;
- III. Los artículos 19, en lo que se oponga a la presente ley, 21, fracciones XIII y XVI a XVIII, 641 a 944, 1043, fracciones III, V, VII y VIII, y 1044 del Código de Comercio; y
- IV. Todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta ley.

Cuarto. En tanto no sean expedidos los reglamentos de la presente ley, se continuarán aplicando los vigentes a la fecha, en lo que no se opongan a la misma.

Quinto. Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la fecha de expedición de la presente ley, continuarán en vigor hasta el término de su vigencia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Puertos.

Sexto. Las solicitudes de concesiones, permisos o autorizaciones, que se encuentren en proceso de trámite al entrar en vigor la presente ley, quedarán sujetas al régimen y condiciones previstos en la misma.

Ley de Navegación

México, D.F., a 18 de diciembre de 1993.- Dip. **Cauhtémoc López Sánchez**, Presidente.- Sen. **Eduardo Robledo Rincón**, Presidente.- Dip. **Sergio González Santa Cruz**, Secretario.- Sen. **Antonio Melgar Aranda**, Secretario.- 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 el presente Decreto en la residencia del poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y tres.- **Carlos Salinas de Gortari.**- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **José Patrocinio González Blanco Garrido.**- Rúbrica.

Transitorios

DISPOSICIONES TRANSITORIAS 2000

Publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Primero. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Segundo. Quedan derogadas todas las leyes, reglamentos o disposiciones que se opongan a las reformas contenidas en este decreto.

Tercero. Queda facultado el Ejecutivo Federal para expedir todas las disposiciones reglamentarias derivadas del presente decreto.

Cuarto. Las embarcaciones extranjeras que al entrar en vigor este decreto se hallen inscritas en el Programa de Abanderamiento continuarán disfrutando del mismo tratamiento que se da a las embarcaciones mexicanas, hasta el vencimiento del plazo que se haya otorgado, el que no será prorrogado por ninguna causa.

Quinto. Los permisos temporales de navegación a que se refiere el artículo 34 de la Ley, otorgados antes de la entrada en vigor de este decreto, continuarán vigentes hasta su vencimiento.

Sexto. La Secretaría expedirá a los marinos mercantes que antes de esta reforma hubiesen obtenido el título de piloto naval y maquinista naval, mediante solicitud, los títulos de Ingeniero Geógrafo e Hidrógrafo y de Ingeniero Mecánico Naval.

México, D.F., a 28 de abril de 2000.- Sen. **Dionicio Pérez Jácome**, Vicepresidente en funciones.- Dip. **Francisco José Paoli Bolio**, Presidente.- Sen. **Raúl Juárez Valencia**,

Secretario.- Dip. **Guadalupe Sánchez Martínez**, Secretario.-
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 el presente Decreto en la residencia del poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de mayo de dos mil.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Diódoro Carrasco Altamirano**.- Rúbrica.