LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS

TEXTO VIGENTE
Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006

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

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

SE EXPIDE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se expide la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I
ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY

Artículo 1.- Esta Ley es de orden público y tiene por objeto 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 2.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:

I. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II. Navegación: La actividad que realiza una embarcación, para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados.

III. Comercio Marítimo: Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales 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.

IV. Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.

V. Artefacto Naval: Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.

VI. Marina Mercante: El conjunto formado por las personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que conforme a la Legislación aplicable ejerzan o intervengan en el comercio marítimo.

VII. Contaminación Marina: La introducción por el hombre, directa o indirectamente de substancias o de energía en el medio marino que produzcan o puedan producir efectos nocivos a la vida y recursos marinos, a la salud humana, o la utilización legítima de las vías generales de comunicación por agua en cualquier tipo de actividad, de conformidad con los Tratados Internacionales.

VIII. Propietario: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.

X. Operador: La persona física o moral, que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.

XI. Tratados Internacionales: los Tratados Internacionales en la materia en los que los Estados Unidos Mexicanos sean parte.

XII. Desguace: El desmantelamiento de una embarcación y la separación de sus elementos estructurales, casco y cubiertas, así como la destrucción total, deliberada y metódica de la embarcación.

XIII. Dragado: Retiro, movimiento y/o excavación de suelos cubiertos o saturados por agua. Acción de ahondar y limpiar para mantener o incrementar las profundidades de puertos, vías navegables ó terrenos saturados por agua; sanear terrenos pantanosos, abriendo zanjas que permitan el libre flujo de las aguas; eliminar en las zonas donde se proyectan estructuras, los suelos de mala calidad.

Artículo 3.- Son Vías Generales de Comunicación por Agua o Vías Navegables:

a).- El mar territorial, la zona económica exclusiva y las aguas marinas interiores;

b).- Los ríos navegables y sus afluentes que también lo sean, los vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, así como canales que se destinan a la navegación, siempre que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar, o que en todo o en parte sirvan de límite al territorio nacional, o a dos o más entidades federativas, o que pasen de una entidad federativa a otra, o crucen la línea divisoria con otro país; y

c).- Los vasos, lagos, lagunas interiores navegables.

Artículo 4.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, o vías navegables, la navegación y el comercio marítimos en las aguas marinas interiores y en las zonas marinas mexicanas y, en general todos los actos y hechos que en ellas se lleven a cabo.

Para efectos de esta ley, las embarcaciones y los artefactos navales, serán objeto de una regulación idéntica, exceptuando los señalados en el artículo 10 fracción I, inciso e) de esta Ley.

Artículo 5.- Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional, aún 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 y los artefactos navales extranjeros que se encuentren en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas quedarán sujetos por ese sólo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación nacional.

Artículo 6.- A falta de disposición expresa de esta Ley, sus reglamentos y de los Tratados Internacionales se aplicarán de acuerdo a la materia supletoriamente:

I. Ley General de Bienes Nacionales;

II. Ley Federal del Mar;

III. Ley de Puertos;

IV. El Código de Comercio y la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;

V. La Ley Federal de Competencia Económica;

VI. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo;

VII. Los Códigos Civil Federal y Federal de Procedimientos Civiles;

VIII. La Ley del Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros;

IX. La Ley Federal del Trabajo; y

X. Los usos y las costumbres marítimas internacionales.

CAPÍTULO II
AUTORIDAD MARÍTIMA

Artículo 7.- La autoridad marítima en materia de Marina Mercante, la ejerce el Ejecutivo Federal a través de:

I. La Secretaría, por sí o por conducto de las capitanías de puerto;

II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas; 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.

Artículo 8.- 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, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley;

II.- Intervenir en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima; ser la ejecutora de los mismos en el ámbito de su competencia, y ser su intérprete en la esfera administrativa;

III.- Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante;

IV.- Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;

V.- Abanderar y matricular las embarcaciones, así como los artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;

VI.- 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;

VII.- Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos del reglamento respectivo;

VIII.- Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación, cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo;

IX.- Regular y vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, así como auxiliar a la Secretaría de Marina dentro de sus respectivos ámbitos de competencia;

X.- Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;

XI.- Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación en aguas interiores;

XII.- Regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente de acuerdo con esta Ley y su reglamento;

XIII.- Inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los Tratados Internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

XIV.- Inspeccionar a las embarcaciones extranjeras, de conformidad con los Tratados y Convenios internacionales;

XV.- Otorgar autorización de inspectores a personas físicas, para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de lo que establezcan los tratados internacionales, y la legislación nacional aplicable, manteniendo la supervisión sobre dichas personas;

XVI.- Establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional, incluidos los de navegación costera y de aguas interiores, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia no existan condiciones de competencia efectiva;

XVII.- Solicitar la intervención de la Secretaría de Economía, cuando presuma la existencia de prácticas comerciales internacionales violatorias de la legislación nacional en materia de comercio exterior, así como de los Tratados Internacionales;

XVIII.- Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia en los términos del reglamento respectivo y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;

XIX.- Coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral;

XX.- Solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, cuando presuma la existencia de prácticas violatorias a la Ley Federal de Competencia Económica; así como coadyuvar en la investigación correspondiente;

XXI.- Imponer sanciones por infracciones a esta Ley, a sus reglamentos, y a los Tratados Internacionales vigentes en las materias señaladas en esta Ley; y

XXII.- Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

Artículo 9.- Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada; con las siguientes atribuciones:

I.- Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional;

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 arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales;

IV.- Vigilar que la navegación, las maniobras y los servicios portuarios a las embarcaciones se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;

V.- Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y control de tráfico marítimo en su caso, y de ayudas a la navegación;

VI.- Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación, de conformidad con lo establecido en las fracciones XIII y XIV del artículo anterior;

VII.- Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;

VIII.- Ordenar 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 en las aguas de su jurisdicción;

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 relativos a embarcaciones que se encuentren en el ámbito de su jurisdicción, de

conformidad con las disposiciones aplicables de esta Ley, y actuar como auxiliar del Ministerio Público para tales investigaciones y actuaciones;

XII.- Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las embarcaciones, en el término establecido en la fracción II del Artículo 35 de esta Ley;

XIII.- Imponer las sanciones en los términos de esta Ley; y

XIV.- Las demás que las leyes le confieran.

Las policías federales, estatales y municipales, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando así lo requiera, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia.

En uso de sus facultades, el capitán de puerto es la máxima autoridad, por lo que le estará prohibido someter sus decisiones al criterio de las administraciones portuarias.

TÍTULO SEGUNDO
DE LA MARINA MERCANTE

CAPÍTULO I
ABANDERAMIENTO Y MATRÍCULA DE EMBARCACIONES

Artículo 10.- 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 con el reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

Para su matriculación, las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

I.- Por su uso, en embarcaciones:

a) De transporte de pasajeros;

b) De transporte de carga;

c) De pesca;

d) De recreo y deportivas;

e) Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y por los servicios que estas prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.

f) Mixto de carga y pasaje; y

g) Dragado.

II.- Por sus dimensiones, en:

a).- Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor: todo aquel de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar, y

b).- Buque o embarcación menor o artefacto naval menor: todo aquel de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.

Las embarcaciones que se encuentren en vías navegables mexicanas deberán estar abanderadas, matriculadas y registradas en un solo Estado, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados aplicables en la materia. Siempre y cuando permanezcan en vías navegables mexicanas, deberán enarbolar la bandera mexicana en el punto más alto visible desde el exterior, en tanto las condiciones meteorológicas lo permitan.

Artículo 11.- Las personas físicas o morales mexicanas constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán, solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales en los siguientes casos:

I. Cuando sean de su propiedad; y

II. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana, o bien con una extranjera autorizada para actuar como tal conforme a las leyes nacionales.

Autorizado el abanderamiento, la autoridad marítima hará del conocimiento de la autoridad fiscal competente, el negocio jurídico que tenga como consecuencia la propiedad o posesión de la embarcación.

En el abanderamiento y matriculación, las embarcaciones y los artefactos navales deberán cumplir con los Tratados Internacionales y con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.

Artículo 12.- La autoridad marítima, a solicitud del propietario o naviero, abanderará embarcaciones como mexicanas, previo cumplimiento de las normas de inspección y certificación correspondientes. La autoridad marítima deberá además expedir un pasavante de navegación mientras se tramita la matrícula mexicana, de conformidad con los requisitos que establezca el reglamento respectivo.

En el extranjero, la autoridad consular mexicana, a solicitud del propietario o naviero, abanderará provisionalmente embarcaciones como mexicanas y, mediante la expedición de un pasavante autorizará la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde tramitará la matrícula.

Artículo 13.- Se considerarán 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 14.- El certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida y, será cancelado por la autoridad marítima en los siguientes casos:

I.- Por no reunir 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 las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

V.- Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeras, 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, hecha por el propietario o titular del certificado de matrícula.

La autoridad marítima, a petición del propietario o naviero, sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación, cuando este 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 entre las partes.

CAPÍTULO II
REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL

Artículo 15.- La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional.

Podrán registrar embarcaciones mayores en el Registro Público Marítimo Nacional:

I.- Los ciudadanos mexicanos;

II.- Las personas morales mexicanas, constituidas conforme a la legislación aplicable; y

III.- Los extranjeros residentes en el país, cuando se trate de embarcaciones de recreo o deportivas.

Artículo 16.- La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, así como los procedimientos, formalidades y requisitos de inscripción, se establecerán en el reglamento respectivo.

Artículo 17.- En el Registro Público Marítimo Nacional se inscribirán los siguientes actos jurídicos de conformidad con los requisitos que determine el reglamento respectivo:

I.- Los correspondientes a navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar sus estatutos sociales o, actas de nacimiento;

II.- Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas y gravámenes sobre las embarcaciones mexicanas; mismos que deberán constar en instrumento público otorgado ante notario o corredor público;

III.- Los contratos de arrendamiento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;

IV.- Los contratos de construcción de embarcaciones que se lleven a cabo en el territorio nacional o bien, de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;

V.- Las resoluciones judiciales y administrativas que consten de manera auténtica; y

VI.- Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

Artículo 18.- 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 producirán efectos contra terceros, los cuales podrán aprovecharlos en lo que les fueran favorables.

Artículo 19.- No requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores que establezca el reglamento respectivo.

CAPÍTULO III
EMPRESAS NAVIERAS

Artículo 20.- Para actuar como naviero mexicano se requiere:

I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana;

II. Tener domicilio social en territorio nacional;

III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional; y

IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones cuyo tonelaje total sea de un mínimo de 500 toneladas de registro bruto.

El requisito señalado en la fracción IV, no será exigible a quienes manifiesten que sus embarcaciones estarán destinadas a la navegación interior para prestar servicios de transporte de pasajeros o pesca, o que se dedicarán a la operación de servicios de turismo náutico con embarcaciones menores de recreo y deportivas.

Artículo 21.- Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores o navieros, 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, de conformidad con las disposiciones reglamentarias al respecto.

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 la anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.

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

CAPÍTULO IV
AGENTES NAVIEROS

Artículo 22.- El agente naviero es la persona física o moral que está facultada para que en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, actúe en su nombre o representación como:

I.- Agente naviero general, quien tendrá la facultad de representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de arrendamiento y de fletamento; nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima;

II.- Agente naviero consignatario de buques, quien tendrá la facultad de realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la embarcación en el puerto de consignación conforme al artículo 24 de esta Ley; y

III.- Agente naviero protector, quien será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario.

El agente naviero protector, antes de ser admitido, deberá garantizar que el interesado pasará por lo que él haga y pagará lo juzgado y sentenciado. La garantía será calificada por la autoridad bajo su responsabilidad y se otorgará por el agente naviero protector, comprometiéndose con el dueño del negocio a pagar los daños, perjuicios y gastos que se le irroguen a éste por su culpa o negligencia.

Todo agente naviero estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días hábiles para contestar la demanda.

Artículo 23.- Todo agente naviero deberá ser autorizado para actuar como tal, para lo cual acreditará los siguientes requisitos:

I. Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a la legislación mexicana;

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

IV. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

Artículo 24.- 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, a la embarcación que le fuere consignada;

II.- Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho de la embarcación;

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 de la embarcación, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente;

V.- Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente la embarcación, 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 concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionados con la embarcación.

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 consignatarios de buques en los puertos mexicanos para atender a sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría.

CAPÍTULO V
TRIPULACIÓN

Artículo 25.- Las personas que presten un servicio a bordo de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, se considerarán para efectos de esta Ley como tripulantes de los mismos.

El reglamento respectivo establecerá la dotación mínima de tripulantes para cada tipo de embarcación pesquera, así como los requisitos de los certificados de competencia necesarios de conformidad con la legislación pesquera y los tratados internacionales aplicables.

No se considerarán tripulantes de las embarcaciones y artefactos navales, al personal técnico que realice las funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración; en las embarcaciones pesqueras al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de recursos pesqueros.

Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas, mecánicos y en general todo el personal que tripule una embarcación o que labore en un artefacto naval mexicanos, deberán ser mexicanos por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad.

Artículo 26.- El número y la capacitación de los tripulantes deberán garantizar la seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como la prevención de la contaminación marina. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica y práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con los requisitos especificados en el reglamento respectivo, y como lo determine el Convenio Internacional sobre las

Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, así como los demás Tratados Internacionales.

Los propietarios y navieros están obligados a vigilar que los tripulantes a su servicio cumplan con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por el incumplimiento de este artículo con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.

Artículo 27.- Las tripulaciones de embarcaciones, deberán contar con un capitán o patrón, así como con los oficiales que corresponda, según se establezca en los términos de los Tratados Internacionales, de esta Ley y su respectivo reglamento. El capitán o patrón deberá permanecer en su cargo mientras no sea relevado y por cuestiones de seguridad deba permanecer en su puesto.

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 alta mar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de las embarcaciones o artefactos navales y será responsable de éstas, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice, aún cuando no se encuentre a bordo.

Artículo 28.- El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

I.- Mantener el orden y la disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de esos objetivos;

II.- Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por los Tratados Internacionales, la legislación y los reglamentos aplicables. Las anotaciones en los libros y documentos que deban mantenerse en virtud de las disposiciones antes citadas;

III.- Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;

IV.- Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil Federal; y

V.- Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

Artículo 29.- 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. El capitán o en su defecto el primer oficial de navegación deberán registrar en el Diario de Navegación todos los incidentes o accidentes que durante su guardia acaeciesen.

El primer oficial, en ausencia del capitán será responsable de la operación y navegabilidad de la embarcación o el artefacto naval.

Toda embarcación mayor 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 la disciplina a bordo, y cumplir las ordenes recibidas; quedando facultado para requerir cooperación de todo el personal de la embarcación o artefacto naval, cuando este en puerto, para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias.

Artículo 30.- Los patrones de las embarcaciones o quien dirija la operación en los artefactos navales ejercerán el mando vigilando que se mantengan 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 o artefacto naval.

CAPÍTULO VI
EDUCACIÓN MARÍTIMA MERCANTE

Artículo 31.- La Educación Náutica, es de interés público, por lo que la Secretaría organizará e impartirá directamente la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante, con planes y programas de estudios registrados ante la Secretaría de Educación Pública, deberá contar con un buque escuela con la tecnología didáctica necesaria y actualizada para el cumplimiento de sus objetivos.

Las instituciones educativas de estudios superiores que autorice la Secretaría y la de Educación Pública, podrán ofrecer estudios de posgrado a los oficiales de la Marina Mercante Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Educación, para lo cual deberán contar con los bienes muebles, equipos y sistemas adecuados para la enseñanza práctica y con planes y programas de estudios que ambas Secretarías determinen.

El personal que imparta la formación y capacitación deberá contar con un registro ante la Secretaría, así como cumplir con los requisitos establecidos en los tratados internacionales.

Artículo 32.- Los planes y programas de estudio para la formación y capacitación de los diversos niveles de profesionales y subalternos de las tripulaciones de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, serán autorizados por la Secretaría, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante mexicana. En la integración de tales planes y programas se valorarán las opiniones de los propietarios, navieros, colegios de marinos y demás entidades vinculadas al sector marítimo.

La Secretaría, coadyuvará con la autoridad en materia de pesca, al desarrollo de planes y programas de capacitación acordes con la actividad del sector; en la integración de estos, deberán valorar las opiniones de las asociaciones sectoriales, los centros de investigación pesquera y, demás entidades vinculadas, todo ello con apego a las disposiciones aplicables.

Los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Tripulación y Guardia para la Gente de Mar y los demás Tratados Internacionales, 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, y de Ingeniero Mecánico Naval, respectivamente.

CAPÍTULO VII
DE LA COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA EN MATERIA DE DESATENCIÓN DE TRIPULACIONES EXTRANJERAS EN EMBARCACIONES EXTRANJERAS

Artículo 33.- Lo dispuesto en este capítulo será aplicable en caso de que una embarcación con bandera extranjera se encuentre en vías navegables mexicanas y la autoridad marítima competente presuma que la tripulación ha sido abandonada o corra el peligro de perder la vida o se ponga en riesgo su integridad corporal.

Artículo 34.- El procedimiento de coordinación de competencias entre autoridades administrativas regulado en este capítulo, no restringirá de forma alguna las facultades de cada una de dichas

autoridades. Todas ellas estarán obligadas a facilitar de modo expedito la solución efectiva de las contingencias referidas en el artículo anterior.

Artículo 35.- Cuando surja una situación regulada según se dispone en este capítulo, las autoridades y partes del mismo deberán desahogar el siguiente procedimiento:

I. 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, el capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, o bien la persona que acredite la representación legal de los tripulantes, estarán legitimados para solicitar se levante un acta de protesta ante la capitanía de puerto, de conformidad con lo establecido en el capítulo precedente;

II. En un plazo de tres días hábiles luego de la presentación de la protesta, la capitanía de puerto que haya conocido de la misma deberá notificar sobre el conflicto existente al cónsul del pabellón de la embarcación y a aquellos de la nacionalidad de los tripulantes, a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, a la Secretaría de Salud, al Instituto Nacional de Migración, a la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, y a la Administración Portuaria, para que actúen en el ámbito de su competencia y sus funciones;

III. En el mismo plazo establecido en la fracción que antecede, la capitanía de puerto deberá citar al agente naviero consignatario de la embarcación y en su caso, al propietario de la misma para que en un plazo de diez días hábiles desahoguen una audiencia en las oficinas de la capitanía de puerto, en donde plantearán a la autoridad los mecanismos para resolver la situación, los cuales deberán incluir como mínimo la sustitución y repatriación de los tripulantes, así como la gestión segura de la embarcación. Tomando en consideración los planteamientos expuestos, la capitanía de puerto establecerá un plazo que no podrá exceder de quince días hábiles para el cumplimiento de las obligaciones adquiridas. La autoridad levantará un acta de dicha audiencia y los que en ella intervengan deberán firmarla;

IV. Durante el plazo de ejecución de las obligaciones adquiridas de acuerdo con la fracción anterior, la autoridad marítima estará facultada para solicitar las reuniones de verificación que considere necesarias;

V. En caso de incumplimiento de las obligaciones adquiridas de conformidad con la fracción III de este artículo, la autoridad marítima será la competente para coordinar las acciones tendientes a dar solución a la contingencia; y

VI. Una vez que la tripulación haya sido desembarcada y esté comprobado su buen estado de salud, el Instituto Nacional de Migración tramitará la repatriación a costa del naviero o del propietario de la embarcación de modo solidario. Entre tanto, el agente naviero consignatario y en su caso el propietario de la misma embarcación de modo solidario, sufragarán la manutención integral de los tripulantes a ser repatriados. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta obligación.

TITULO TERCERO
DE LA NAVEGACIÓN

CAPÍTULO I
RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN

Artículo 36.- La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estarán abiertos, en tiempos de paz a las embarcaciones de todos los Estados, conforme al principio de reciprocidad internacional. Cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, la Secretaría podrá negar la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos.

Asimismo, cualquier embarcación que navegue en zonas marinas mexicanas deberá observar la obligatoriedad de obedecer los señalamientos para detenerse o proporcionar la información que le sea solicitada por alguna unidad de la Armada de México. Lo anterior, con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas aplicables por sí misma o en coadyuvancia con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación de la materia. En caso de desobediencia, se impondrán las sanciones establecidas por esta Ley y por las demás disposiciones aplicables.

Artículo 37.- La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor; o bien cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente, parcial o totalmente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la integridad de las personas y la seguridad de las embarcaciones, así como de los bienes en general.

Artículo 38.- 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 del mar territorial, de agua tierra adentro, incluidas las aguas ubicadas dentro de la línea base del mar territorial;

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.

La Secretaría, en coordinación con las demás dependencias de la Administración Pública Federal en sus respectivos ámbitos de competencia, deberá vigilar que la realización de las actividades económicas, deportivas, recreativas y científicas a desarrollarse mediante los distintos tipos de navegación, cumpla con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias aplicables.

Artículo 39.- La libertad en la utilización de embarcaciones en navegación de altura, cabotaje y la regulación de tarifas en la prestación de servicios marítimos, se sujetarán a lo siguiente:

A. La utilización de embarcaciones en navegación de altura de conformidad con lo dispuesto en el artículo precedente, misma que incluye el transporte y el remolque internacional estará abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los Estados, cuando haya reciprocidad en los términos de los Tratados Internacionales.

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, que declare la ausencia de condiciones de competencia efectiva en un mercado relevante en términos de la Ley Federal de Competencia Económica estará facultada para reservar, total o parcialmente determinado transporte internacional de carga de altura o cabotaje, para que sólo esté permitido realizarse a propietarios o navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas cuando no se cumplan con las disposiciones sobre competencia y libre concurrencia de conformidad con la legislación de la materia.

La reserva total o parcial señalada en el párrafo anterior se mantendrá únicamente mientras subsista la falta de condiciones de concurrencia y competencia efectiva. Para ello, deberá mediar la opinión de la Comisión Federal de Competencia sobre la subsistencia de tales condiciones, procedimiento que dará inicio a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio.

B. De conformidad con el artículo 8, fracción XVI, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia, haya dejado de existir el estado de falta de competencia efectiva, la regulación de tarifas establecida deberá suprimirse o modificarse en el sentido correspondiente dentro de los treinta días hábiles siguientes a la expedición de la opinión.

Asimismo, la Secretaría solicitará la opinión de la citada Comisión con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia.

Artículo 40.- Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados Internacionales, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.

Salvo lo previsto en el artículo 42 de esta Ley, la operación y explotación de embarcaciones mexicanas por navieros mexicanos no requerirá permiso de navegación de la Secretaría.

La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje, destinadas a servicios turísticos, deportivos y recreativos, así como la operación y explotación de aquellas destinadas a la construcción y mantenimiento portuario, y el dragado podría realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras, siempre y cuando exista reciprocidad con el país de que se trate, procurando dar prioridad a las empresas nacionales y cumpliendo con las disposiciones legales aplicables.

Salvo lo previsto en el artículo siguiente, en los supuestos señalados en el párrafo anterior, no se requerirá permiso de navegación de la Secretaría.

En caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o bien cuando impere una causa de interés público, la Secretaría estará facultada para otorgar permisos temporales para navegación de cabotaje, de acuerdo con la siguiente prelación:

I. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo; y

II. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento.

Cada permiso temporal de navegación de cabotaje tendrá una duración de tres meses y ningún permiso para una misma embarcación podrá ser renovado en más de siete ocasiones.

El naviero mexicano titular de un permiso temporal de navegación de cabotaje para una embarcación extranjera que vaya a permanecer en aguas nacionales por más de dos años, tendrá la obligación de abanderarla como mexicana en el plazo máximo de dicho periodo, contando éste a partir de la fecha de expedición del permiso temporal de navegación original.

De no abanderarse la embarcación como mexicana en el plazo señalado, la Secretaría estará impedida para otorgar renovaciones o permisos adicionales para la misma embarcación, ni para otra embarcación similar que pretenda contratar el mismo naviero para prestar un servicio igual o similar al efectuado. Para la aplicación de esta disposición se considerará que tiene la categoría de naviero la persona o entidad que tiene el control efectivo sobre la embarcación de que se trate.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no aplicará cuando la embarcación para la cual se solicita el permiso, cuente a criterio de la Secretaría, con características técnicas de extraordinaria especialización, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso e) de esta Ley, y el reglamento respectivo.

Salvo el caso del contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo, mismo que deberá contar de modo exclusivo con tripulación mexicana, cuando la embarcación extranjera para la cual se solicite el permiso temporal de navegación o su renovación, esté contratada por un naviero mexicano bajo cualquier contrato de fletamento, por lo que, en los permisos temporales de navegación y sus renovaciones, que otorgue la Secretaría, se dará prioridad al naviero cuya embarcación cuente con el mayor número de tripulantes mexicanos, de conformidad con el certificado de dotación mínima respectivo.

Artículo 41.- Habiendo agotado el procedimiento de licitación con la prelación dispuesta en las fracciones I y II, del artículo anterior, se podrá otorgar el permiso para un nuevo procedimiento que incluya a navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras.

Artículo 42.- Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:

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 extranjeras;

C. Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación;

D. Remolque, maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con la administración portuaria, conforme lo establezca la Ley de Puertos;

E. Dragado, en los casos de embarcaciones extranjeras; y

F. Las embarcaciones extranjeras para prestar el servicio de cabotaje, siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones.

II. No requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:

A. Transporte de carga y remolque;

B. Pesca, excepto en los casos de embarcaciones extranjeras, de conformidad con lo previsto por la Ley que rige la materia y sus disposiciones reglamentarias, así como los Tratados Internacionales;

C. Dragado, en los casos de embarcaciones mexicanas; y

D. Utilización de embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, así como las dedicadas al auxilio en las tareas de prospección, extracción y explotación de hidrocarburos, condicionado al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental y de contratación administrativa.

El hecho que no se requiera de permiso de la Secretaría, no exime a las embarcaciones dedicadas a los servicios señalados en la fracción II de cumplir con las disposiciones que le sean aplicables. La Secretaría estará facultada a verificar el acatamiento de dichas normas.

El requisito de obtención de un permiso para la prestación de servicios, de conformidad con lo dispuesto en este artículo o bien la ausencia de tal requisito, no prejuzga sobre la necesidad de contar

con el permiso temporal de navegación de cabotaje o el deber de abanderamiento, de conformidad con lo dispuesto por esta Ley.

Artículo 43.- El otorgamiento de permisos a que se refiere esta Ley, se ajustará a las disposiciones en materia de competencia económica, así como a las demás especificaciones técnicas y normas oficiales mexicanas aplicables.

En la terminación, revocación y demás actos administrativos relacionados con los permisos regulados por esta Ley, se aplicará lo dispuesto por la Ley de Puerto.

Artículo 44.- Los permisos materia de esta Ley, se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos aplicables según lo señalado en el artículo precedente.

La Secretaría deberá emitir la resolución correspondiente en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada.

Cuando a criterio justificado de la Secretaría las características de lo solicitado lo ameriten, o bien cuando la información se considere insatisfactoria, ésta requerirá al solicitante de información complementaria. De no acreditarse la misma en un plazo de cinco días hábiles, la solicitud se tendrá por no formulada.

Transcurridos cinco días hábiles luego de la presentación de la información adicional, la Secretaría estará obligada a emitir una resolución. De no hacerlo en el plazo señalado, se entenderá por otorgado el permiso correspondiente y el permisionario estará legitimado para pedir a la Secretaría una constancia que así lo acredite, la cual estará obligada a ponerla a disposición del permisionario en un plazo de cinco días hábiles contado desde el día de presentación de dicha petición de constancia.

El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo, dará lugar a la aplicación de las sanciones y responsabilidades que establece la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

Los plazos señalados en este artículo no serán aplicables al otorgamiento de permisos temporales de navegación, los cuales serán regulados exclusivamente por lo dispuesto en el artículo 40 de esta Ley.

CAPITULO II
ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES

Artículo 45.- 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 en lugares distintos al previsto en el despacho de salida.

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

Artículo 46.- Salvo en el caso de las arribadas forzosas, en la autorización o rechazo de arribo a puerto de embarcaciones, la autoridad marítima requerirá la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que dispongan los Tratados Internacionales. El reglamento correspondiente establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones menores.

La autoridad marítima, en su ámbito de competencia, estará obligada a verificar que en la autorización de arribo a puerto de embarcaciones se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los Tratados Internacionales.

Artículo 47.- 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.

Artículo 48.- Con respeto a las disposiciones internacionales señaladas en el artículo 46 de esta Ley, para hacerse a la mar, toda embarcación requerirá de un despacho de salida del puerto, de conformidad con las siguientes normas:

I. Será expedido por la autoridad marítima, previo requerimiento de la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que dispongan los Tratados Internacionales. El reglamento establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones menores;

II. Se expedirán antes de la hora de zarpe, una vez que haya finalizado la carga y las operaciones complementarias realizadas en puerto; y

III. Quedarán sin efecto si no se hiciese uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición, salvo autorización justificada que expresamente emita la autoridad marítima.

No se considerará despacho de salida, la autorización otorgada por la autoridad marítima cuando por razones de fuerza mayor, las embarcaciones deban salir del puerto por razón de seguridad.

Artículo 49.- La autoridad marítima estará facultada para negar o dejar sin efecto los despachos de salida en los siguientes supuestos:

I. Por resolución en materia judicial o laboral federal;

II. Por resolución federal en materia administrativa;

III. Por la presentación incompleta de la documentación señalada en este capítulo;

IV. Por la existencia justificada de un riesgo inminente en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina;

V. Por falta del número, calificación o certificación de los tripulantes según el certificado de dotación mínima;

VI. Por tener conocimiento de algún accidente, incidente o situación de riesgo de importancia para la seguridad de los tripulantes, sucedida a la embarcación y de conformidad con las disposiciones de esta Ley en materia de investigación de accidentes marítimos, a menos que se haya acreditado fehacientemente la compostura correspondiente a la embarcación, de acuerdo con el criterio de la

autoridad marítima, cuando la reparación no sea de importancia y mediante la certificación de la casa clasificadora cuando la reparación sea mayor; y

VII. En el caso de las embarcaciones extranjeras, por lo dispuesto en el artículo 264 de esta Ley.

Artículo 50.- Las embarcaciones de recreo y deportivas de uso particular extranjeras registrarán su arribo únicamente ante la capitanía del primer puerto que toquen en territorio mexicano. Estas embarcaciones, mexicanas o extranjeras, sólo requerirán despacho cuando pretendan realizar navegación de altura, sin embargo, deberán registrar cada entrada y salida en alguna marina autorizada. Toda marina turística, deportiva o de recreo deberá llevar una bitácora de arribo y despacho de las embarcaciones que pertenezcan a la misma, así como de las que arriben de visita.

La Secretaría estará facultada para habilitar a un delegado honorario de la capitanía de puerto, como responsable de controlar el arribo y despacho de las embarcaciones turísticas o de recreo. El delegado honorario estará facultado para negar el despacho de salida a las embarcaciones de las citadas categorías, que por causas de seguridad, en la navegación y de la vida humana en el mar de conformidad con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias se consideren faltas de aptitud para hacerse a la mar.

En todo caso, el despacho de embarcaciones para navegación de altura, deberá ser expedido por la capitanía de puerto respectiva.

Artículo 51.- 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.

La Secretaría estará obligada a expedir un despacho por cada embarcación pesquera. El plazo de vigencia del despacho no excederá de 180 días.

La capitanía de puerto deberá suspender el despacho vía la pesca cuando:

I. La autoridad competente tenga pruebas del incumplimiento de las normas de seguridad aplicables.

II. Exista orden de un órgano jurisdiccional o administrativo competente.

La cancelación de la autorización, permiso o concesión de pesca, extinguirá la vigencia del despacho vía la pesca respectivo.

El naviero estará obligado a dar aviso de entrada y salida, cada vez que entre o salga al puerto. Para ello, deberá presentar por escrito a la autoridad marítima la documentación que establezca el reglamento respectivo.

La autoridad marítima, en su ámbito de competencia, estará obligada a verificar que en la expedición del despacho vía la pesca, así como en los avisos de entrada y salida y en la información a ser presentada por el naviero, se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los Tratados Internacionales.

Artículo 52.- 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 respectivo.

Artículo 53.- El capitán de puerto estará obligado a que no se prolongue la permanencia de embarcaciones en el puerto sin causa justificada, cuando esto ponga en riesgo la vida o la integridad corporal de los tripulantes.

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.

En el supuesto de que una embarcación que no sea de turismo náutico, recreo o deportiva se encuentre fondeada más allá de la jurisdicción del puerto, el capitán de puerto ya sea de oficio o a petición de parte, aplicará las normas de esta Ley relativas al amarre y abandono.

Artículo 54.- Las embarcaciones cargadas con substancias explosivas o inflamables, ejecutarán sus operaciones de carga y alijo en el lugar que determinen las reglas de operación del puerto y en estricto cumplimiento a las indicaciones que por razones de seguridad ordene la capitanía de puerto.

CAPÍTULO III
PILOTAJE

Artículo 55.- El servicio de pilotaje o practicaje es de interés público y consiste en conducir una embarcación mediante la utilización por parte de los capitanes de éstas, de un piloto o practico de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos. Su finalidad es garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones e instalaciones portuarias. La Secretaría determinará la asignación de pilotos, con base en el reglamento correspondiente y en las reglas de operación de pilotaje de cada puerto.

El servicio de pilotaje, se prestará a toda embarcación mayor que arribe o zarpe de un puerto y que esté legalmente obligada a utilizarlo, así como a las demás que sin estar obligadas, lo soliciten.

El pago por la prestación del servicio de pilotaje será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría.

La Secretaría determinará, con base en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, áreas de fondeo, áreas de seguridad y vías navegables en las cuales sea obligatoria la utilización del servicio de pilotaje, mismo que será prestado en la forma que prevenga el reglamento correspondiente y las reglas de operación de pilotaje de cada puerto. Asimismo, la Secretaría estará facultada de acuerdo a dichos criterios, a establecer en el reglamento de operación de pilotaje de cada puerto, los supuestos mediante los cuales se exima de la obligatoriedad del servicio de pilotaje.

En el ámbito de sus funciones, corresponderá sólo a los pilotos de puerto tomar las decisiones técnicas tendientes a la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, así como la protección del ambiente marino.

Artículo 56.- En todo lo relativo al servicio de pilotaje, el reglamento correspondiente y las reglas de operación de pilotaje de cada puerto que expida la Secretaría, contendrán los elementos mínimos que establezca el reglamento de la presente Ley y la Ley de Puertos. Considerando al servicio de pilotaje como un servicio profesional. Para ello, la Secretaría deberá valorar las consultas que se formulen a los interesados en la operación de cada puerto.

Artículo 57.- Para ser piloto de puerto se deberán cubrir como mínimo los siguientes requisitos:

I. Ser mexicano por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad;

II. Contar con título profesional de una escuela náutica acreditada ante la Secretaría;

III. Contar con el certificado de competencia para el puerto respectivo, expedido por la Secretaría; y

IV. Certificado de competencia, por el que la Secretaría autoriza la prestación del servicio de pilotaje.

La Secretaría estará facultada para implementar programas de certificación continua de pilotos de puerto.

El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo, cargo o comisión, directo o indirecto, en las empresas de navieros o agencias navieras usuarias del servicio de pilotaje, así como en sus empresas filiales o subsidiarias.

Artículo 58.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los pilotos de puerto y sus usuarios, en el servicio de pilotaje se atenderá a las siguientes normas relativas a la responsabilidad:

I. La presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación, no exime al capitán de su responsabilidad. Para efectos de esta Ley, éste conserva la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán o el naviero frente al piloto;

II. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si a su criterio no expone la seguridad de la embarcación o de las instalaciones portuarias. En caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien quedará autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, debiendo dar ambos cuenta de lo sucedido a la autoridad marítima correspondiente para los efectos que proceda. Deberá sustituirse el piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten;

III. El piloto de puerto será responsable de los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones marítimas portuarias, debido a la impericia, negligencia, descuido, temeridad, mala fe, culpa o dolo en sus indicaciones cuando se encuentre dirigiendo la maniobra. La autoridad marítima deberá realizar las investigaciones necesarias conforme a lo dispuesto en esta Ley, para determinar la responsabilidad del piloto de puerto; y

IV. Los pilotos de puerto estarán eximidos de cualquier responsabilidad en caso de siniestros ocurridos a causa de caso fortuito o fuerza mayor.

CAPÍTULO IV
REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO

Artículo 59.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo:

I. 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;

II. Con base en las reglas de operación de cada puerto, y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, la autoridad marítima determinará, las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar;

III. El pago por la prestación del servicio público de remolque maniobra en puerto será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría, de acuerdo con las reglas de operación de cada puerto;

IV. Si durante las maniobras del servicio sobrevienen situaciones de peligro para la embarcación a la que éste se presta, que den lugar a servicios cuya naturaleza sea la de salvamento, se estará a lo dispuesto por el capítulo relativo de esta Ley;

V. De conformidad con el reglamento respectivo, los prestadores del servicio de remolque maniobra en puerto, deberán contratar un seguro de responsabilidad civil de acuerdo a la determinación que para ello tome la Secretaría. En la determinación de la cobertura a contratar, habrá de tomarse en consideración las posibles lesiones a la vida humana, los daños por concepto de contaminación marina, así como cualquier otra afectación a los derechos de la sociedad en general; y

VI. Para la prestación de este servicio se estará a lo dispuesto en la Ley de Puertos.

CAPÍTULO V
SEÑALAMIENTO MARÍTIMO, Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Artículo 60.- La Secretaría estará obligada a disponer de los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar el funcionamiento y conocimiento público adecuados sobre el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación en las vías navegables.

Las materias señaladas en este artículo se considerarán de interés público y podrán ser concesionadas a terceros de conformidad con la Ley de Puertos. Sin embargo, la Secretaría mantendrá su responsabilidad de conformidad con este artículo, sin que por ello se prejuzgue sobre la responsabilidad de los concesionarios.

La Secretaría de Marina podrá realizar directamente las labores de señalamiento marítimo y ayudas a la navegación con el propósito de prevenir o solucionar problemas de seguridad en la misma.

Artículo 61.- La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban establecerse sistemas de control de tráfico marítimo de conformidad con el reglamento respectivo.

La Secretaría de Marina estará facultada para realizar directamente las labores de dragado de mantenimiento en los puertos donde tenga instalaciones y facilidades, o lo considere de interés para la seguridad nacional; así como para solucionar problemas de contaminación marina y coadyuvará con las dependencias del gobierno federal para impulsar el desarrollo marítimo nacional.

Artículo 62.- Con apego al reglamento respectivo y a las reglas de operación de cada puerto, la Secretaría determinará las áreas marítimas para los fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad en las zonas adyacentes en los puertos, y en las instalaciones y áreas de exploración y explotación de recursos naturales en las zonas marinas mexicanas, con el fin de preservar la seguridad en la navegación, recalada y salida de las embarcaciones que operen en las mismas.

Artículo 63.- Los concesionarios de las administraciones portuarias integrales, terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables serán responsables de: construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y llevar a cabo las ayudas a la navegación, con apego a lo que establezca el reglamento respectivo, las reglas de operación de cada puerto y el título de concesión. No obstante lo anterior, la Secretaría mantendrá su responsabilidad de conformidad con este capítulo, sin perjuicio de la responsabilidad de los concesionarios.

Artículo 64.- Los capitanes de las embarcaciones y quienes dirijan las operaciones en los artefactos navales, están obligados a informar por cualquier medio de comunicación desde el momento de su avistamiento a la capitanía de puerto más próxima, sobre las interrupciones o deficiencias que se adviertan en las materias reguladas en este capítulo. La capitanía de puerto a su vez, estará obligada a informar a todas las embarcaciones que se encuentren en la misma área sobre tales interrupciones o deficiencias. A su arribo a puerto, el capitán deberá informar lo señalado en este artículo por escrito a la capitanía de puerto, quien deberá tomar de inmediato las medidas necesarias para eliminar las interrupciones o las deficiencias.

CAPÍTULO VI
DE LAS INSPECCIONES

Artículo 65.- El servicio de inspección es de interés público. La autoridad marítima inspeccionará y certificará que las embarcaciones y artefactos navales mexicanos cumplan con la legislación nacional y con los tratados internacionales en materia de seguridad en la navegación y de la vida humana en el mar, de prevención de la contaminación marina por embarcaciones.

Artículo 66.- El servicio de inspecciones, se ejercerá de conformidad con las siguientes disposiciones y las que en el reglamento respectivo se detallen:

I. El servicio de inspección de embarcaciones podrá ser efectuado por personas físicas autorizadas como inspectores por la Secretaría;

II. La Secretaría mantendrá la obligación intransferible de supervisión del servicio de inspección de embarcaciones;

III. Los inspectores podrán formar parte de sociedades nacionales o extranjeras especializadas en la clasificación de embarcaciones. Su responsabilidad será personal, con independencia de la responsabilidad en que incurran las sociedades de clasificación a las que aquellos pertenezcan;

IV. La Secretaría fomentará la constitución de sociedades mexicanas de clasificación, las cuales serán integradas por inspectores de nacionalidad mexicana;

V. Para ser autorizado por la Secretaría para prestar el servicio de inspección deberán cumplirse los requisitos señalados en el reglamento respectivo;

VI. La Secretaría estará facultada para implementar programas de certificación continua de inspectores, de conformidad con el reglamento respectivo; y

VII. El cargo de inspector será incompatible con cualquier empleo, comisión o figura similar directa o indirectamente en empresas navieras, agentes navieros, así como en cualquier entidad relacionada con éstas en la prestación de servicios marítimos o portuarios.

Artículo 67.- Las capitanías de puerto estarán obligadas a responder por escrito las solicitudes de certificación e inspección, así como las quejas relacionadas con estos servicios. Además, deberá mantener un libro abierto al público en donde consten dichas quejas.

Artículo 68.- Las capitanías de puerto a través de los inspectores a ellas adscritos darán prioridad al cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Tratados Internacionales.

Artículo 69.- Las capitanías de puerto llevarán una bitácora de certificaciones e inspecciones según establezca el reglamento respectivo. Según lo determine la Secretaría, la bitácora tendrá un soporte electrónico que podrá ser compartida por las demás capitanías de puerto.

Artículo 70.- Cada capitanía de puerto, a través de los inspectores a ellas adscritos, deberán inspeccionar al menos a un quince por ciento de las embarcaciones extranjeras que se encuentren en sus respectivos puertos, de conformidad con el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto.

Artículo 71.- Los propietarios, navieros, operadores, agentes navieros, capitanes y tripulantes de las embarcaciones están obligados a facilitar las inspecciones a las que se refiere este capítulo, para lo cual deberán proporcionar la información que se les solicite, así como ejecutar las maniobras que se les requieran, siempre que no se exponga la seguridad de la embarcación y la de las instalaciones portuarias.

En caso de diferencia con el inspector, cualquiera de los sujetos citados en este artículo, estará facultado para comunicarse con el capitán de puerto durante la inspección, quien estará obligado a resolverla a la brevedad posible, sin perjuicio del derecho de aquellos para hacer valer sus derechos ante los tribunales competentes.

Artículo 72.- El servicio de inspección y verificación a botes, balsas, chalecos, aros salvavidas, señales de socorro, equipo para la extinción de incendios, equipos de radiocomunicación marítima, captación de información meteorológica y demás elementos aplicables requeridos para la seguridad de la vida humana en el mar, se prestarán en la forma y términos que establecen los Tratados Internacionales en la materia, 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 establezcan los Tratados Internacionales en la materia.

Artículo 73.- Los artefactos navales requerirán de un certificado técnico de operación y navegabilidad expedido por la Secretaría cada vez que requieran ser desplazados de una zona a otra de trabajo, o bien a su lugar de desmantelamiento o desguazamiento definitivo.

La Secretaría determinará las medidas de prevención, control de tráfico y señalamiento marítimos durante el traslado o remolque de los artefactos navales cuando lo exijan las condiciones del mismo.

Artículo 74.- La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, de conformidad con los Tratados Internacionales y con el reglamento respectivo, para lo cual:

I. 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 previamente ser aprobado por la Secretaría y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;

III. Durante los trabajos, la embarcación en construcción o reparación estará sujeta a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes; y

IV. Al término de los trabajos, la embarcación requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo que expida la Secretaría directamente o bien un inspector autorizado por ésta.

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

Artículo 75.- Las personas físicas o morales que se dediquen a dar mantenimiento a balsas salvavidas, dispositivos de salvamento, equipos contra incendio y material similar, deberán cumplir con los requisitos internacionales y con las normas oficiales mexicanas que se emitan de conformidad con el reglamento respectivo. Asimismo serán, sujetos de la certificación e inspección en los términos de este capítulo.

CAPÍTULO VII
PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN MARINA

Artículo 76.- De conformidad con lo que establecen los tratados internacionales, se prohíbe derramar hidrocarburos persistentes que se transporten como carga, o que se lleven en los tanques de consumo de las embarcaciones. Asimismo, se prohíbe descargar, derramar, arrojar o cualquier acto equivalente, lastre, escombros, basura, aguas residuales, así como cualquier elemento en cualquier estado de la materia o energía que cause o pueda causar un daño a la vida, ecosistemas y recursos marinos, a la salud humana o a la utilización legítima de las vías navegables y al altamar que rodea a las zonas marinas mexicanas identificadas en la Ley Federal del Mar.

La responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marina procedente de embarcaciones, artefactos navales e industrias costeras se regirá por los tratados internacionales, por el capítulo respectivo de esta Ley, así como por la legislación aplicable en cada especie de contaminación marina.

A las sanciones administrativas derivadas de las infracciones a lo señalado en este capítulo, se sumará la obligación de reparación del daño, consistente en la limpieza y restauración efectiva de las áreas contaminadas. Esta disposición no prejuzga sobre la responsabilidad penal en que incurran los sujetos contaminantes, ni los servidores públicos que por cualquier modo autoricen o consientan el acto o la omisión resultante en la contaminación.

Artículo 77.- La distribución de competencias de las dependencias de la Administración Pública Federal en materia de prevención y control de la contaminación marina, se basará en las siguientes normas, para lo cual dichas dependencias estarán obligadas a celebrar los convenios de coordinación necesarios que garanticen la efectiva prevención y control bajo la responsabilidad de sus titulares, quienes deberán además dar seguimiento estricto de su aplicación:

A. La Secretaría, certificará e inspeccionará en el ámbito portuario que las embarcaciones cumplan con lo establecido en el presente capítulo y, reportará inmediatamente a las demás dependencias competentes cualquier contingencia en materia de contaminación marina. Deberá asimismo sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia.

B. La Secretaría de Marina, en las zonas marinas mexicanas establecidas en la Ley Federal del Mar, vigilará el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo. De igual manera, verificará las posibles afectaciones por contaminación en dichas zonas y sancionará a los infractores responsables cuando sean identificados de conformidad con el reglamento respectivo. Además aplicará de acuerdo con sus ordenamientos el Plan Nacional de Contingencias para combatir y controlar derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar, en coordinación con otras dependencias del gobierno federal involucradas.

C. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, coordinará los programas de prevención y control de la contaminación marina, así como el Plan Nacional de Contingencias en el ámbito marítimo. Deberá asimismo sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia.

TITULO CUARTO
DE LA PROPIEDAD DE LAS EMBARCACIONES

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 78.- La embarcación y los artefactos navales son bienes muebles sujetos a lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones sobre bienes muebles contenidas en el Código Civil Federal.

La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, sus equipos y accesorios fijos o móviles destinados de manera permanente a la navegación y al ornato, 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 de individualización aquí referidos.

CAPITULO II
MODOS DE ADQUISICIÓN DE LA PROPIEDAD

Artículo 79.- 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 público, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional. Si el documento se otorga en el extranjero, deberá ser legalizado ante el cónsul mexicano respectivo, salvo cuando tal requisito no sea necesario por haber sido apostillado de conformidad con el Tratado Internacional en la materia.

Artículo 80.- Además de otros modos de adquisición de la propiedad que se establezcan de conformidad con otras disposiciones aplicables, la propiedad de una embarcación podrá adquirirse de la siguiente manera, de acuerdo con esta Ley y los Tratados Internacionales en la materia:

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 al derecho internacional;

IV. Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo con el derecho internacional;

V. Requisa; y

VI. Abandono a favor de la Nación en los términos de esta Ley.

Los modos de adquisición aquí referidos que en esta Ley no cuenten con una regulación especial, les serán aplicados de modo supletorio las disposiciones legales en las materias que correspondan.

Artículo 81.- Salvo pacto en contrario, si se traslada el dominio de una 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 82.- La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquiriente, según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

I. De compraventa 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 adquiriente hasta que quede terminado el proceso de construcción; y

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 83.- 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.

CAPÍTULO III
COPROPIEDAD MARÍTIMA

Artículo 84.- 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 85.- 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 en la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto.

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 los quiratarios.

Artículo 86.- 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 quiratarios y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios.

CAPÍTULO IV
AMARRE, ABANDONO Y DESGUACE DE EMBARCACIONES

Artículo 87.- Se entiende por amarre temporal de embarcaciones el acto por el cual la autoridad marítima autoriza o declara la estadía de una embarcación en puerto, fuera de operación comercial. Las autorizaciones y declaraciones referidas, se regularán conforme a las siguientes reglas:

I. La capitanía 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, cuando la embarcación no cuente con tripulación de servicio a bordo y previa garantía otorgada por el propietario o

naviero que solicite el amarre temporal, suficiente a criterio de la autoridad marítima 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 la documentación laboral que acredite que están cubiertas las indemnizaciones y demás prestaciones que legalmente deba pagar el propietario o naviero a la tripulación; y

II. La capitanía de puerto declarará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, en el supuesto de que una embarcación que no sea de turismo náutico, recreo o deportiva permanezca en puerto durante un lapso superior a diez días hábiles desde su atraque, cuando se ponga en riesgo la seguridad de los tripulantes, de la embarcación o del puerto.

En los casos de embarcaciones de pabellón extranjero, la Secretaría notificará al cónsul del país de la bandera de la embarcación para su conocimiento, así como a la autoridad migratoria para que garanticen las condiciones de la tripulación de conformidad con el Convenio sobre Repatriación de Gente de Mar, así como los demás Tratados Internacionales en la materia. En su caso, será aplicable el Capítulo VII del Título Segundo de esta Ley.

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

Artículo 88.- El plazo de amarre temporal no podrá ser mayor de treinta días hábiles contados a partir de la notificación de la autorización o la declaración del mismo, pudiendo renovarse éste en una única ocasión. Transcurrido este plazo si no se pusiere en servicio la embarcación; o bien cuando antes de este término estuviere en peligro de hundimiento o constituya un estorbo para la navegación u operación portuaria, la capitanía de puerto por sí misma o a solicitud de la Administración Portuaria, ordenará su remolque al lugar que convenga a esta última.

Si no se cumpliere la orden, la capitanía de puerto coordinará la maniobra por cuenta del propietario de la embarcación. Acto seguido, decretará el ejercicio del derecho de retención y hará la declaratoria de abandono, procederá al trámite de ejecución de la garantía, y en su caso al remate de la embarcación por entero o mediante desguace.

El remate de la embarcación se tramitará siempre que no se haya otorgado garantía, o cuando existiendo no sea suficiente para pagar el costo de las maniobras, los daños y perjuicios ocasionados o que puedan generarse, así como todos los adeudos pendientes a liquidar.

Artículo 89.- La capitanía de puerto declarará el abandono de embarcaciones a favor del Estado, en los siguientes casos:

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

II. Cuando fuera de los límites de un puerto se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días hábiles;

III. Cuando hubieren transcurrido los plazos de amarre temporal y su prórroga, sin que la embarcación sea puesta en servicio, de conformidad con el artículo anterior; y

IV. Cuando quedare varada o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido.

En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación naufragada seguirá siéndolo.

Artículo 90.- El desguace de una embarcación se autorizará por la capitanía de puerto, previa dimisión de bandera, contando con la opinión favorable de la autoridad ambiental competente en el lugar y plazo determinado, siempre y cuando, no perjudique la navegación y los servicios portuarios, se cuente con un programa de trabajo y se compruebe plenamente la propiedad de la embarcación. Lo anterior, previa baja de matrícula y en su caso, constitución suficiente de garantía para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a instalaciones portuarias y al medio marino, gastos por salvamento de la embarcación o la recuperación de sus restos, así como los derivados de la limpieza del área donde se efectúe la operación.

Cuando se pretenda realizar el desguace fuera del área de operación concesionada de un puerto determinado, se requerirá la autorización de la capitanía de puerto en los mismos términos y con la misma garantía, de conformidad con lo establecido en este artículo.

CAPITULO V
DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS

Artículo 91.- Los privilegios marítimos otorgan al acreedor privilegiado, el derecho de ser preferido en el pago frente a otros acreedores, de conformidad con lo dispuesto por la presente Ley, según el orden siguiente:

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 misma.

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

Artículo 92.- 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 a IV del artículo anterior, gravarán a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho.

Artículo 93.- Los privilegios marítimos sobre embarcaciones se extinguirán por el transcurso de un año, a partir del momento en que éstos se hicieran exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arraigo de la embarcación.

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 94.- La cesión o subrogación de un crédito o indemnización garantizado con un privilegio marítimo, produce simultáneamente la cesión o subrogación del privilegio marítimo correspondiente.

Artículo 95.- Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

I. Los sueldos de los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

II. 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; y

III. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación.

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

Artículo 96.- 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 97.- No será obligatorio el registro de los privilegios marítimos, pero serán susceptibles de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, las resoluciones judiciales que establezcan el crédito a favor del acreedor.

Artículo 98.- 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 salvamento en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería común.

Artículo 99.- Los privilegios marítimos sobre mercancías transportadas 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 100.- 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 ante el Juez de Distrito competente del lugar de desembarque que se decrete embargo precautorio sobre las mismas en términos de lo dispuesto por el Capítulo II del Título Noveno de esta Ley. 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.

Los créditos privilegiados marítimos darán lugar a la ejecución por su importe total, sobre la embarcación, fletes o cargas afectos al pago de los mismos. Por lo cual, a petición del actor se decretará el embargo o se confirmará la retención de éstos al admitir la demanda. El acreedor hipotecario podrá pagar o tomar a su cargo los créditos privilegiados que le precedan, caso en el cual la hipoteca quedará en el primer rango.

CAPÍTULO VI
DE LA HIPOTECA MARÍTIMA

Artículo 101.- Se podrá constituir hipoteca sobre embarcaciones construidas o en proceso de construcción. La hipoteca marítima podrá ser constituida tanto por el propietario de la embarcación como por un tercero a su favor.

Para la constitución de las hipotecas marítimas se estará a lo establecido por esta Ley y a falta de disposición expresa en ella, a lo ordenado en el Código Civil Federal.

La constitución de la hipoteca deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, o cualquier otro fedatario público de acuerdo con la legislación del Estado extranjero en que se haya constituido.

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

Artículo 102.- El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 91 de esta Ley, y tendrá preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar la embarcación.

Artículo 103.- Salvo pacto en contrario, la hipoteca marítima se extiende:

I. A la embarcación;

II. A los accesorios, pertenencias y demás bienes incorporados a la embarcación; y

III. A las mejoras de la embarcación.

La hipoteca constituida a favor de un crédito que devengue intereses, no garantiza en perjuicio de terceros, además del capital, sino los intereses de un año. Lo anterior, a menos que se haya pactado expresamente que garantizará los intereses por más tiempo, con tal de que no exceda el término para la prescripción de los intereses y de que se haya asentado esta estipulación en el Registro Público Marítimo Nacional.

Sin consentimiento del acreedor hipotecario, el propietario de la embarcación hipotecada no podrá gravarlo, ni darlo en fletamento o arrendamiento, o pactar pago anticipado de rentas o fletes por un término que exceda la duración de la hipoteca, bajo la pena de nulidad del contrato en la parte que exceda de la expresada duración.

Artículo 104.- En caso de pérdida o deterioro grave de la embarcación, el acreedor hipotecario está legitimado para ejercer sus derechos sobre los restos náufragos 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; e

IV. Indemnizaciones de seguro.

Artículo 105.- 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 título respectivo de esta Ley y supletoriamente a lo dispuesto en el Código Federal de Procedimientos Civiles.

Artículo 106.- La cancelación de la inscripción de una hipoteca sólo podrá ser realizada por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.

TITULO QUINTO
DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 107.- Cuando en los contratos regulados por el presente título, las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato celebrado corresponde al clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo que parte de dicho clausulado se hubiere modificado mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos, cruzada entre las partes; se entenderá que dichas pólizas fueron modificadas en los términos de la referida correspondencia.

Artículo 108.- Si un contrato aún 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 y es válido en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia.

Artículo 109.- 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.

Artículo 110.- Lo dispuesto en los artículos precedentes de este capítulo no serán aplicables al contrato de transporte marítimo de pasajeros, el cual se regulará por lo establecido en esta Ley.

Artículo 111.- Se consideran contratos de utilización de embarcaciones:

I. De arrendamiento a casco desnudo;

II. De fletamento por tiempo;

III. De fletamento por viaje;

IV. De transporte marítimo de mercancías;

V. De transporte marítimo de pasajeros;

VI. De remolque transporte; y

VII. Cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta.

Artículo 112.- Los contratos regulados por este título estarán regidos además, por las estipulaciones de las partes y, en lo no previsto, por las disposiciones del contrato de utilización de embarcaciones con que tengan mayor analogía, o bien por lo dispuesto en los ordenamientos supletorios.

Artículo 113.- Para la utilización contractual de las embarcaciones se tendrán en cuenta las obligaciones derivadas de la gestión náutica y de la gestión comercial de las mismas, de conformidad con lo siguiente:

I. La gestión náutica comprenderá todas las actividades necesarias para garantizar la navegación segura, para el buen gobierno y funcionamiento técnico de la embarcación; y

II. La gestión comercial comprenderá todas las actividades de carácter mercantil y administrativo, necesarias para la correcta operación de la embarcación.

CAPÍTULO II
CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO

Artículo 114.- En virtud del contrato de arrendamiento a casco desnudo, el arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de una renta. Para efectos de esta Ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos y su regulación será la misma.

Artículo 115.- El arrendatario asumirá la gestión náutica y comercial en calidad de naviero de la embarcación arrendada y deberá restituirla al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

Artículo 116.- El contrato de arrendamiento a casco desnudo deberá constar por escrito en una póliza de arrendamiento. Se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado por éstas, se estará a lo dispuesto por esta Ley y sus disposiciones supletorias. Los contenidos mínimos de la póliza de arrendamiento a casco desnudo serán los siguientes:

I. Los elementos de individualización de la embarcación;

II. Nombre y domicilio del arrendador y del arrendatario;

III. Lugar y condiciones de entrega de la embarcación;

IV. Lugar y condiciones de la restitución de la embarcación;

V. Duración del arrendamiento;

VI. Monto y forma de pago del flete; y

VII. La facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.

Artículo 117.- El arrendatario responderá al arrendador 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 esta, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de aquella, mismas que estarán a cargo del arrendador. Las acciones relativas al contrato de arrendamiento prescribirán en un año.

Artículo 118.- En el contrato de arrendamiento a casco desnudo se podrá pactar la opción de compra, así como otras cláusulas especiales que atiendan a la especialidad de la operación que a través de él se llevará a cabo.

CAPÍTULO III
CONTRATOS DE FLETAMENTO

Artículo 119.- En virtud del contrato de fletamento, el fletante se obliga a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez deberá realizar el pago de un flete.

Artículo 120.- Sin perjuicio de las modalidades contractuales que libremente seleccionen las partes mediante pólizas internacionales de fletamento de embarcaciones o de espacio de éstas, los contratos de fletamento se clasificarán por tiempo y por viaje.

Artículo 121.- En virtud del contrato de 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.

Artículo 122.- En el contrato de fletamento por tiempo se atenderá, salvo lo que dispongan las partes, a las siguientes normas:

I. El fletante se obligará además de lo señalado en el artículo anterior, 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; y

II. El fletante conservará la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador, debiéndole el capitán obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Artículo 123.- En virtud del contrato de 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.

Artículo 124.- En el contrato de fletamento por viaje se atenderá a lo que dispongan las partes y, a las siguientes normas:

I. El fletante se obligará además de lo señalado en el artículo anterior, 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;

II. El fletante conservará la gestión náutica y comercial de la embarcación;

III. El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento. En caso de incumplimiento de esta obligación, deberá pagar la totalidad del flete; y

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

Artículo 125.- Los contratos de fletamento deberán constar por escrito en una póliza de fletamento. Se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado por éstas, se estará a lo dispuesto por esta Ley y sus disposiciones supletorias. Los contenidos mínimos de la póliza de fletamento serán los siguientes:

I. Los elementos de individualización de la embarcación;

II. Nombre y domicilio del fletante y del fletador;

III. En su caso, lugar y condiciones de entrega de la embarcación;

IV. En su caso, lugar y condiciones de la restitución de la embarcación;

V. En su caso, duración del fletamento;

VI. Monto y forma de pago del flete; y

VII. La facultad o no de subfletar o ceder determinados derechos.

Artículo 126.- Para los demás contratos de fletamento, se estará a lo convenido por las partes y en su caso, a lo previsto en este capítulo.

Artículo 127.- Las acciones derivadas a los contratos de fletamento prescribirán en un año.

CAPÍTULO IV
CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Artículo 128.- En virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías, el naviero o el operador se obligan ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.

Artículo 129.- El contrato de transporte marítimo de mercancías constará en un conocimiento de embarque, mismo que deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador. El conocimiento de embarque será además el título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea de transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia, el documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

Artículo 130.- Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos serán libremente pactados por los transportistas y los usuarios de conformidad con lo dispuesto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte marítimo de mercancías, serán pactados libremente por los transportistas y los usuarios del servicio.

La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de mercancías cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia no existan condiciones de competencia efectiva.

La regulación tarifaria se suprimirá cuando la Comisión Federal de Competencia, a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir.

La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia.

Artículo 131.- El conocimiento de embarque deberá contener los siguientes requisitos mínimos:

I. Nombre y domicilio del naviero u operador o del operador y del cargador;

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 los elementos que sirvan para su identificación;

V. Valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;

VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;

VII. Mención de los puertos de carga y destino;

VIII. Mención de la modalidad y tipo de transporte;

IX. Señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y

X. Clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obliguen para el transporte marítimo de mercancías.

Artículo 132.- El cargador proporcionará al naviero u operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que el propio cargador habrá de señalar. El cargador estará obligado a indemnizar al naviero 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. Al realizar sus funciones respectivas, el cargador, el transportista y los sujetos con ellos relacionados, deberán cumplir con sus obligaciones en materia de prevención de la contaminación marina, de conformidad con lo establecido en el Título Sexto de esta Ley.

Artículo 133.- Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los contratos de transporte marítimo de mercancías, siempre y cuando se presente alguno de los siguientes supuestos:

I. Que el puerto de carga o de 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

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 sujetos a las presentes disposiciones.

Artículo 134.- Para el período de responsabilidad del naviero u operador, así como para el régimen de responsabilidad de éste y para su limitación cuantitativa por la misma, se estará a lo dispuesto por los Tratados Internacionales en la materia.

Artículo 135.- El naviero u operador al recibir la mercancía a ser transportada, expedirá a cada embarcado un documento provisional de recibido para embarque, que acredite la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, mismo 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 marítimos internacionales; o bien, en poder de una autoridad o tercero a quienes según las disposiciones legales aplicables hayan de entregarse.

Artículo 136.- El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el naviero 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 marítimo, se dé aviso por escrito al naviero u operador o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de éstos.

Si tales 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 entregadas conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque.

Artículo 137.- Las acciones derivadas del transporte marítimo mediante conocimiento de embarque prescribirán en un año, contado 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.

CAPÍTULO V
CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

Artículo 138.- Salvo las normas de naturaleza dispositiva que se establezcan en este capítulo, los contenidos del mismo tendrán carácter imperativo, por lo que los derechos a favor de los pasajeros en él consignados serán irrenunciables.

Artículo 139.- En virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros, el naviero o el operador se obliga a transportar en un trayecto previamente definido, a un pasajero, previo pago de un pasaje. Este contrato debe constar en un boleto, mismo que será al portador o nominativo.

Artículo 140.- La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de pasajeros cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia no existan condiciones de competencia efectiva.

La regulación tarifaria se suprimirá cuando la Comisión Federal de Competencia, a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir.

La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia.

Artículo 141.- El naviero u operador tendrá la obligación de entregar al pasajero el boleto respectivo, el cual deberá contar al menos con los siguientes requisitos:

I. Nombre y domicilio del naviero u operador;

II. En su caso, nombre del pasajero;

III. Nombre y nacionalidad de la embarcación;

IV. Ruta o recorrido;

V. Precio del pasaje;

VI. Fecha y lugar de embarque;

VII. Puerto de desembarque y en su caso, las escalas que realizará la embarcación durante el viaje; y

VIII. El nombre y domicilio de los aseguradores del naviero u operador.

Artículo 142.- La responsabilidad del naviero o propietario que actúen como transportista en virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros estará sujeta a las siguientes normas y al reglamento respectivo:

I. El transportista será responsable de los daños y perjuicios ocasionados por la muerte o las lesiones corporales que sufra el pasajero, así como por la pérdida o daños causados al equipaje, si el suceso que ocasionó tal daño ocurrió dentro de la realización del transporte y es imputable a culpa o negligencia del transportista o de quienes actuaron en su representación;

II. Salvo prueba en contrario, se presumirá la culpa o la negligencia del transportista o de sus representantes cuando éstos hayan actuado en el desempeño de sus funciones, si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o daños causados al equipaje de camarote han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia técnica o de gestión adecuada de la embarcación. Respecto de la pérdida o daños causados a equipajes de otro tipo, salvo prueba en contrario, se presumirá dicha culpa o negligencia, con independencia de la naturaleza del suceso que ocasione la pérdida o el daño;

III. El transportista designado en el contrato y el transportista ejecutor del mismo serán responsables solidariamente frente al pasajero por las obligaciones derivadas de esta Ley y del contrato de transporte marítimo de pasajeros;

IV. El transportista no incurrirá en responsabilidad respecto de la pérdida o daños causados con relación a dinero, efectos negociables, metales preciosos, joyería, ornamentos, obras de arte y objetos de valor equivalentes, a menos que tales objetos hayan sido entregados a éste y los haya aceptado expresamente para custodiarlos;

V. Si el transportista acredita que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de éste o de sus lesiones corporales, o de la pérdida o daños causados al equipaje; o bien que tal culpa o negligencia han contribuido substancialmente a ello, la responsabilidad del transportista se considerará atenuada o bien, eximida; y

VI. La responsabilidad derivada para el transportista no excederá en ningún caso de las siguientes cantidades:

a. 16,000 derechos especiales de giro por la muerte o las lesiones corporales de cada pasajero;

b. 400 derechos especiales de giro por la pérdida o los daños causados al equipaje de camarote;

c. 1,400 derechos especiales de giro por la pérdida o daños causados a vehículos, incluyendo en éstos los equipajes transportados en su interior o sobre ellos;

d. 600 derechos especiales de giro por la pérdida o daños causados por equipajes que no sean los mencionados en los incisos anteriores.

El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en este artículo, así como la fijación del monto, se sujetarán en lo no dispuesto por esta Ley, al Código Civil Federal. Para la prelación en el pago de las mismas, se estará a lo dispuesto por el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

El transportista estará impedido de beneficiarse de la limitación de responsabilidad determinada en este artículo si se demuestra que la muerte, lesiones o daños se deben a una acción u omisión de éste que haya tenido lugar, ya con una intención de provocar dichas situaciones; o bien, temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían.

Artículo 143.- El naviero u operador se obliga a contratar un seguro de cobertura suficiente para indemnizar a los pasajeros y sus beneficiarios, de conformidad con el reglamento respectivo.

Artículo 144.- Si por culpa del naviero u operador, la embarcación no zarpara en la fecha en que se comunicase al pasajero, éste devolverá al pasajero el valor del boleto y los bienes que hubiera embarcado.

Artículo 145.- El naviero u operador es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de transporte marítimo de pasajeros.

Artículo 146.- El pasajero tendrá derecho a cancelar o renunciar a la prestación del servicio y obtener una devolución por ello, con la antelación y de acuerdo con los montos que determine el reglamento respectivo, el cual diferenciará para ello la extensión de los recorridos. Después de los plazos en él señalados, el pasajero no tendrá derecho de devolución alguna.

Artículo 147.- Las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de pasajeros prescribirán en el término de un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino. Si la embarcación no zarpa, a partir de la fecha en que se comunicó al pasajero tal situación.

CAPÍTULO VI
CONTRATOS DE REMOLQUE TRANSPORTE

Artículo 148.- El contrato de remolque transporte, regula la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto de un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora, mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción.

Artículo 149.- En el contrato de remolque transporte, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada responderán frente a terceros de los daños y perjuicios que causen, salvo prueba en contrario. En los casos en que solamente la embarcación remolcadora se encuentre tripulada durante la operación de remolque transporte, ésta será la única responsable frente a terceros de los daños y perjuicios causados.

Artículo 150.- Las acciones derivadas de los contratos de remolque transporte prescribirán en el término de seis meses, contado a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino.

Artículo 151.- La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de remolque transporte, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia no existan condiciones de competencia efectiva.

La regulación de tarifas se suprimirá cuando la Comisión Federal de Competencia, a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir.

La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia.

TÍTULO SEXTO
DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN

CAPÍTULO I
ABORDAJES

Artículo 152.- Se entiende por abordaje a la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.

Si después del 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 153.- En su aspecto náutico, las embarcaciones deberán cumplir con las obligaciones establecidas en el Convenio Internacional sobre el Reglamento para Prevenir Abordajes.

Artículo 154.- Todos los casos de Abordaje se resolverán de conformidad con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecida en esta Ley.

Artículo 155.- 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 156.- Las acciones derivadas del abordaje prescribirán en dos años contados a partir de la fecha del accidente. En caso de que se tenga 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.

CAPÍTULO II
AVERIAS

Artículo 157.- 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 aquella en la que el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraído intencionada y razonablemente, se realiza con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación marítima. 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: aquélla que no deba ser considerada como avería común. El importe de las averías particulares estará a cargo del propietario del bien que sufra el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que esté legitimado a ejercer contra terceros.

Artículo 158.- Los actos y contribuciones relativos a la avería común se regirán, salvo pacto en contrario, por las Reglas de York Amberes vigentes al momento de la declaración de avería.

Artículo 159.- 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 aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común de conformidad con las siguientes normas:

I. Cuando se haya producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlo en el libro oficial 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;

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

III. Si el capitán, el propietario o el naviero 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;

IV. Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de las mercancías 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 naviero 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 naviero tiene el derecho a retener las mercancías hasta que se cumpla con las obligaciones que establece esta fracción; y

V. La declaración de avería común no afecta las acciones particulares que puedan tener el naviero o los dueños de la carga.

Artículo 160.- Las acciones derivadas de la avería común prescribirán en un año, contado a partir de la fecha de llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que haya dado lugar a la declaración de avería común. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común, la prescripción operará al término de cuatro años contados a partir de la fecha de su firma.

CAPÍTULO III
BÚSQUEDA, RESCATE Y SALVAMENTO

Artículo 161.- Por operación de salvamento se entenderá toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en vías navegables o en otras zonas marinas, en términos de lo dispuesto por el Convenio de Salvamento Marítimo de 1989.

Por operación de búsqueda y rescate se entenderá toda actividad realizada con el propósito de rastrear y liberar a las personas que se encuentren en cualquier situación de peligro en el mar o en otras aguas.

Cuando se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima de inmediato mediante los medios electrónicos disponibles y por escrito en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada de éste.

Artículo 162.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio con el fin de efectuar su rescate, y sólo estarán legitimados a excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o para su propia vida.

Las consecuencias por el incumplimiento de esta obligación se regirán de acuerdo a lo dispuesto por el Código Penal Federal. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de la misma.

Artículo 163.- La organización y dirección del servicio de búsqueda, rescate y salvamento marítimos corresponderá a la autoridad marítima conforme a lo dispuesto por el artículo 7 de esta Ley, la cual deberá determinar las estaciones de salvamento que deban establecerse en los litorales. La Secretaría estará facultada para autorizar a los particulares a establecer estaciones de salvamento de conformidad con lo dispuesto por el reglamento respectivo.

Artículo 164.- La búsqueda, rescate y salvamento de las personas y embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto serán coordinados por su titular, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviero, por el tiempo necesario que dure la operación.

Artículo 165.- 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 166.- Las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, así como las responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes, se regirán respectivamente por los convenios internacionales en la materia.

Las partes de una operación de salvamento estarán legitimadas para celebrar contratos de salvamento mediante pólizas internacionales estandarizadas, mismas que serán reconocidas por las autoridades competentes en tanto no se viole lo dispuesto por el tratado internacional de referencia.

CAPÍTULO IV
REMOCIONES Y DERELICTOS O RESTOS DE NAUFRAGIO

Artículo 167.- Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval, carga o cualquier otro objeto se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y a juicio de la autoridad marítima, pueda constituir un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca u otras

actividades marítimas relacionadas con las vías navegables, o bien para la preservación del ambiente, conforme al Convenio de Limitación de Responsabilidad de 1976, deberá llevarse a cabo lo siguiente:

I. La autoridad marítima notificará al propietario o naviero la orden para que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato su señalización, remoción, reparación, hundimiento, limpieza o la actividad que resulte necesaria, en donde no represente peligro u obstáculo alguno en los términos de este artículo;

II. Previa notificación de la orden al propietario o naviero, en los supuestos en que exista una posible afectación al ambiente marino, la autoridad marítima estará obligada a obtener una opinión de la autoridad ambiental competente;

III. El plazo para cumplir con la orden será de tres meses contados a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, la autoridad marítima estará facultada para removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas conducentes; y

IV. Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el naviero o el propietario deberá informar a la autoridad marítima sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para el cumplimiento de la orden.

Artículo 168.- Cuando la embarcación, aeronave, artefacto naval, carga o cualquier otro objeto hundido o varado, no se encuentre en los supuestos previstos por el artículo anterior, el naviero, propietario o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar, dispondrá del plazo de seis meses a partir de la fecha del siniestro para efectuar la remoción o actividad pertinente. La obligación señalada en la fracción IV del artículo anterior será igualmente aplicable.

Artículo 169.- Toda persona que a consecuencia de una orden administrativa o de cualquier otro acto deba realizar las actividades de extracción, remoción, reflote o la actividad que sea pertinente, deberá efectuar los trabajos en los términos que señale el capitán de puerto. En los casos que establezca el reglamento deberá además otorgar garantía suficiente cuyo monto y tiempo de exhibición será fijado por dicha autoridad.

Artículo 170.- En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover, reflotar o la actividad que sea pertinente, en virtud de una orden administrativa o de cualquier otro acto no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la Secretaría estará facultada para declarar abandonada la embarcación u objeto en cuestión, por lo que constituirán a partir de la publicación de dicha declaración, bienes del dominio de la Nación.

En los casos del párrafo precedente, la Secretaría estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate y venta de los bienes de conformidad con la legislación administrativa en la materia. Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar a la Secretaría la diferencia, mediante el procedimiento administrativo de ejecución.

Artículo 171.- Las embarcaciones pierden su calidad jurídica como tales para convertirse en derelictos o restos de naufragio, pudiendo recuperar tal calidad, si son reflotadas y puestas en estado de navegabilidad.

Artículo 172.- Se considerarán derelictos, las embarcaciones que se encuentren a la deriva en estado de no navegabilidad sus máquinas, anclas, restos de embarcaciones y aeronaves, 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 o en

cualquier vía navegable o aguas en donde los Estados Unidos Mexicanos ejerzan soberanía o jurisdicción.

Artículo 173.- Toda persona que descubra un derelicto estará obligada a comunicarlo de inmediato a la capitanía de puerto competente mediante una declaración circunstanciada. Si el derelicto representara un peligro en los términos de este capítulo, el capitán de puerto deberá ordenar la actividad pertinente de acuerdo al mismo.

Artículo 174.- Los derelictos que se encuentren en aguas en donde se ejerza soberanía o jurisdicción, así como los objetos ubicadas en aquéllas, que cuenten con características arqueológicas, históricas o culturales de interés de acuerdo con la ley de la materia, serán considerados propiedad de la Nación.

CAPÍTULO V
RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE SINIESTROS MARÍTIMOS

Artículo 175.- De conformidad con lo dispuesto por este capítulo, el propietario de una embarcación o artefacto naval, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación del mismo o por su carga, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Artículo 176.- Todas las embarcaciones que naveguen o artefactos navales que se encuentren, en zonas marinas o en aguas interiores mexicanas, deberán de contar con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil en los términos del Título Séptimo de esta Ley.

Artículo 177.- Sin perjuicio de aplicar los regímenes de responsabilidad especiales de otros tratados internacionales, o bien de su texto incorporado por referencia a esta Ley, toda reclamación o demanda derivada de un siniestro marítimo estará regida por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo y en su caso, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

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, se estará a lo dispuesto por el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.

Artículo 178.- Estará prohibida cualquier acción u omisión que se constituya como una fuente de contaminación marina en los términos descritos por esta Ley. El infractor será sancionado de conformidad con el Título Décimo, sin que por ello se prejuzgue sobre las consecuencias penales del acto u omisión.

Artículo 179.- El reglamento respectivo establecerá un sistema de coordinación entre las autoridades que cuenten con facultades concurrentes en la materia de prevención de la contaminación marina, de forma tal que se garantice el cumplimiento de lo dispuesto por los Tratados Internacionales.

CAPÍTULO VI
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES O INCIDENTES MARÍTIMOS

Artículo 180.- La autoridad marítima estará facultada para investigar todo accidente o incidente marítimo que tenga lugar en cualquier vía navegable.

Artículo 181.- El capitán o patrón de toda embarcación o en su ausencia el oficial que le siga en mando, estará obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo; así como de cualquier otro hecho de carácter extraordinario relacionado con la navegación o con el comercio marítimo. Se entenderá por acta protesta la descripción circunstanciada de hechos, levantada ante la autoridad marítima, que refiera alguno de los accidentes o incidentes marítimos señalados en el artículo siguiente.

Artículo 182.- Se reputarán de acuerdo a sus características propias como accidentes o incidentes marítimos según sea el caso, de modo enunciativo los siguientes:

I. El abordaje de embarcaciones de cualquier tipo; o bien de hidroaviones amarrados o en posición de amarrar o de despegar;

II. Las arribadas forzosas e imprevistas;

III. El naufragio, el incendio, las varaduras o el encallamiento;

IV. La avería común;

V. El acto o la omisión que genere contaminación marina; y

VI. El cambio obligado de ruta o puerto de destino, ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 183.- En materia de abordaje, estarán legitimados para solicitar ante la autoridad marítima el levantamiento de las actas de protesta correspondientes, los capitanes, los patrones y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas en el mismo.

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. En caso de que el denunciante sea un tripulante y no domine el idioma español, la autoridad marítima deberá proveer gratuitamente el traductor oficial.

Artículo 184.- El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:

I. Deberá levantarse 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, el capitán de puerto estará facultado para requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como para 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.

Las actuaciones que se lleven a cabo en la investigación de los accidentes marítimos deberán respetar en general las disposiciones internacionales en la materia, y de modo especial, aquéllas contenidas en los tratados internacionales de la Organización Marítima Internacional, (OMI).

Artículo 185.- 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 practique cualquier otra diligencia que se estime necesaria;

II. Emitir dictamen, fundado y motivado en el que se establezca si se incurrió en infracción administrativa.

Cuando se trate de operaciones de salvamento, el dictamen emitido por la autoridad marítima determinará también el monto probable o estimado de la remuneración, la cual deberá calcularse en los términos del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo. Lo dispuesto en éste artículo no obsta para que en cualquier momento las partes involucradas en las operaciones de salvamento hagan valer sus derechos ante los tribunales competentes y en la vía en que proceda.

El valor del dictamen emitido por la autoridad marítima quedará a la prudente apreciación de la autoridad jurisdiccional.

III. Imponer en su caso, las sanciones administrativas que correspondan y de considerarlo procedente, turnar las actuaciones al Ministerio Público de la Federación, para el ejercicio de las funciones que le competan.

TÍTULO SÉPTIMO
DEL SEGURO MARÍTIMO

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 186.- Los contratos de seguro marítimo podrán comprender todo interés asegurable legítimo y recaerán sobre:

I. Las embarcaciones y los accesorios de éstas, cualesquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;

II. Las mercancías, sus contenedores o cualquiera otra clase de bienes a bordo;

III. El valor de la renta o el flete según sea el caso, los desembolsos en que incurra quien organice una expedición marítima, así como las comisiones por la comercialización de la carga; y

IV. La responsabilidad del propietario de la embarcación, naviero, arrendatario, arrendador, fletador, fletante, embarcador, operador, agente naviero y en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexa a ella.

Artículo 187.- Podrán asegurarse todos o parte de los bienes expresados en el artículo anterior, junta o separadamente, en tiempo de paz o de guerra, por viaje o a término, por viaje sencillo o redondo, sobre buenas o malas noticias. La póliza podrá expedirse a la orden del solicitante, de un tercero o al portador.

Artículo 188.- El contrato de seguro marítimo es consensual, se perfecciona con la aceptación que haga el asegurador de la solicitud hecha por el contratante. Para fines de prueba, el contrato de seguro marítimo, así como sus adiciones y reformas, se hará constar por escrito en póliza o certificado de seguro. A falta de póliza o certificado, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal.

Las secciones impresas de la documentación en que conste el contrato, no harán prueba contra el asegurado si los caracteres de la impresión no son legibles. Las cláusulas manuscritas o mecanográficas prevalecerán sobre las impresas.

Artículo 189.- La cobertura mínima de los seguros marítimos será:

I. Para embarcaciones así como para los desembolsos relacionados: la pérdida total, real o implícita causada por la furia de los elementos de la naturaleza, explosión, incendio, rayo, varada, hundimiento, abordaje o colisión;

II. Para obra en construcción de embarcaciones: la pérdida total, real o implícita, causada por, explosión, incendio o rayo;

III. Para mercancías: los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo, explosión o por varada, hundimiento, abordaje o colisión de la embarcación, así como la pérdida de bultos por entero caídos durante las maniobras de carga, trasbordo o descarga;

IV. Para la responsabilidad civil del naviero: tres cuartas partes de la responsabilidad por abordajes que corresponderá al asegurador de casco y maquinaria, y la otra cuarta parte restante que corresponderá al club de protección e indemnización; y

V. Para otros seguros de responsabilidad civil: el importe de los daños causados a otros, en sus personas o en sus bienes.

En la contratación de los seguros de responsabilidad civil por reclamaciones de naturaleza marítima, se estará a los montos de limitación dispuestos por los Tratados Internacionales en la materia.

Artículo 190.- Además de los riesgos señalados en el artículo anterior, el asegurador estará obligado a indemnizar en los términos previstos por esta Ley, la contribución del asegurado:

I. Por avería común, conforme las Reglas de York-Amberes; y

II. Por recompensa de salvamento.

El asegurador estará además obligado a indemnizar los gastos incurridos por el asegurado con el fin de evitar que el objeto asegurado sufriera un daño o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido se encuentre cubierto por la póliza. En todo caso estos gastos no podrán exceder del valor del daño evitado.

Artículo 191.- El asegurado estará obligado a contribuir al salvamento de los objetos asegurados. El beneficiario del seguro deberá tomar todas las medidas para evitar o disminuir el daño. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados deberán solicitar instrucciones al asegurador y se atendrán a ellas.

Los gastos en que incurra el asegurado a este respecto, le serán pagados por el asegurador, con límite del valor del daño evitado. La cobertura señalada en este artículo, será adicional a la cobertura de daños o perjuicios de las cosas aseguradas.

Artículo 192.- Salvo lo previsto en el artículo anterior, el asegurador responderá por el valor consignado en la factura, o en caso de no haber sido éste consignado hasta por el daño efectivamente causado, hasta el límite del valor real asegurado. Cuando en el contrato se inserte una declaración expresa de que las embarcaciones, los fletes, los desembolsos o las mercancías han sido valuadas de

común acuerdo entre las partes, se estará igualmente a ello para el pago de primas, así como para la evaluación del daño y su resarcimiento.

No obstante el acuerdo señalado en este artículo, la evaluación podrá ser impugnada, no sólo por las causales generales de nulidad de las obligaciones, sino también por exageración manifiesta sobre el precio de las embarcaciones, los fletes o los desembolsos en el lugar de origen, o el precio corriente de las mercancías en el lugar de destino.

Artículo 193.- Además de los riesgos señalados en este título, las partes estarán legitimadas para convenir la cobertura de cualquier otra avería particular que puedan sufrir las cosas aseguradas, en tránsito, en dique, en puerto, en depósito, en tránsito por otros medios de transporte, o bien, antes o después de una expedición marítima. Los navieros o sus operadores podrán además convenir la cobertura de otros tipos de responsabilidades derivadas del ejercicio de la navegación.

En los seguros sobre embarcaciones y en los relativos a desembolsos, se podrá convenir la cobertura de la remuneración especial al salvador de conformidad con el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

Artículo 194.- Cuando las partes se refieran a cláusulas de pólizas tipo de seguro marítimo internacionalmente conocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato celebrado corresponde al contenido obligacional de las mismas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional.

Si parte del clausulado se hubiere modificado mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos cruzada entre las partes, se entenderá que dichas pólizas fueron cambiadas en los términos de la referida correspondencia. Si sólo hay referencias a cláusulas internacionalmente conocidas y aceptadas por sus nombres o por sus números sin el texto completo, éstas se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.

Se considerarán cláusulas de pólizas tipo de seguro marítimo internacionalmente conocidas y aceptadas, las denominadas como Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres -Institute of London Underwriters Clauses-; Cláusulas del Instituto Americano -American Institute Clauses- así como las reglas y cláusulas de cualquier club de protección e indemnización -Protection and Indemnity Club Clauses- perteneciente a la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización.

Artículo 195.- La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de omisiones o inexactas declaraciones. Si el asegurador probare el fraude del asegurado, el contrato de seguro será nulo para el asegurado y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de las consecuencias penales que correspondan.

Artículo 196.- Se considerará valor de la embarcación, el que se haya estipulado en la póliza de seguro correspondiente. Si las partes fueren omisas en tal estipulación, el valor de la embarcación será el que tenga al iniciarse el riesgo; y de las mercancías o efectos, el corriente en el lugar de su destino.

Artículo 197.- Corresponderá al asegurador la carga de la prueba consistente en argumentar que el siniestro ha ocurrido por un riesgo no comprendido en la póliza.

Artículo 198.- Será nulo el contrato de seguro marítimo que recaiga sobre:

I. Los géneros de comercio ilícito;

II. La embarcación dedicada al contrabando;

III. La embarcación que sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciere a la mar en los seis meses siguientes a la fecha de expedición de la póliza de no haberse informado las causas de dicha omisión a los aseguradores;

IV. La embarcación que injustificadamente se dirija a un punto distinto del estipulado; y

V. Cosas en cuya valoración se hubiere falseado información.

Salvo pacto en contrario, no se considerará nulo el contrato cuando la embarcación se encuentre en dique seco para reparaciones o revisiones sin importar el tiempo que éstas requieran.

Artículo 199.- Si se hubiere estipulado en la póliza un aumento de prima en caso de sobrevenir un riesgo de guerra, y no se hubiere fijado el porcentaje de tal aumento, se determinará éste por los usos y costumbres del mercado internacional de seguro marítimo.

Artículo 200.- Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro marítimo prescribirán en dos años, contado desde la fecha del siniestro o acontecimiento que les dio origen.

Artículo 201.- De conformidad con lo señalado en este artículo, si el siniestro se debió al desvío o cambio de ruta o de viaje justificado, el seguro continuará en vigor y el asegurador tendrá derecho a cobrar la prima adicional que corresponda, así como a establecer las condiciones de cobertura a convenir entre las partes. No se aplicará una prima adicional cuando el desvío, cambio de ruta o de viaje haya sido consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, o se efectuara para auxiliar a personas o a embarcaciones en peligro.

Artículo 202.- El asegurador no estará legitimado a obligar al asegurado a que venda el objeto asegurado para determinar el valor del objeto asegurado.

Artículo 203.- Cualquiera de las partes estará legitimada a pedir que el daño causado se valúe sin demora, para lo cual designará cada una a un perito, así como a un tercero para el caso de discordia entre los avalúos de los peritos de cada parte.

La solicitud de valuación se promoverá ante el Juez de Distrito del primer puerto de arribo de la embarcación o del domicilio del demandado a elección del actor, para lo cual se seguirá el procedimiento de conformidad con la tramitación establecida para los incidentes en el Código de Comercio.

Artículo 204.- La intervención del asegurador en la valuación del daño no implicará su aceptación de pagar el valor del siniestro, ni su renuncia a oponer excepciones.

Artículo 205.- Todo seguro contratado con posterioridad al siniestro o a la llegada de los objetos asegurados o de la embarcación transportadora será nulo, si el riesgo era conocido con antelación a la celebración del contrato por el asegurado o bien, si el asegurador tenía ya conocimiento de que los riesgos habían cesado.

Artículo 206.- El asegurado no tendrá obligación de denunciar al asegurador la agravación del riesgo. El asegurador responderá de dicha agravación, pero tendrá a su vez, derecho de cobrar la prima adicional que corresponda, así como a establecer las condiciones de cobertura.

Artículo 207.- Si el que contratare el seguro, sabiendo la pérdida total o parcial de las cosas aseguradas, obrare por cuenta ajena, será personalmente responsable del hecho como si hubiere obrado por cuenta propia. Si por el contrario, dicho contratante no conociere el fraude cometido por el propietario asegurado, recaerán sobre éste todas las responsabilidades, quedando siempre a su cargo pagar a los

aseguradores la prima convenida. Igual disposición regirá respecto al asegurado cuando contratare el seguro por medio de tercero y supiere del salvamento de las cosas aseguradas.

Artículo 208.- En caso de apresamiento o embargo de la embarcación y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con lo pactado con el asegurador ni de esperar instrucciones suyas, estará legitimado por sí o por el capitán en su defecto, para proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión que sea posible.

Artículo 209.- En el caso del artículo anterior, el asegurador estará a su vez legitimado para aceptar o no el convenio celebrado por el asegurado o el capitán, comunicando su resolución dentro de las veinticuatro horas siguientes a la notificación del convenio, de conformidad con lo siguiente:

I. Si lo aceptase, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate y quedarán por su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme a las condiciones de la póliza;

II. Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho a los efectos rescatados; y

III. Si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio.

Artículo 210.- El pago del importe asegurado será cubierto a más tardar treinta días hábiles después de que el asegurador haya recibido los documentos o informaciones que funden la reclamación.

CAPÍTULO II
SEGURO DE MERCANCÍAS

Artículo 211.- El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionados por vicios ocultos de la mercancía objeto del contrato.

Artículo 212.- Cuando se contrate en el seguro de mercancías en tránsito la cobertura denominada "todo riesgo" en los usos y costumbres internacionales, se entenderá que dichas mercancías quedan cubiertas contra cualquier avería particular que por causas fortuitas y externas inherentes al transporte, sufran las mismas.

Artículo 213.- La obligación señalada en el artículo 211 de esta ley existirá a menos que pruebe que el asegurado conocía tales vicios o debía conocerlos si hubiese obrado con diligencia.

Artículo 214.- Salvo pacto en contrario, si la cosa objeto del seguro se hubiese designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género existiesen en la embarcación.

Artículo 215.- Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador o se pongan a su disposición. Asimismo, cesará con su entrega al consignatario en el lugar de su destino, cuando se pongan a su disposición o bien, cuando se debieron de haber puesto a su disposición conforme a la póliza de seguro empleada.

Artículo 216.- Se entenderán comprendidas en la cobertura del seguro si expresamente no se hubieren excluido de la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación de la embarcación o de su cargamento.

Artículo 217.- Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente las mercancías del seguro, se pagará la indemnización en caso de

pérdida o avería por todos los aseguradores, en proporción a las sumas aseguradas por cada uno de ellos.

Artículo 218.- En los seguros de mercancías podrá omitirse la designación específica de ellas, así como de la embarcación que deba de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.

Si en el supuesto de este artículo la embarcación sufriere un riesgo marítimo cubierto, para estar legitimado a reclamar la indemnización el asegurado estará obligado a probar además de la pérdida de la embarcación su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos y su valor.

Artículo 219.- El asegurador responderá de la agravación del riesgo producida por el hecho de que las mercancías y los intereses relacionados a éstas sean transportadas a bordo de embarcaciones que no sean aptas técnicamente para recibir y manipular la carga específica, pero tendrá derecho a cobrar una prima adicional, así como a establecer las condiciones de la cobertura.

Artículo 220.- Si por inhabilitación de la embarcación antes de salir del puerto, la carga se transbordare a otra, el asegurador tendrá opción entre continuar o no el contrato abonando las averías que hubieren ocurrido. Si la inhabilitación sobreviniere después de iniciado el viaje, el seguro seguirá vigente.

Artículo 221.- Si la embarcación quedare absolutamente inhabilitada para navegar, el asegurado tendrá la obligación de dar aviso al asegurador en un plazo de cinco días hábiles contados a partir del día en que tenga noticias de tal inhabilitación.

Los interesados en la carga que se hallaren presentes o representados o en su ausencia el capitán de la embarcación, practicarán todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino, en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque o trasbordo, excedente de flete y todos los demás relacionados, hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto final de destino designado en la póliza.

Artículo 222.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurado gozará del término de seis meses para conducir las mercancías al puerto de su destino contado a partir del día en que le hubiere dado aviso al asegurador. En defecto de este aviso, la prescripción del plazo se computará desde la fecha de entrada en vigor del contrato de seguro.

Artículo 223.- El propietario de las mercancías podrá hacer dejación de éstas cuando las gestiones realizadas por los interesados en la carga, el capitán y los aseguradores para conducirlas al puerto de destino de conformidad con este título, no hubieren tenido como resultado encontrar una embarcación en la cual verificar su transporte.

Artículo 224.- Si por conveniencia del asegurado las mercancías se descargaren en un puerto más próximo que el designado para terminar el viaje, el asegurador no estará obligado a hacer rebaja alguna de la prima contratada.

Artículo 225.- Salvo pacto en contrario, en los casos de avería particular de las mercancías aseguradas, se observarán las reglas siguientes:

I. Todo lo que hubiere desaparecido por robo, pérdida, venta en viaje, por causa de deterioro, o por cualquiera de los accidentes marítimos comprendidos en el contrato del seguro, será justificado con arreglo al valor de factura o en su defecto, por el que se le hubiere dado en el seguro, y el asegurador pagará su importe; y

II. En el caso de que llegada la embarcación a buen puerto resulten averiadas las mercaderías en todo o en parte, los peritos harán constar el valor que tendrían si hubieren llegado en estado sano, considerando en todo momento el valor factura, y el que tengan en su estado de deterioro.

La diferencia entre ambos valores líquidos, hecho además el descuento de los derechos de aduanas, fletes y otros análogos, constituirá el valor o importe de la avería, sumándole los gastos causados por los peritos y otros si los hubiere.

Habiendo recaído la avería sobre todo el cargamento asegurado, el asegurador pagará en su totalidad el demérito que resulte; pero si sólo alcanzare a una parte, el asegurado será reintegrado en la proporción correspondiente. Si hubiere sido objeto de un seguro especial el beneficio probable del cargador, se liquidará separadamente.

Artículo 226.- En el seguro sobre embarcaciones, se entenderán comprendidos 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 misma, todo lo cual será considerado una universalidad de hecho. El seguro sobre embarcaciones se conocerá también como seguro de casco y maquinaria.

Artículo 227.- En caso de interrupción del viaje por embargo o detención forzada de la embarcación, tendrá el asegurado obligación de comunicarle al asegurador tan pronto como tenga conocimiento del suceso y no podrá ejercitar la acción de dejación hasta que haya transcurrido el plazo de seis meses previsto en este título. Estará obligado además, a prestar al asegurador todo el auxilio posible para conseguir el levantamiento del embargo o lograrlo por sí mismo.

Artículo 228.- Salvo lo dispuesto en este título, en ningún caso podrá exigirse al asegurador por concepto de indemnización, una suma mayor que la del importe total del seguro, ya sea que la embarcación salvada después de una arribada forzosa para la reparación de averías se pierda; sea que la parte que haya de pagarse por la avería importe más que el seguro o bien que el costo de las diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje o dentro del plazo del seguro, excedan de la suma asegurada.

Artículo 229.- Salvo pacto en contrario, el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación, si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar.

Artículo 230.- Los seguros de embarcaciones podrán ser contratados ya sea por un viaje, por varios viajes consecutivos o por un tiempo determinado.

Artículo 231.- Si el seguro de la embarcación hubiere sido contratado por viaje, su vigencia comenzará en el momento en que se inicie el embarque. Si ya se inició el embarque, desde el momento en que zarpe o desamarre y terminará en el momento en el que la embarcación sea anclada o amarrada en el puerto de destino o al terminarse la descarga, siempre que la duración de tales maniobras no exceda de quince días hábiles. Si el seguro se toma estando ya iniciado el viaje de la embarcación y no se estipula la hora en que entrará en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la primera hora del día en que se contrató el seguro.

Artículo 232.- En el contrato de seguro de embarcaciones por tiempo determinado, los días se computarán de las cero a las veinticuatro horas. La responsabilidad del asegurador cesará a las veinticuatro horas del día en que se cumpla el plazo estipulado, de acuerdo con la hora del lugar en donde se emitió la póliza.

Si el seguro de la embarcación por tiempo vence estando éste en viaje o en peligro o en un puerto de arribada forzosa o de escala, se prorrogará de pleno derecho hasta el momento en que la embarcación

llegue a su destino final y quede debidamente amarrada o fondeada. El asegurado deberá pagar la prima suplementaria.

Artículo 233.- Salvo pacto en contrario, se entenderá que el seguro de la embarcación sólo cubre las cuatro quintas partes de su importe o valor.

Artículo 234.- Salvo pacto en contrario, el asegurador de la embarcación será responsable de las tres cuartas partes de las cantidades que el asegurado deba a otros por daños ocasionados por abordaje. Si el asegurado fuere demandado, deberá denunciar el juicio al asegurador quien podrá hacer valer las excepciones al asegurado.

Artículo 235.- El daño a la embarcación será reparado o indemnizado a cargo del asegurador. Si el naviero o el capitán debidamente autorizado optan por la reparación, el asegurador tendrá derecho de vigilar la ejecución de la misma.

Si optaren por la indemnización, ésta se pagará en la cantidad promedio que resulte del cálculo de valores entre nuevo y viejo. A falta de acuerdo entre las partes, el cálculo de los valores se computará según estimación de peritos.

Artículo 236.- Los daños causados a la embarcación asegurada por otra embarcación propiedad del mismo asegurado u operada por la misma persona, se considerarán como ocasionados por otra persona. Los servicios de auxilio o salvamento que se proporcionen a una embarcación asegurada por otra, perteneciente al mismo asegurado u operada por la misma persona, se considerarán que fueron proporcionados por otra persona.

Artículo 237.- Si como consecuencia de la reparación el valor de la embarcación aumentare en más de una tercera parte del que se le hubiere asignado en el seguro, el asegurador pagará los dos tercios del importe de la reparación, descontando el mayor valor que ésta hubiese dado a la embarcación.

Artículo 238.- Si las reparaciones excedieren de las tres cuartas partes del valor de la embarcación, se entenderá que está inhabilitada para navegar y procederá la dejación a causa de la pérdida total implícita.

Artículo 239.- La embarcación se considerará perdida si transcurren treinta días naturales después del plazo normal para su arribo, sin que llegue a su destino y no se tengan noticias de ella.

CAPÍTULO IV
SEGURO DE FLETES

Artículo 240.- El seguro sobre renta o flete podrá hacerse por el cargador, por el arrendador, el fletante o el capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido a cuenta de su renta o flete, sino cuando hayan pactado expresamente que en caso de no devengarse aquel por naufragio o pérdida de la carga devolverán la cantidad recibida.

Artículo 241.- En el seguro de renta o flete se habrá de expresar la suma a que ascienda, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en la póliza de arrendamiento, de fletamento o en el conocimiento de embarque.

CAPÍTULO V
SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Artículo 242.- El seguro de la responsabilidad civil del propietario de una embarcación, del naviero o del fletador de ésta, cubrirá todos los daños que le sean imputables causados a otras personas o a sus bienes, por la utilización u operación de dicha embarcación o por la carga, combustible o basura derramados, vertidos o descargados.

De conformidad con las disposiciones de este título sobre reglas y cláusulas internacionalmente aceptadas, las coberturas de protección e indemnización de los seguros de responsabilidad contratadas con clubes de protección e indemnización o con aseguradores de prima fija, deberán ser lo suficientemente amplias como para indemnizar a los terceros afectados por cualquier siniestro o concepto de reclamación regulada por esta Ley o por los tratados internacionales.

CAPÍTULO VI
DEJACIÓN DE BIENES ASEGURADOS

Artículo 243.- El daño o menoscabo será considerado avería, pero si el asegurado opta por reclamar la pérdida total, real o implícita, deberá comunicar al asegurador su intención de hacer dejación. Si no lo hiciera, se entenderá que sólo podrá ejercer la acción de avería de conformidad con los Tratados Internacionales en la materia.

Artículo 244.- En caso de pérdida total, real o implícita, el asegurado tendrá un plazo de dos meses desde que tuvo conocimiento efectivo de la pérdida, para comunicar por escrito al asegurador su intención de hacer dejación. Por pérdida total implícita se entenderá la disminución del valor asegurado, en al menos tres cuartas partes.

Artículo 245.- La dejación no podrá ser parcial ni condicional y transferirá el dominio y los derechos del asegurado sobre los objetos asegurados al asegurador, a cambio de recibir el pago total de la suma asegurada. El asegurador, sin perjuicio del pago de la suma asegurada, podrá rehusar la transferencia de la propiedad. La subrogación de los derechos y obligaciones del asegurado al asegurador solamente operará después de la aceptación expresa de la dejación por parte del asegurador.

Artículo 246.- La dejación de la embarcación que deberá ser declarada al asegurador por escrito, puede ser efectuada en los siguientes casos:

I. Por pérdida total;

II. Por inhabilitación de la embarcación para navegar por varada, ruptura o cualquier otro accidente de mar;

III. Por pérdida total implícita; o

IV. Por falta de noticias respecto a su paradero después de treinta días naturales, en cuyo caso la pérdida se tendrá por ocurrida el día en que se tuvieren noticias de la embarcación por última vez.

Artículo 247.- Se entenderá comprendido en la dejación de la embarcación la renta o el flete de las mercancías que se salven, aun cuando se hubiere pagado anticipadamente, considerándose pertenencia de los aseguradores, a reserva de los derechos que competan a los demás acreedores.

Artículo 248.- La dejación de las mercancías deberá ser declarada al asegurador por escrito y podrá ser efectuada en los siguientes casos:

I. Por pérdida total;

II. Por pérdida total implícita;

III. Cuando hayan sido destruidas por orden de autoridad o vendidas en el curso del viaje, en ambos casos cuando lo anterior fuere consecuencia de averías sufridas por las mercancías aseguradas derivadas de un riesgo cubierto; o

IV. Cuando la embarcación se considere perdida o cuando quede imposibilitada para navegar, si las mercancías no son reembarcadas en cuatro meses.

Artículo 249.- Cuando la embarcación se presuma perdida o quede inhabilitada para navegar, los asegurados de las mercancías podrán hacer dejación de las mismas y exigir el monto total del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses.

Artículo 250.- El asegurador tiene derecho a objetar la dejación, pero perderá este derecho si no lo hace dentro de los quince días hábiles siguientes a aquél en que reciba la declaración.

Artículo 251.- Admitida la dejación o declarada admisible en juicio, la propiedad de las cosas dejadas, con las mejoras o desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento de la dejación, se transmitirá al asegurador sin que se le libere del cumplimiento de las obligaciones del pago de la reparación de las mercancías o de la embarcación legalmente dejadas.

Artículo 252.- No será admisible la dejación:

I. Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje;

II. Si se hiciere de una manera parcial o condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados;

III. Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara la dejación dentro de un año contado de igual manera; y

IV. Si no se hiciera por el mismo propietario o persona especialmente autorizada por él o por el comisionado para contratar el seguro.

Artículo 253.- Si por haberse represado la posesión la embarcación se reintegrare al asegurado en su posesión, se reputarán averías todos los gastos y perjuicios causados por la pérdida, siendo por cuenta del asegurador tal reintegro. Si por consecuencia de la represa pasaren los efectos asegurados a la posesión de un tercero, el asegurado podrá ejercer el derecho de dejación.

TÍTULO OCTAVO
DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS

CAPÍTULO ÚNICO
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 254.- Se considerarán como modalidades marítimas del contrato de compraventa internacional aquellas en que al menos un tramo del transporte se realice por vía marítima.

Artículo 255.- Toda compraventa marítima estará regida por la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre la Representación en

la Compraventa Internacional de Mercancías, y de modo supletorio por el Código de Comercio y el Código Civil Federal.

Artículo 256.- Cuando en los contratos regulados por el presente título, los contratantes se refieran al o los Términos Internacionales de Comercio -en los sucesivo INCOTERM o INCOTERMS respectivamente- de la Cámara Internacional de Comercio, se entenderá que el contrato celebrado corresponde a alguna de las modalidades marítimas según sea el caso, tal y como se conozcan en su edición vigente al momento de la celebración del contrato, salvo que parte del contenido obligacional del mismo se hubiere modificado mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos cruzada entre las partes; en cuyo caso se entenderá que la compraventa marítima fue modificada en los términos de la referida correspondencia.

Artículo 257.- Si un contrato aún no ha sido celebrado, pero de la correspondencia cruzada entre las partes se derivan los términos del mismo, y éstas han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe y es válido en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia posterior a la celebración.

Artículo 258.- Para la aplicación de los INCOTERMS, si los contratantes sólo hacen referencia a éstos por sus nombres sin el texto completo, se aplicarán conforme a su edición vigente al momento de la celebración del contrato.

Artículo 259.- Cuando el INCOTERMS haga referencia a la obligación del despacho aduanero a la debida pertinencia, se entenderá que tal obligación no existe cuando en un área de libre comercio o equivalente, no se requiera de un procedimiento aduanero; ello de conformidad con el INCOTERMS acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

Artículo 260.- Cuando en el INCOTERMS se haga referencia a operaciones de verificación necesarias, se tendrán por éstas las relativas a la comprobación de la calidad, medida, peso, recuento y equivalentes, respecto a las mercancías a entregar de conformidad con el INCOTERMS acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

Artículo 261.- Cuando en el INCOTERMS se haga referencia a la obligación de embalaje, ésta existirá siempre, a menos que sea usual en el tráfico específico embarcar la mercancía descrita sin embalar, de conformidad con el INCOTERMS acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

Artículo 262.- Cuando en los INCOTERMS se haga referencia a la posibilidad de sustituir un conocimiento de embarque o cualquier otro documento de transporte similar por un mensaje de intercambio electrónico de datos -EDI- equivalente, tal documento será un título de crédito solamente cuando reúna los elementos para considerarse como tal de conformidad con la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Artículo 263.- La relación jurídica existente entre vendedor y comprador será independiente de aquélla entre embarcador y naviero transportista. Esta última relación estará regida exclusivamente de conformidad con las disposiciones establecidas por el Título Quinto de esta Ley.

TÍTULO NOVENO
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 264.- Salvo lo dispuesto expresamente en esta Ley, a los procesos y procedimientos de naturaleza marítima regulados en este título se les aplicarán de modo supletorio, las normas del Código de Comercio, y, en su defecto, las del Código Federal de Procedimientos Civiles.

Los tribunales federales y la autoridad marítima en sus respectivos ámbitos de competencia, serán los facultados para conocer de los procesos y procedimientos regulados por esta Ley, y por lo dispuesto en los tratados internacionales, sin perjuicio de que, en los términos de las normas aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral. La elección de la ley aplicable será reconocida de acuerdo a lo previsto por esta Ley y en su defecto por el Código de Comercio y el Código Civil Federal, en ese orden.

En la interpretación de los tratados internacionales y de las reglas internacionales referidas por esta Ley, las autoridades judiciales y administrativas deberán fundar sus resoluciones y actos administrativos tomando en consideración el carácter uniforme del derecho marítimo. De igual manera lo harán, en la interpretación de contratos o cláusulas tipo internacionalmente aceptados, las resoluciones y actos administrativos tomarán en consideración que el contrato o cláusula pactados, correspondan al contenido obligacional, tal y como se acepten en el ámbito internacional.

Para la interpretación de cualquier fuente de derecho marítimo, tanto las autoridades judiciales y administrativas, como las partes interesadas en el asunto en trámite, podrán libremente aportar dictámenes jurídicos no vinculantes de asociaciones del ramo, ya sean nacionales o extranjeras. El valor de los dictámenes jurídicos aportados por las partes quedará a la prudente apreciación de la autoridad.

Salvo lo previsto expresamente en esta Ley, los plazos en ella señalados serán computados en días hábiles.

Artículo 265.- Para el emplazamiento a un juicio en materia marítima, cuando el demandado tenga su domicilio en el extranjero, el mismo se efectuará mediante carta rogatoria, o bien, a través de su agente naviero en el domicilio registrado por éste ante la autoridad marítima. Sólo podrá practicarse el emplazamiento por conducto de agentes navieros que hayan reunido los requisitos establecidos en el artículo 23 de esta Ley.

Si el demandado tiene su domicilio dentro de la jurisdicción del Juez de Distrito que conozca del juicio, deberá contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes a la fecha en que haya surtido efectos el emplazamiento. Si reside fuera de la jurisdicción aludida y hubiera sido emplazado a través de su agente naviero, deberá producir su contestación dentro del término de noventa días hábiles siguientes al en que el emplazamiento se haya practicado en el domicilio registrado ante la autoridad marítima por el agente.

En los procedimientos judiciales o administrativos en que sea embargada una embarcación, antes de procederse a su avalúo y remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes de ésta en el Registro Público Marítimo Nacional, cuando la embarcación se encuentre matriculada en el país, y se citará a los acreedores que aparezcan en el mismo para que ejerzan los derechos que les confiere la presente Ley.

Artículo 266.- La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación se harán a bordo de ésta, o bien en las oficinas de la capitanía de puerto en donde se encuentre la embarcación. Cuando la inspección se realice en la capitanía de puerto, al término de la misma, los objetos materia de ésta, se devolverán de inmediato a la embarcación, sin que puedan ser trasladados a otro lugar.

Artículo 267.- Cuando en este título se establezca la obligación del propietario, naviero o entidad relacionada a ellos, de otorgar una garantía, será suficiente la presentación de una carta de garantía del

club de protección e indemnización respectiva, cuando éste sea miembro de la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.

CAPÍTULO II
EMBARGO O RETENCIÓN DE EMBARCACIONES O CARGA

Artículo 268.- El acreedor o el titular de derechos de retención de una embarcación o artefacto naval que hubiere promovido, o fuere a promover juicio, podrá solicitar como medida precautoria el embargo de la embarcación o de la carga relacionadas con su pretensión, para lo cual deberá exhibir los originales de los documentos en que consten sus créditos, precisar el importe de éstos, o el de la demanda, si ya estuviere presentada; describir los bienes objeto de la medida, así como exponer las razones por las cuales estima necesaria dicha medida.

Artículo 269.- Únicamente se admitirá el embargo de embarcaciones o artefactos navales por los siguientes créditos:

I. Pérdidas o daños por la utilización de la embarcación;

II. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la utilización de la embarcación;

III. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de una embarcación que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;

IV. Daño o amenaza de daño por la embarcación al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño;

V. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente una embarcación hundida, naufragada, embarrancada o abandonada, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de ésta, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de una embarcación y el mantenimiento de su tripulación;

VI. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento de una embarcación formalizado en póliza de arrendamiento o de otro modo;

VII. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en la embarcación formalizado en conocimiento de embarque, boleto o de otro modo;

VIII. Las pérdida o los daños causados a las mercancías -incluidos los equipajes- transportadas a bordo de la embarcación;

IX. La avería gruesa;

X. El remolque;

XI. El practicaje;

XII. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo -incluidos los contenedores- suministrados o servicios prestados a la embarcación para su utilización, gestión, conservación o mantenimiento;

XIII. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento de la embarcación;

XIV. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;

XV. Los sueldos y prestaciones debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo de la embarcación incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;

XVI. Los desembolsos hechos por cuenta de la embarcación o de sus propietarios;

XVII. Las primas de seguro -incluidas las de protección e indemnización- pagaderas por el propietario de la embarcación, o por el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta en relación con la embarcación;

XVIII. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario de la embarcación, o por el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con la embarcación;

XIX. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión de la embarcación;

XX. Toda controversia entre copropietarios de la embarcación acerca de su utilización o del producto de su explotación;

XXI. Créditos garantizados con hipoteca o prenda; y

XXII. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa de embarcaciones.

Artículo 270.- Decretada la medida de embargo, el Juez de Distrito la comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría, y a la capitanía de puerto para los efectos correspondientes.

Artículo 271.- La diligencia de ejecución de embargo se hará constar en un acta, en la cual se consignará el inventario de las cosas embargadas; se describirá el estado en que se encuentren y se señalará el lugar en donde deberán permanecer, así como el nombre del responsable de su custodia.

Previa solicitud del promovente del embargo, el Juez podrá autorizar la enajenación de bienes cuando éstos requieran una inmediata enajenación porque no puedan conservarse sin que se deterioren o corrompan, porque estén expuestos a una grave disminución de su precio, o su conservación sea demasiado costosa en comparación con su valor; el producto de la venta deberá ponerse a disposición del juzgador que conozca del proceso.

Artículo 272.- El interesado deberá manifestar en su escrito inicial el importe de la demanda, si aún no se instaura el juicio. La resolución que conceda la medida fijará el importe de la cantidad que deba asegurarse, la cual deberá ser suficiente para responder de los daños y perjuicios que con ella se ocasionen.

Artículo 273.- La parte contra la que se decrete el embargo, podrá a su vez obtener el levantamiento de la medida, otorgando contragarantía suficiente para responder de los resultados del juicio.

Si el valor de la garantía estuviese referido a prestaciones periódicas y el proceso respectivo se prolongare por más de seis meses, el Juez de Distrito podrá requerir, a solicitud de parte interesada, se incremente la garantía hasta la cantidad que considere prudente.

Artículo 274.- El embargo precautorio se decretará sin audiencia de la contraparte, y se ejecutará sin notificación previa. Si la medida se decretó antes de iniciarse el juicio, quedará insubsistente si no se interpone la demanda dentro de los cinco días hábiles siguientes a que fue practicada, y se restituirán las cosas al estado que guardaban antes de dictarse la medida.

El solicitante del embargo responderá de los daños y perjuicios que se causen por el decreto de la misma, si no promoviere el proceso correspondiente dentro de los cinco días hábiles siguientes, o si tramitado éste, la sentencia es desestimatoria.

Será competente para conocer del embargo precautorio el Juez de Distrito del lugar donde se encuentre la embarcación o del puerto de desembarque de las mercancías, según sea el caso.

CAPÍTULO III
EJECUCIÓN DE LA HIPOTECA MARÍTIMA

Artículo 275.- Es competente para conocer del proceso hipotecario marítimo, el Juez de Distrito con jurisdicción en el domicilio del deudor o en el del puerto de matrícula de la embarcación, a elección del actor, y para su tramitación, se observarán las reglas del Capítulo III del Título Séptimo "Del Juicio Hipotecario" del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, en lo no previsto en las fracciones siguientes:

I. Al admitir el Juez de Distrito la demanda, ordenará el embargo de la embarcación y mandará hacer las anotaciones respectivas en el folio correspondiente del Registro Público Marítimo Nacional. Asimismo, admitida la demanda, el Juez de Distrito lo comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría y a la capitanía de puerto a efecto de que no se otorgue despacho ni se permita la salida del puerto a la embarcación;

II. La diligencia de embargo se iniciará con el requerimiento de pago al deudor, su representante o la persona con la que se entienda aquella, y de no hacerse el pago, se requerirá al deudor, a su representante o a la persona con la que se entienda la diligencia, para que entregue al depositario designado por el actor, la embarcación embargada; y acto seguido se emplazará al demandado;

III. Transcurrido el plazo de alegatos, el Juez de Distrito dictará sentencia, y si en ésta se ordena el remate de la embarcación hipotecada, la subasta se llevará a cabo con base en el precio que hubieren pactado las partes, y a falta de convenio, en el resultante de la valuación que se hiciere en los términos del citado código;

En todo caso, antes de proceder al remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes de la embarcación en el Registro Público Marítimo Nacional, cuando ésta se encuentre matriculada en el país, y se citará a los acreedores que aparezcan en el mismo para que ejerzan los derechos que les confiere la presente Ley; y

Efectuada la adjudicación, se entregará la embarcación al adquiriente libre de todo gravamen, previo el pago del saldo del precio ofrecido y se ordenará el otorgamiento de la escritura a póliza correspondiente. De modo simultáneo se dará aviso al Registro Público Marítimo Nacional para que haga los cambios pertinentes en el folio registral de la embarcación y en caso de que ésta sea adquirida por un extranjero, para que se proceda a la dimisión de bandera.

CAPÍTULO IV
RECLAMACIÓN POR ABORDAJE

Artículo 276.- Las cuestiones de competencia en materia de abordaje, serán resueltas de conformidad con los tratados internacionales, así como por lo dispuesto en el Título Noveno, Capítulo I de esta Ley. Conocerá de los procedimientos de abordaje el Juez de Distrito con jurisdicción en el primer puerto de arribo de cualquiera de las embarcaciones en que sea presentada la demanda.

Artículo 277.- La naturaleza, el alcance, las causas y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de una reclamación por abordaje, sólo podrán ser probados mediante inspección judicial y dictámenes periciales rendidos en los términos del Código de Comercio. Los dictámenes practicados en el procedimiento de protesta, únicamente tendrán valor indiciario.

Artículo 278.- El dictamen que se emita con motivo del procedimiento de protesta no vinculará, en cuando al sentido de la sentencia que deba pronunciarse, ni al Juez de Distrito que conozca de la demanda por daños y perjuicios ni a aquél ante quien se tramite un proceso penal.

Artículo 279.- La apertura de una indagatoria de carácter penal o la tramitación de cualquier proceso de la misma naturaleza, no impedirán que se dé curso a un proceso mercantil o civil de reclamación por abordaje. La sentencia que se dicte en el ámbito penal no prejuzgará respecto de la responsabilidad que se establezca en la sentencia mercantil o civil.

CAPÍTULO V
DECLARACIÓN, COMPROMISO Y LIQUIDACIÓN POR AVERÍA COMÚN

Artículo 280.- Cuando se haya producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlo 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 tales hechos.

Artículo 281.- Corresponderá al capitán, al propietario o al naviero de la embarcación afectada declarar la avería común ante la autoridad marítima y en caso de controversia, la demanda se presentará ante el Juez de Distrito con competencia en el primer puerto de arribo de la embarcación, 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.

Artículo 282.- Si el capitán, el propietario o el naviero no declaran la avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al Juez de Distrito competente, que ésta se declare, dicha petición 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.

Artículo 283.- De estar de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador que realice la liquidación correspondiente.

Artículo 284.- Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de la mercancía que deban contribuir a ella, estarán obligados, antes de que aquellas les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito de dinero u otorgar garantía a satisfacción del propietario o naviero para responder al pago que les corresponde. En dicho compromiso o garantía, el consignatario podrá formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito de garantía, el propietario o naviero tendrá el derecho de retener las mercancías hasta que se cumplan con las obligaciones que establece este artículo.

Artículo 285.- La declaración de avería común no afectará las acciones particulares de las que puedan ser titulares el naviero o los propietarios de la carga.

Artículo 286.- En el proceso marítimo de avería común, cualquier persona con interés jurídico podrá solicitar al Juez de Distrito competente, la declaración judicial de avería común, así como la determinación de los actos que deban considerarse en la liquidación de ésta.

Artículo 287.- En caso de ser el propietario o naviero quien solicite la declaración de avería común, deberá señalar en su escrito inicial de demanda el nombre y domicilio de los interesados que deban contribuir a ésta.

El auto que admita a trámite el procedimiento de avería común deberá notificarse personalmente al propietario o naviero, y mediante correo certificado, a los interesados con domicilio conocido. Asimismo, el Juez ordenará la publicación del auto de admisión en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación nacional, por tres veces, debiendo mediar entre una y otra publicación tres días hábiles, la cual se fijará también en los estrados o tablero de avisos del Juzgado.

Los interesados deberán contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes a la fecha de la última de las publicaciones señaladas en éste artículo.

Artículo 288.- En la demanda y contestación, las partes deberán ofrecer las pruebas que pretendan presentar durante el juicio, exhibiendo las documentales que tengan en su poder, o el escrito sellado mediante el cual hayan solicitado los documentos que no tuvieran en su poder.

Artículo 289.- Transcurrido el plazo de contestación a la demanda, el Juez proveerá sobre la admisión o desechamiento de las pruebas ofrecidas, y señalará un plazo de cuarenta días hábiles para su desahogo. Cuando las diligencias de desahogo de pruebas hubieren de practicarse fuera del lugar del juicio, el Juez señalará un término de hasta sesenta y noventa días hábiles, si se tratare de pruebas a desahogarse dentro de la República Mexicana o fuera de ella, respectivamente, siempre que se llenen los siguientes requisitos:

I. Que se solicite al momento de ofrecer las pruebas;

II. Que se indiquen los nombres, apellidos y domicilios de las partes o testigos, que hallan de ser examinados, cuando se trate de la prueba confesional o testimonial, debiéndose exhibir además, en el mismo acto el pliego de posiciones o interrogatorio correspondiente; y

III. Que se designen, en caso de ser prueba instrumental, los archivos públicos o particulares donde se hallen los documentos que hallan de testimoniarse o presentarse en originales.

El Juez al calificar acerca de la admisión de las pruebas, determinará si el pliego de posiciones o el interrogatorio exhibido para la confesional o la testimonial, guardan relación con los puntos controvertidos o si los documentos y los testigos fueron nombrados al demandar o contestar la demanda, y si no reúnen estos requisitos las desechará de plano.

En caso de concederse un término extraordinario, para la presentación y el desahogo de alguna prueba, el Juez solicitará al oferente, que deposite una cantidad que garantice el pago de una posible sanción pecuniaria, en caso de no rendirse alguna de las pruebas que se solicitan se practiquen fuera del lugar del juicio, en términos de lo dispuesto por el artículo 1383 del Código de Comercio.

Artículo 290.- Concluida la recepción y desahogo de las pruebas, el Juez abrirá el periodo de alegatos por tres días hábiles comunes para las partes. Transcurrido dicho periodo, se citará a las partes

para oír sentencia definitiva, en la cual se pronunciará sobre la existencia o no de la avería común, así como la determinación de los actos que deban considerarse en la liquidación de ésta, según sea el caso.

Artículo 291.- En los procedimientos marítimos de avería común las apelaciones sólo serán admitidas en el efecto devolutivo.

Artículo 292.- La sentencia definitiva que declare la existencia de la avería común, deberá contener la orden para que los interesados designen ajustador dentro del término de diez días hábiles contados a partir de la última publicación. La sentencia se publicará de conformidad con lo dispuesto por el artículo 287.

Artículo 293.- En caso de ser varios los ajustadores designados por las partes, el Juez señalará día y hora para que tenga verificativo una audiencia de conciliación, dentro de los diez días hábiles siguientes, en la cual se exhortará a las partes en convenir acerca de la designación del ajustador.

En caso de desacuerdo entre las partes el Juez resolverá entre los propuestos.

Artículo 294.- Una vez designado, el ajustador deberá presentar por escrito, dentro del término de cinco días hábiles, la aceptación del cargo conferido, protestando su fiel y legal desempeño, debiendo de anexar copia de su cédula profesional o de los documentos que acrediten su calidad de perito en la materia.

En caso de no aceptar el cargo en el plazo indicado será removido del mismo.

Artículo 295.- El ajustador formulará la liquidación en un plazo de sesenta días hábiles contados a partir de la aceptación de su nombramiento, con base en las Reglas de York Amberes vigentes al momento de la declaración de la avería, o en aquéllas que hubieren convenido las partes según sea el caso. La liquidación deberá establecer el monto total de ésta, por los sacrificios o gastos extraordinarios de la avería común y las cantidades que correspondan a cada uno de estos conceptos, así como el importe de la cuota de contribución que cada parte debe asumir. Si el ajustador no formulare la liquidación en el plazo señalado será removido del cargo.

Artículo 296.- Cualquiera de los interesados podrá impugnar la liquidación formulada dentro del plazo de nueve días hábiles. Con el escrito de impugnación se dará vista a los interesados para que en el término de tres días hábiles manifiesten lo que a su derecho convenga.

Si el Juez de Distrito encontrare fundadas las objeciones formuladas, concederá al ajustador un plazo de veinte días hábiles para que haga las adecuaciones procedentes a la liquidación.

Artículo 297.- Formulada en definitiva la liquidación, el Juez citará a las partes para oír sentencia la cual deberá ser pronunciada dentro de los ocho días hábiles siguientes.

Artículo 298.- Cualquier interesado podrá solicitar ante el Juez de Distrito competente, la inexistencia de la declaración de avería común declarada ante la autoridad marítima. Dicha pretensión se ventilará de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 287 a 291 de la presente Ley.

El auto que admita a trámite la demanda deberá notificarse personalmente al propietario o naviero.

Artículo 299.- Cuando se ventile un procedimiento extrajudicial de avería común y las partes no se pusieren de acuerdo en el nombramiento del ajustador, podrán acudir ante el Juez de Distrito competente para solicitar su designación. El procedimiento se tramitará conforme a lo establecido en los artículos 293 a 297 de la presente Ley.

CAPÍTULO VI
REMUNERACIÓN POR SALVAMENTO

Artículo 300.- El proceso de salvamento tiene por objeto que se declare la existencia del mismo, el derecho a la recompensa a favor de los salvadores, así como su remuneración y distribución entre éstos.

Conocerá del proceso de salvamento el Juez de Distrito competente en el primer puerto de arribo de la embarcación, posterior al suceso que haya dado lugar al salvamento. En caso de que la embarcación no arribe al puerto de destino por virtud de los acontecimientos que dieron lugar al salvamento, conocerá el Juez de Distrito con jurisdicción en el puerto de origen del último viaje o del puerto de destino a elección del actor.

Asimismo, en caso que la embarcación sea salvada en aguas mexicanas, pero no fuese llevada a puerto por consecuencia del salvamento y no tuviese como puerto de origen o destino puerto ubicado en la República Mexicana, conocerá del proceso de salvamento el Juez de Distrito con jurisdicción en el lugar donde se encuentre la capitanía de puerto que se hubiese dado aviso de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de esta Ley.

Tratándose de salvamento de embarcaciones mexicanas que no se encuentren en ninguno de los supuestos planteados en el presente artículo, conocerá del proceso de salvamento el Juez de Distrito con jurisdicción en el lugar del domicilio del propietario o naviero de la embarcación.

Artículo 301.- Podrán iniciar el procedimiento de salvamento cualquier presunto salvador o el propietario o naviero de la embarcación salvada. En caso de ser varios los salvadores, el actor deberá señalar en su escrito inicial de demanda el nombre de éstos, así como su domicilio en caso de conocerlos, a efecto que sean llamados a juicio en su calidad de parte, pudiendo ofrecer pruebas, alegar e interponer toda clase de defensas y recursos.

En todo procedimiento de salvamento, el Juez ordenará la publicación del auto de admisión en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación nacional, por tres veces, debiendo mediar entre una y otra publicación tres días hábiles, la cual se fijará también en los estrados o tablero de avisos del Juzgado, a efecto de que cualquier interesado pueda intervenir en el mismo dentro del término de treinta días hábiles posteriores a la última publicación.

Artículo 302.- El propietario o naviero que inicie el procedimiento de salvamento podrá retirar la embarcación o el bien salvado, mediante la constitución de una garantía a satisfacción del Juez.

Artículo 303.- Salvo lo dispuesto en el presente capítulo, el procedimiento de salvamento se ventilará conforme a las reglas de los juicios ordinarios mercantiles y en la sentencia definitiva el Juez resolverá sobre el derecho de los salvadores para el cobro de la recompensa, y en su caso, el monto de la misma y su distribución entre éstos.

CAPÍTULO VII
LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Artículo 304.- El proceso de limitación de responsabilidad tiene por objeto que se declare la existencia del derecho a ella y que se determine la suma total que, en caso de ser condenado, deba pagar el propietario, naviero o sujeto legitimado, de conformidad con los Tratados Internacionales que en este capítulo se señalan, a un conjunto de acreedores, así como que se establezca la manera en que dicha suma debe ser distribuida entre éstos.

Artículo 305.- Cualquier acción para intentar la limitación de responsabilidad quedará sujeta al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo y en su caso, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos o en los tratados internacionales de la materia.

Artículo 306.- Conocerá de la acción de limitación de responsabilidad el Juez de Distrito competente en el puerto en que se produjo el acontecimiento o, si se produjo fuera de puerto, en el primer puerto en que después del evento haga escala. En caso de que la embarcación no arribe al puerto de destino por virtud de los acontecimientos que dieron lugar a la limitación de responsabilidad, conocerá el Juez de Distrito con jurisdicción en el puerto de origen del último viaje o del puerto de destino a elección del actor.

Artículo 307.- La solicitud de declaración de limitación de responsabilidad deberá ser presentada dentro del año siguiente contado a partir de que el propietario, naviero o sujeto legitimado tengan conocimiento de la primera reclamación instaurada en su contra con motivo de alguna reclamación sujeta a limitación. Asimismo, el propietario, naviero o sujeto legitimado podrá solicitar la declaración de limitación dentro del año siguiente al acontecimiento que dio origen a la misma.

Artículo 308.- La solicitud de declaración de limitación de responsabilidad deberá contener:

a) Nombre, denominación o razón social del actor, así como el nombre de la embarcación respectiva;

b) Una narración sucinta de las circunstancias descriptivas del viaje durante el cual se hubieran producido los hechos o causas generadoras de la probable responsabilidad de que se trate, con mención de la fecha y lugar de terminación de aquél;

c) El monto a que se pretende limitar la responsabilidad del actor y la fórmula para el cálculo del mismo; y

d) Una relación de los probables reclamantes del fondo, que indique sus nombres y domicilios, así como las causas que pudiesen originar sus créditos contra el fondo y un estimado de la cuantía de los mismos.

Artículo 309.- A la solicitud deberán acompañarse todos los documentos que el actor tenga en su poder y que deban servir como pruebas de su parte. En todo caso, el Juez que conozca del asunto sólo podrá admitir la demanda a trámite cuando el actor acompañe el título de propiedad de la embarcación, copia certificada de su arqueo y del folio de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional para el caso que sea mexicana, así como el billete de depósito por la cantidad que el actor pretenda limitar su responsabilidad o garantía suficiente para ello.

Artículo 310.- El fondo de limitación constituirá un patrimonio de afectación para el pago de los créditos reconocidos en el procedimiento de limitación de responsabilidad, aun y cuando el actor haya sido declarado en concurso mercantil, a menos que sea declarado improcedente el procedimiento de limitación de responsabilidad o el actor se desista del mismo.

Artículo 311.- El auto que admita a trámite el procedimiento de limitación de responsabilidad deberá contener:

a) Nombre, denominación o razón social de la persona presuntamente responsable, así como el nombre de la embarcación;

b) El lugar y la fecha del acontecimiento;

c) El monto por el cual fue constituido el fondo de limitación;

d) La orden para el actor de suspender el pago de cualquier crédito imputable al fondo de limitación de responsabilidad;

e) La orden de suspender todo mandamiento de embargo o ejecución contra bienes propiedad del actor derivado de créditos imputables al fondo de limitación de responsabilidad;

f) La orden al actor de inscribir dicha resolución en el Registro Público Marítimo Nacional, en caso de tratarse de embarcaciones mexicana; y

g) La citación a los presuntos acreedores a efecto de que presenten sus créditos para examen dentro del término de treinta días hábiles, con el apercibimiento que de no presentar su reclamación en tiempo y forma estarán impedidos para ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación en contra del propietario, naviero o sujeto legitimado.

Artículo 312.- El auto por el cual se admita a trámite el procedimiento de limitación de responsabilidad, deberá notificarse personalmente al actor, así como a los presuntos acreedores con domicilio conocido. Cuando deba notificarse a presuntos acreedores que residan en el extranjero, la apertura del procedimiento de limitación, se señalará un plazo de sesenta días hábiles para la presentación de sus créditos, con el apercibimiento decretado en el inciso g) del artículo precedente.

Artículo 313.- En todo caso, el Juez de Distrito ordenará la publicación de un extracto del auto admisorio en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación en el lugar de radicación del juicio, por tres veces, debiendo mediar entre una y otra publicación diez días hábiles, la cual se fijará también en los tableros de avisos del Juzgado, a efecto de que cualquier interesado que se considere con derecho sobre el fondo constituido pueda presentar a examen sus créditos dentro del término establecido en el artículo 311, el cual comenzará a correr a partir del día siguiente de la última publicación de edictos.

Artículo 314.- Las acciones y los juicios seguidos por los presuntos acreedores en contra del propietario, naviero o sujeto legitimado que se encuentren en trámite en virtud de cualquier acción sujeta a limitación derivadas del mismo evento, al momento de admitirse la demanda se acumularán al procedimiento de limitación de responsabilidad.

Artículo 315.- Cuando en un procedimiento diverso se haya dictado sentencia ejecutoriada, mediante la cual se declare la existencia de un derecho de crédito contra el actor y que la misma sea considerada como imputable al fondo, el acreedor de que se trate deberá presentar al Juez copia certificada de dicha resolución. El Juez deberá reconocer el crédito en los términos en que fue pronunciada.

Artículo 316.- Contra el auto que niegue el procedimiento de limitación de responsabilidad, procede el recurso de apelación en ambos efectos, contra el que lo declare procede únicamente en el efecto devolutivo.

Artículo 317.- La apelación deberá interponerse dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha en que surta efectos la notificación del auto admisorio y en el mismo escrito el recurrente deberá expresar los agravios que ésta le cause, ofrecer pruebas y, en su caso, señalar constancias para integrar el testimonio de apelación.

El Juez, en el auto que admita la interposición del recurso, dará vista a la parte contraria para que en el término de nueve días hábiles conteste los agravios, ofrezca pruebas y, en su caso, señale constancias para adicionar el testimonio. El Juez ordenará que se asiente constancia en autos de la interposición del recurso y de la remisión del cuaderno de apelación correspondiente al tribunal de alzada dentro de un plazo de tres días hábiles, si fueren autos originales y de cinco si se tratare de testimonio.

Artículo 318.- El tribunal de alzada, dentro de los dos días hábiles siguientes en que haya recibido, el testimonio o los autos, según sea el caso, dictará un auto en el que deberá admitir o desechar la apelación, y resolverá sobre las pruebas ofrecidas y, en su caso, abrirá un plazo de quince días hábiles para su desahogo. El tribunal de alzada podrá extender este último plazo por quince días hábiles adicionales, cuando no se haya podido desahogar una prueba por causas no imputables a la parte oferente.

Si no fuere necesario desahogar prueba alguna, o desahogadas las que hayan sido admitidas, se concederá a las partes un término común de diez días hábiles para presentar alegatos. El tribunal de alzada dentro de los cinco días hábiles siguientes al vencimiento de dichos plazos deberá dictar, sin más trámite, la sentencia correspondiente.

Artículo 319.- La sentencia que declare que no es procedente el procedimiento de limitación de responsabilidad deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional, tratándose de embarcaciones mexicanas, y ordenará que las cosas vuelvan al estado que tenían con anterioridad a la misma.

El Juez condenará al demandante a pagar los gastos y costas judiciales respecto de todos y cada uno de los presuntos acreedores que hayan comparecido a juicio.

Artículo 320.- Los presuntos acreedores deberán presentar sus créditos a examen dentro de los plazos señalados en el presente capítulo. El procedimiento de reconocimiento se ventilará conforme a las reglas que se siguen para los juicios ordinarios mercantiles.

Contra la sentencia que se pronuncie en el procedimiento de reconocimiento de créditos procede el recurso de apelación en efecto devolutivo.

Artículo 321.- Una vez que haya causado ejecutoria la sentencia pronunciada en los procedimientos de reconocimiento de créditos, el Juez citará para audiencia final dentro del término de cuarenta y cinco días hábiles, para hacer del conocimiento de las partes la proporción de los créditos reconocidos.

Podrán asistir a la audiencia, los acreedores cuyas demandas de reconocimiento de crédito hubiesen sido declaradas procedentes.

Artículo 322.- Concluida la audiencia final el Juez citará a las partes para oír sentencia definitiva, la cual deberá ser pronunciada dentro de los quince días hábiles siguientes. En contra de dicha resolución procede el recurso de apelación en ambos efectos.

TÍTULO DÉCIMO
SANCIONES

CAPÍTULO ÚNICO
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 323.- Para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, así como la interposición del recurso administrativo procedente, la Secretaría observará lo previsto por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Artículo 324.- Para los efectos de este título, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de aplicarse la sanción. En caso de reincidencia se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este título.

Artículo 325.- Las sanciones señaladas en este título no prejuzgarán sobre aquéllas que se deriven de la aplicación de los Tratados Internacionales.

Artículo 326.- Los capitanes de puerto en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán multa de cincuenta a un mil días de salario mínimo vigente, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

I. Los navieros, por no cumplir con los requisitos del artículo 20;

II. Los capitanes y patrones de embarcaciones, por no traer a bordo de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 10;

III. Los navieros por no cumplir con lo establecido en el artículo 51;

IV. Las personas que cometan infracciones no previstas expresamente en este título, a los Tratados Internacionales, a los reglamentos administrativos, o a las normas oficiales mexicanas aplicables; y

V. Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones leves a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias.

Artículo 327.- La Secretaría impondrá una multa de un mil a diez mil días de salario mínimo vigente, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

I. Los capitanes de embarcaciones por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 159;

II. Los patrones de embarcaciones o quien dirija la operación en los artefactos navales, por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 30;

III Los capitanes o patrones de embarcaciones por:

a. Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de éste, la autoridad marítima prohíba salir; y

b. No justificar ante la autoridad marítima las arribadas forzosas de las embarcaciones.

IV. Los propietarios de las embarcaciones, por no cumplir con lo establecido en el artículo 36;

V. Los capitanes y patrones de embarcaciones, por:

a. No enarbolar la bandera en aguas mexicanas, y

b. Falta del despacho de salida de puerto de origen, de embarcaciones que arriben a puerto.

VI. Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y los demás concesionarios por infringir lo dispuesto en esta ley y demás ordenamientos y disposiciones aplicables;

VII. Los pilotos de puerto, por infracción al artículo 58 y cuando debiendo estar en la embarcación no lo hagan;

VIII. Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones graves a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias, y

IX. Los agentes navieros, por infringir las disposiciones de esta ley.

Artículo 328.- La Secretaría impondrá una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario mínimo vigente, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

I. Los navieros y operadores por carecer del seguro a que se refiere el artículo 143;

II. El propietario, naviero u operador que autorice o consienta el manejo de la embarcación, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica;

III. Los capitanes y patrones de embarcaciones por no utilizar el servicio de pilotaje o remolque cuando éste sea obligatorio;

IV. Los propietarios de las embarcaciones o los navieros por:

a. Proceder al desguace en contravención con lo establecido por el artículo 89;

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 41 sin permiso de la Secretaría;

d. Por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 177; y

e. Por no contar con el seguro a que se refiere el artículo 176;

V. Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar autorizados o inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional, respectivamente;

VI. Los capitanes o patrones de embarcaciones por no cumplir con la obligación establecida en el artículo 161;

VII. Los concesionarios, por incumplimiento de lo establecido en el artículo 63;

VIII. Los solicitantes de permisos temporales de navegación que de cualquier manera realicen actos u omisiones con el propósito de obtener aquél de modo ilícito;

IX. Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones gravísimas a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias;

X. Los agentes navieros y en su caso a los propietarios de la embarcación que incumplan con lo dispuesto por la fracción III del artículo 269.

TRANSITORIOS

Artículo Primero.- Se abroga la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994 y sus reformas de 23 de enero de 1998 y 26 de mayo del 2000.

Artículo Segundo.- Se abroga la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de Noviembre de 1963.

Artículo Tercero.- Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Artículo Cuarto.- La Secretaría y demás autoridades competentes que regulen actividades establecidas en esta ley deberán, dentro del término de ciento ochenta días, expedir las disposiciones reglamentarias derivadas de ésta Ley y en tanto no sean expedidas éstas, se continuarán aplicando las vigentes, en lo que no se opongan a éste ordenamiento.

El reglamento respectivo establecerá los regímenes de navegación permitidos para cada tipo de embarcación pesquera, atendiendo a las disposiciones aplicables sobre la seguridad de la vida humana en el mar.

Artículo Quinto.- Los permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la fecha de promulgación de la presente Ley, continuarán en vigor hasta el término de su vigencia.

Artículo Sexto.- Las solicitudes de permisos o autorizaciones, que se encuentren en proceso de trámite al entrar en vigor la presente Ley, quedarán sujetas al régimen y condiciones previstos por ésta.

Artículo Séptimo.- Las embarcaciones que al entrar en vigor esta Ley se ubiquen en los supuestos señalados en el artículo 89 de la misma, tendrán un plazo de 30 días hábiles para ser retiradas sin que la capitanía de puerto competente declare su abandono.

Artículo Octavo.- El Ejecutivo Federal deberá publicar los reglamentos de la presente Ley en un año calendario a contar a partir de la fecha de publicación de la presente Ley en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo Noveno.- La presente Ley entrará en vigor a los 30 días naturales siguientes de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo Décimo.- Los certificados de competencia, así como los nombramientos de pilotos de puerto, expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, serán respetados y tendrán plena vigencia. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en un plazo no mayor de noventa días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de esta ley, realizará el canje de los permisos para la prestación del servicio de pilotaje por los respectivos certificados de competencia previstos en el artículo 56 de esta Ley a favor de sus titulares, para lo cual no exigirá mayor requisito de la presentación del propio permiso.

México, D.F., a 27 de abril de 2006.- Dip. **Marcela González Salas P**., Presidenta.- Sen. **Enrique Jackson Ramírez**, Presidente.- Dip. **Marcos Morales Torres**, Secretario.- Sen. **Yolanda E. González Hernández**, Secretaria.- 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 treinta días del mes de mayo de dos mil seis.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Carlos María Abascal Carranza**.- Rúbrica.