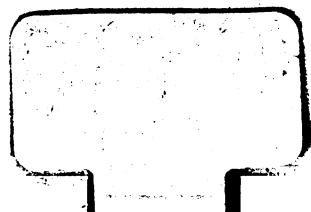


www.libtool.com.cn



www.libtool.com.cn

CODIGO
DE MARINA MERCANTE

www.libtool.com.cn

DE MARINE MEDICINE
CODING

Francisco, Lous, et aliter, etc.

PROYECTO DE CODIGO

www.libtool.com.DE

MARINA MERCANTE

DE MEXICO

QUE POR ORDEN DEL

SR. SECRETARIO DE ESTADO

Y DEL

Despacho de Guerra y Marina

General Bernardo Reyes

FORMÓ EL

Lic. Jacinto Pallares



Talleres de Ramón de S. N. Araluce,

EDITOR

México

Barcelona

Cerrada de Santa Inés 5

Calle de Ballén núm. 135

1901

www.libtool.com.cn

Transportation

Library

HE

587

M6

A45

1901

De Forest
10-9-44
Transport.

www.libtool.com.cn

E. J. K.

12-14-45

PARTE EXPOSITIVA

www.libtool.com.cn

PARTE EXPOSITIVA

Estimando como una distinción inmerecida para mí el haberme encomendado esa Secretaría, en su nota de 13 de Octubre del año próximo pasado, el estudio del proyecto de *Código de la Marina Mercante Nacional*, del que se sirvió remitirme un ejemplar, hémese esforzado en corresponder á esa distinción aportando lo único que, á falta de talento y conocimientos técnicos, puedo aportar, á saber: escrupuloso y meditado análisis de nuestra legislación en la materia á que se refiere el proyecto; trabajo crítico de generalización y simplificación del confuso laberinto de leyes y disposiciones que desde 1793 hasta la fecha (1) se consideran vigentes en dicha materia, para reducir las á un Código sencillo, dotado de unidad, de método,

(1) He aquí la multitud de leyes expedidas sobre la materia que he estudiado, y cuya derogación, salvo raras excepciones, consulto:

Ordenanzas marítimas militares ó de la Armada Naval de 1748, de 8 de Marzo de 1793 y de 18 de Septiembre de 1802, y mexicanas de Diciembre de 1888, 9 de Junio de 1891 y 15 de Junio de 1897.

de precisión y de claridad, á efecto de que sean derogadas radicalmente todas esas incontables disposiciones de diferentes épocas é inspiradas en diversos y aun contrarios propósitos; y, por último, examen detenido de las condiciones sociales de México, para adaptar ese Código á las exigencias y reclamos de los modernos principios y doctrinas del derecho internacional, de la economía política y del derecho público interno.

Obedeciendo á este programa, he redactado el proyecto que tengo la honra de presentar á esa Secretaría en *siete* capítulos y 323 artículos, y cuya lectura creo debe ir precedida de la siguiente exposición, para que mejor puedan comprenderse los motivos del plan general de la obra.

Ordenanza de Matricúlas de 12 de Agosto de 1802, derogadas en España por ley de 8 de Octubre de 1820.

Ley de 9 de Junio de 1824. Autorizando al Ejecutivo para expedir patentes de corzo que reglamentará, y entre tanto se observarán las leyes 4ª, tít. 8,º, lib. 6 y 5, 6 y 8 siguientes, Nov. Recop. (Regl. 26 de Julio de 1846).

28 de Enero de 1826. Subordinación de Capitanes de Puerto á Comandantes de Marina y vigencia de la Ordenanza Naval.

30 de Enero de 1829. Requisitos para nacionalizar buques y para expedir las patentes.

18 de Octubre de 1831. Visita de sanidad de buques.

1.º de Julio de 1830. Cualidades de la tripulación de buques.

I

Al emprender la minuciosa revisión del proyecto aludido con el simple propósito de hacer el juicio crítico de cada uno de sus artículos para consultar las razones por las que unos debían adoptarse y reprobarse otros, me encontré con que era necesario eliminar, no artículos aislados, sino grupos y series enteras de artículos y hasta varios capítulos en su totalidad; advertí que era preciso cambiar hasta el método de la ley ó del Código, y lo que es más radical aún, las tendencias y espíritu

30 de Junio y 16 de Agosto de 1830. Nacionalización de buques.

23 de Julio de 1830. Recomendando la observancia de la ley sobre dotación de tripulantes mexicanos, ó sea la Ordenanza de Matrículas de 27 de Octubre de 1820. (Error de fecha, pues sólo existe la Ordenanza citada de 12 de Agosto de 1802 y ley de 2 de Octubre de 1820).

3 de Febrero de 1836. Permiso para armarse en corzo contra Tejas.

8 de Noviembre de 1843. Sobre arqueos de buques, derogando la ley de 10 de Julio de 1842, y reviviendo la circular de 21 de Octubre de 1826.

22 de Abril de 1851. Art. 15 del Reglamento que refiriéndose á la Ordenanza de 1793, dice que habrá prácticos en cada puerto. (Tratado 5, tít. 6).

económicos y administrativos en que se habían inspirado los autores de ese proyecto.

¿Por qué esta necesidad de cambios? Desde luego porque el legislador, inspirándose en ideas de reformas administrativas y económicas reclamadas por el progreso inevitable de los hechos y el correlativo y paralelo adelanto de las teorías, ha trazado al Ejecutivo un plan ó unas bases á cuyo espíritu debe sujetarse la ley reguladora del tráfico marítimo. Este plan ó estas bases, que aún prescindiendo de su fuerza obligatoria, obedecen á la evolución de las instituciones administrativas en el sentido de su desmilitarización, y á la evolución de la actividad mercantil en el sentido de su más amplia libertad; ese plan y esas bases están consigna-

24 de Diciembre de 1851. Reglamento de embarcaciones menores.

15 de Septiembre de 1853. Intervención de Cónsules en naufragios con relación á la ley 1.ª, tit. 8.º, Lib. 9.º; Noy. Recop. y Ordenanza de la Armada, arts. 118 á 122, trat. 5, tit. 6.º, y órdenes de 26 de Agosto y 4 de Octubre de 1831.

14 de Septiembre de 1853. Sobre pago y aplicación del producto de derechos de patentes de navegación.

27 de Octubre de 1853. Sobre requisitos de buques mercantes nacionales.

30 de Enero de 1854. Acta de navegación del Gobierno de Santa-Ana derogada el 11 de Enero de 1856.

11 de Enero de 1856. Franquicias á buques mexicanos.

8 de Enero de 1857. Sobre patentes de navegación á só-

das en dos leyes importantes expedidas con mucha posterioridad al proyecto de que se trata, y cuyos autores, por lo mismo, no pudieron conocer. Una de esas leyes es la de 4 de Septiembre de 1895, que suprimiendo las viejas y seculares Capitanías de Puerto, con todo su aparato y con todo su mecanismo y con toda su economía militares, cambió radicalmente la organización de la administración marítima; y la otra de esas leyes es la de 17 de Diciembre de 1898, que al autorizar al Ejecutivo para expedir el Código y demás leyes concernientes á la creación de la Marina Nacional Mercante, fijó las bases á qué debía sujetarse el Gobierno al usar de la autorización que se le concedía, siendo esas bases la derogación de todas las restricciones y trabas que la Legislación heredada del

los buques de 40 toneladas en adelante; para tráfico de altura, derogando el decreto de 14 de Septiembre de 1853.

9 de Julio de 1857. Modifica la anterior y permite el comercio de altura á naves de menos de 40 toneladas.

30 de Enero de 1860. Declaran vigente el Decreto ó Reglamento de 22 de Abril de 1851, sobre derechos de pilotaje y anclaje.

26 de Noviembre de 1859. Ley de Cónsules extranjeros, cuyo art. 10, fracciones 12 y 13, hablan de protestas, averías y naufragios.

31 de Agosto de 1867. Circular, (*Derecho Mercantil Mexicano*, pág. 619), sobre obligación del contrato de enganche de marineros.

sistema colonial oponen á la libertad de las industrias marítimas.

Ahora bien, el proyecto cuyo estudio se me ha confiado se elaboró (1893) algunos años antes de haberse dictado esas dos leyes importantísimas y que traducen enérgicamente las tendencias de las necesidades actuales del país en lo relativo á tráfico marítimo; y por este motivo no hay congruencia alguna entre el programa Administrativo y Económico desenvuelto en ese proyecto y los propósitos condensados en aquellas dos leyes que continúan siendo la voluntad del legislador. El proyecto, en todos los capítulos del título II y que contiene sesenta y tres artículos, del 18 al 81, organiza a Administración Marítima sobre el hoy legalmen-

1.º de Diciembre de 1867. Sobre condiciones para que salgan de viaje los buques. (Id. id. 619).

18 de Diciembre de 1867. (Id. pág. 620) sobre examen de terceros pilotos. (Id. id.)

18 de Diciembre de 1867. Sobre necesidad de pilotos á las naves de tráfico de altura. (Id. id.)

18 de Diciembre de 1877. Sobre necesidad de 2.º piloto en las naves. (Id. id.)

2 de Marzo de 1868. Sobre que no se cambien Capitanes sin previa anotación de la patente, con arreglo al art. 5.º Ordenanza de Matrículas. (Id. id.)

26 de Marzo de 1868. Sobre medida de buques. (Id. id.)

13 de Septiembre de 1868. Límites de las Capitanías de puerto. (Id. id.)

te extinguido plan de Jefes de departamento en los Golfos, Capitanías de puertos, Subinspectores de Capitanías, etc., etc.; y sobre este caneavá del todo militar, traza y dibuja el mecanismo y funcionamiento de todos los servicios administrativos de los puertos y del tráfico marítimo; y no puede darse contradicción más explícita y formal entre los votos del legislador mexicano consignado en las leyes aludidas y el espíritu militarizador (permítaseme la palabra) dominante en todo el título segundo de la parte primera del trabajo jurídico que vengo estudiando. Era, pues, necesario, si los propósitos del legislador deben obsequiarse, borrar todo ese Título y substituirlo con un plan perfectamente ajustado á las bases consignadas en la ley de 4 de

26 de Febrero de 1869. Circular sobre visita de fondeo. (Id. id.)

19 de Marzo de 1869. Sobre delitos cometidos en buques extranjeros surtos en aguas mexicanas.

15 de Mayo de 1869. Registro de patentes. (Id. id.)

20 de Junio de 1869. Sobre cabotaje y requisitos de los buques á él dedicados. (Id. id.)

10 de Julio de 1869. Sobre despacho de embarcaciones con arreglo al tratado 5, tít. 6. art. 73. Ordenanza de la Armada Naval. (Id. id.)

15 de Noviembre de 1869. Sobre derecho de practicaje con arreglo á Reglamento de 22 de Abril de 1851. (Id. id.)

28 de Diciembre de 1869. Sobre que no podía navegar un buque que no es de quilla. (Id. id.)

Septiembre de 1895, y llevadas á la aplicación más pormenorizada en la reforma del título 49 de la Ordenanza de la Armada Nacional, sancionada por decreto de 15 de Octubre de 1895.

Era necesario suprimir ó desechar, como inconciliables con las tendencias *cívicas* del moderno derecho marítimo mexicano, los 63 artículos que bajo la *unidad lógica*, gramatical, y de redacción de un sistema jurídico, forman el título II de la primera parte del proyecto.

II

Los títulos 3º, 4º y 5º contienen, no pocos, sino muchos preceptos ó artículos perfectamente

4 de Enero de 1870. Sobre presentación de patentes. (Id. id.)

30 de Marzo de 1870. Sobre propiedad de buques. (Id. id.)

30 de Marzo de 1870. Sobre transmisión de propiedad de buques. (Id. id.)

17 de Septiembre de 1870. Sobre dificultad de ejecutar contratos de enganche de marineros; atento el art. 5.º constitucional. (Id. id.)

31 de Diciembre de 1870. Resolución de la Secretaría de Relaciones sobre pasaportes.) Art. 130 de esta ley).

9 de Marzo de 1872. Acuerdo de la Secretaría de Relaciones, sobre que no conviene dar facultades en general á los Cónsules para expedir patentes.

27 de Abril de 1875. Se circula un cuaderno de leyes re-

aceptables, tanto bajo su aspecto jurídico, como bajo su aspecto económico, relativos á la Matrícula de gente de mar, á las condiciones de la gente que debe formar la dotación de los buques, á la expedición de patentes de navegación, á la disciplina que deben observar las naves en sus viajes; pero por grande y abultado que sea el número de esos artículos irreprochables, adolecen hoy todos ellos de tres inconvenientes substanciales que hacen imposible el aceptarlos *en su conjunto*.

Estos tres inconvenientes son: Primero, el estar dichos preceptos íntima y forzosamente relacionados en su redacción y en sus medios de aplicación ó ejecución con el sistema de organización admi-

lativas á legitimidad del comercio de naves mexicanas, y se insertan las citadas disposiciones de 30 de Noviembre de 1829; y 11 y 16 de Agosto de 1830.

7 de Octubre de 1878. Reglamento de arqueo de embarcaciones mercantes, adoptando las medidas de la Comisión Internacional reunida en Constantinopla en 1873.

28 de Agosto de 1878. Resolución sobre que la ley de 8 de Septiembre de 1857 suprimió las matrículas.

22 de Abril de 1879. Reglamento de maquinistas.

11 de Septiembre de 1878. Reglamento de luces y abordajes.

11 de Septiembre de 1878. *Historial* de buques mercantes y de guerra.

12 de Septiembre de 1879. Reglamento de Capitanías de puerto y buques mercantes.

nistrativa, que, según hemos visto, debe desecharse por las razones expuestas en el anterior párrafo; y sería un trabajo, no sólo inútil, sino fecundo en confusiones y antinomias de estilo y de lógica, entresacar de ese conjunto de preceptos que obedecen en su unidad de método á un sistema ya reprobado, aquellos que se compadecen ó pueden compadecerse con el sistema opuesto, para salvarles una existencia aislada puramente gramatical, cuando lo más sencillo y jurídico es redactar de nuevo toda esa materia bajo las leyes de unidad de estilo, de método, de lógica que corresponden al sistema que debe adoptarse, aprovechando el rico material acumulado por el autor del proyecto.

7 de Septiembre de 1879. Reglamento de examen de Pilotos.

22 de Septiembre de 1879. Señales en caso de nieblas.

1880. Reglamentos (circulares) de 6 de Febrero y 22 de Junio; dos de los puertos de Alvarado y de la Isla del Carmen y otro del Puerto de Veracruz.

17 de Diciembre de 1881. Sobre uniformidad de voces de mando.

24 de Marzo de 1881. Reforma de los arts. 83 y 151 del reglamento de 12 de Septiembre de 1879.

5 de Octubre de 1885. Resolución de Gobernación (*Derecho Mercantil Mexicano*, pág. 304) sobre que la federación tiene jurisdicción en los puertos.

15 de Junio de 1886. Pago de derechos de avería, etc. (*Derecho Mercantil*, pág. 377).

El segundo inconveniente que pesa sobre el conjunto de esos artículos es el de no estar de acuerdo con las bases consignadas en la ya citada ley de 17 de Diciembre de 1898, pues basta leer los artículos 51, 292, 294, 347, 418 y todos los congruentes con estos artículos y que se refieren á la calidad de mexicanos que deben tener *todos* los tripulantes, al *objeto* de la fianza que debe darse para obtener la patente de navegación, á los derechos de Capitanía, etc., etc., para ver que esos artículos son contrarios, no sólo al espíritu, sino á la letra del Decreto de 17 de Diciembre de 1898, según el que, el Código de Navegación que se expida, debe otorgar las siguientes franquicias: suprimir las exigen-

5 de Junio de 1888. Ley sobre vías de comunicación.

17 de Marzo de 1887. En lugar de renovación de fianzas debe rendirse informe de idoneidad de fiadores.

30 de Mayo de 1887. Noticias en caso de siniestros marítimos.

1888. En el "*Diario Oficial*" de Septiembre de este año se publicaron reglamentos de policía especiales de varios puertos, los cuales cita el *Derecho Mercantil Mexicano*, pág. 326.

24 de Enero de 1889. Qué se entiende por protesta de mar y qué derechos se deben pagar mientras se deroga el decreto de 15 de Junio de 1886. (*Derecho Mercantil Mexicano*, pág. 377).

20 de Febrero de 1890. Se aclara la circular de 5 de Diciembre de 1889 sobre pago por ocupación de costas marítimas. (*Derecho Mercantil Mexicano*, pág. 412).

cias de la legislación vigente relativas al personal de los tripulantes; suprimir las fianzas en la parte que aseguran el buen uso de la Bandera; y suprimir el refrendo de las patentes de Navegación.

Pero el inconveniente más grave, el que hace imposible conservar en su conjunto, en su enlace lógico, en su forma sistemática todos los artículos comprendidos en los títulos que vengo analizando, el principal defecto, repito, consiste en que se han consignado allí centenares de preceptos de derecho puramente civil (*Civil-Mercantil*), al lado de preceptos de derecho público y administrativo, únicos que deben ser objeto del Código de Marina Mercante.

Y al mezclar, confundir é involucrar materias

10 de Junio de 1890. Reglamento de dotación de salvamento de buques.

5 de Junio de 1894. Autorización al Ejecutivo para expedir el Código de Marina.

30 de Julio de 1894. Cobro de derechos de capitanías, sanidad, practicaaje, etc.

1.º de Junio de 1894. Impuestos por visitas de sanidad y cuarentena y reglas de sanidad de puertos y buques.

12 de Julio de 1894. Tarifa para cobro de derechos de lazaretos y desinfección.

14 de Septiembre de 1894. Dos reglamentos, uno de sanidad marítima y otro de médicos delegados.

10 de Septiembre de 1894. Código Sanitario.

tan disímbolas no solamente padecen el método, la lógica y la unidad que deben ser las notas dominantes de un código para su fácil inteligencia y justa aplicación, sino que se abre anchísimo campo á las antinomias de textos, á las contradicciones de preceptos, á los conflictos de sistemas jurídicos, á la arbitrariedad de interpretaciones judiciales, á las chicanas de abogados y leguleyos, produciéndose la más espantosa anarquía en la aplicación de los Códigos y prestándose muy gran avar á la multiplicación de los litigios.

El Código de Comercio vigente se ocupa en el libro tercero de la adquisición y enajenación de embarcaciones, de su construcción (art. 665) y re-

17 de Diciembre de 1894. Autorización al Ejecutivo para expedir, bajo ciertas bases, leyes marítimas.

23 de Octubre de 1895. Se derogan los artículos del título 49 de la Ordenanza de Marina de Guerra sólo en lo relativo á sanidad marítima, y subsisten leyes de 1.º de Junio, 12 y 30 de Julio de 1894 y 10 y 14 de Septiembre de 1894 sobre sanidad marítima, atribuyendo á los Administradores de las Aduanas las facultades de las Capitanías extinguidas.

16 de Diciembre de 1895. Prórroga de facultades al Ejecutivo para expedir leyes marítimas.

4 de Septiembre de 1895. Supresión de Capitanías y modo de substituir sus funciones.

15 de Octubre de 1895. Reforma de los artículos de la Ordenanza Naval derogados el 23 de Octubre en lo relativo á sanidad.

paración, de las facultades de los Capitanes y Contramaestros respecto de venta de embarcaciones, de los derechos y obligaciones de los navieros, de las cualidades de los Capitanes, Pilotos, Contramaestros, Sobrecargos y demás tripulantes de las embarcaciones, así como de las obligaciones y responsabilidades civiles de esos individuos por causa de la navegación, de los contratos de enganche con los tripulantes y sus efectos, de la repatriación, de las averías, naufragios, arribadas forzosas y abordajes, de las hipotecas, registro civil; y de estos mismos puntos se ocupa el proyecto que reviso en sus artículos 104, 105, 106, 121, 143, 144, 145, 148, 151, 184, 185, 187, 197, 206, 282, 294, 298 á 340 y 686, que tratan del registro de contratos y actos que afectan la responsa-

26 de Noviembre de 1895. Servicio de muelles y tarifa de pilotos.

31 de Enero de 1896. Reglamento de situación de luces y abordajes.

24 de Febrero de 1896. Reglamento para atracar y cuotas que se pagan.

29 de Septiembre de 1896. Circular sobre equivalencia del pie calado, de que habla el reglamento de 22 de Abril de 1851, con las medidas decimales.

6 de Octubre de 1896. Decreto que deroga la ley de 15 de Julio de 1886 sobre derechos de protestas de mar y se nombran peritos retribuidos por el Erario.

14 de Diciembre de 1898. Enganche de marineros interpretando los arts. 683 y 684 del Código de Comercio y título

Bilidad de las embarcaciones; en los 341 á 350 que hablan de enajenación de las mismas; en los 355 á 376 que reglamentan los derechos civiles del naviero y de copropietarios de naves; en los 377 á 382 sobre desarme de naves en cuanto afecta el uso del derecho de propiedad de los armadores; en los 383 á 415 respecto de libros que deben llevar los Capitanes de buque, contratos que deben hacer constar y forma en que deben hacerlo; en los 445 á 451, y 162 á 470 respecto de cambio de ruta (689, 692 y 694 Cod. de Comercio); en el 439 respecto de facultades de policía de los Capitanes de buque (796 Cod. Mercantil); en los 508 y siguientes relativos á naufragios y preferencia de derechos sobre el valor de las cosas salvadas. (Véan-

49 de la Ordenanza de la Armada de 15 de Octubre de 1895, y sobre exámenes de prácticos.

25 de Junio de 1898. Reglamento de arqueo de buques mercantes.

17 de Diciembre de 1898. Autorización al Ejecutivo para dar leyes marítimas hasta el próximo período de sesiones.

30 de Junio de 1898. Reglamento de señales para buques de guerra y mercantes, adoptando las del Código inglés de 1896.

26 de Octubre de 1900. Varias disposiciones publicadas en el *Diario Oficial* sobre botes pescadores.

Arts. 725 y 726. Código de Procedimientos Federales sobre naufragios.

10 de Abril de 1901. Reglamento internacional de luces de naves.

se artículos 915 á 920 del Cód. Mercantil y preceptos del Cód. Civil sobre mostrencos).

~~Si el Código de~~ Comercio tiene por objeto definir y fijar y reglamentar *todos los derechos civiles* que nacen del tráfico mercantil y ese Código forma un cuerpo de derecho redactado bajo la unidad de un sistema, de un pensamiento, de un propósito de codificación clara, sencilla y comprensiva de todas las materias de derecho *civil*, entonces duplicar esa legislación, repetir la reglamentación de las mismas materias en diverso código, y repetirla con las inevitables variaciones y diferencias de redacción gramatical, de estilo jurídico, de método, y aun con verdaderas y positivas contradicciones ¿no es llevar la confusión y el embrollo y la duda á una de las esferas del derecho que exigen más claridad, sencillez, unidad y aun brevedad, como es la del derecho *marítimo civil* que debe ser conocido fácilmente por mexicanos y extranjeros? ¿No se comprende, sin gran esfuerzo de inteligencia, que obligar á los comerciantes á consultar, conciliar y armonizar dos extensos códigos sobre la misma materia, conteniendo centenares de preceptos redactados en distinto estilo, con distinto método, quizá con propósitos distintos y aun contradictorios, y sin embargo, rifiriéndose las mismas relaciones jurídicas, á los mismos derechos civiles, es encomendarles un trabajo impropio y que no es de su competencia, y es, por lo mismo, *desorganizar* el derecho *civil* marítimo?

Los centenares de artículos del proyecto que he citado y otros que olvido ó que se han escapado á mi investigación, esos centenares de artículos se refieren á *derecho civil mercantil*, materia de la exclusiva competencia del Código de Comercio vigente, cuyos preceptos similares ó correlativos están, ó repetidos en distinta forma, ó alterados, ó cambiados ó derogados ó ampliados en los artículos del proyecto; y éstos por lo mismo, si el Código de Comercio ha de conservar su unidad y armonía jurídicas, deben borrarse, ó más bien, no deben figurar en un Código de Marina Mercante, cuyo objeto es solamente el derecho público marítimo, y sólo incidentalmente podrá tocar el derecho civil.

Pero si esos centenares de artículos deben suprimirse, entonces quedan *desarticulados* inevitablemente en fuerza de esa supresión los títulos del proyecto en que esos preceptos se encuentran, queda rota la unidad lógica, la unidad de redacción, la unidad de método de esos títulos; y no es posible conservar los preceptos que deben subsistir, sino dándoles otra forma, armonizando su estilo, su estructura sintáctica; y como el autor que hace esta operación es distinto del que hizo el proyecto, y el *estilo es el hombre*, es inevitable que esa reforma ó esa supresión, informándose en nuevo estilo, dejen de cambiar todo el método, todo el orden, todo el plan lógico, todo el sistema del primitivo autor. He aquí por qué no he podido li-

mitarme á simples indicaciones respecto de cuáles artículos (y son muchos) deben suprimirse, cuáles deben reformarse en su esencia y cuáles deben cambiarse en su redacción, para articularlos en una nueva unidad lógica, sino que forzosamente me he visto precisado á reconstruir, bajo un nuevo plan, toda la materia objeto de esas supresiones y rectificaciones.

Entre ellas figuran las relativas á capítulos enteros, como los 7º del título III, y 5º y 8º del título IV de la 1ª parte que tratan, respectiva y exclusivamente, de los efectos civiles del registro de contratos marítimos y de su omisión, de los contratos de los tripulantes, su forma y efectos civiles, de la adquisición y transmisión de naves y prescripción de sus derechos reales, etc.; y no es posible, sin llevar la confusión á su último extremo, aceptar la existencia de dos Códigos rigiendo las mismas materias, con multitud de preceptos dictados por distintos cerebros, con distintos propósitos y con distintos criterios é ilustración, y los cuales criterios cruzándose, chocándose, siguiendo direcciones lógicas y legales diversas y aun opuestas, introducen ó introducirían la más espantosa anarquía en el derecho mercantil. El Código de Comercio que en sus artículos 21, fracciones 16 á 18 (concordantes con la ley de 11 de Diciembre de 1885), 29, 30, 31 y 32, se ocupa del registro de naves y sus efectos; que en los arts. 641 á 665, trata de la propiedad de las naves, sus responsabili-

dades reales ó hipotecarias y su registro; que en sus arts. 666 á 682 habla de los derechos y obligaciones de los navieros; que en los 709 á 723 (especialmente el 721 sobre responsabilidad del buque por deudas de salarios) reglamenta los contratos de los tripulantes; ese Código tendrá defectos, vacíos, errores en (2) esas materias; pero ellas están tratadas allí sistemática y comprensivamente, forman un Código, un cuerpo de preceptos relacionados bajo ley de unidad con el derecho mexicano, y no es aceptable que venga otro Código con multitud de preceptos aislados á legislar sobre las mismas materias, dejando coexistir los preceptos del Código de Comercio.

Además de estos inconvenientes del proyecto, que no pueden subsanarse, sino redactando otro nuevo más sencillo, limitado á su objeto, que no *meta mano en mies ajena* y que contenga solamente lo relativo al *derecho público marítimo*; además, ese proyecto tiene para mí el inconveniente de ocuparse de pormenores que deben ser objeto de reglamentos, por referirse aquellos á minucias de carácter transitorio y cambiable. En este sentido,

(2) Y los tiene gravísimos, pues nuestro Código, en esa materia, es copia servil del español; y un juriconsulto de España le llama *enigma* en su parte marítima. (Prólogo de la Guía práctica de la Marina Mercante de Eugenio Agacino-Cádiz. 1896).

creo que deben omitirse los preceptos de los artículos 90 á 102 relativos á minucias de procedimientos y trámites de matrícula; de los 131 á 133 sobre distancias geográficas; de los 166 y siguientes relativos á pormenores del contrato de enganche que es materia propia del derecho civil y que están redactados en oposición al artículo 5º constitucional; de los 209 á 217 sobre forma de libros que deben llevar los Capitanes de puerto; de los 459 á 458 sobre uso de banderas y señales; de los 482 á 488 sobre dotación de embarcaciones pequeñas, alimentos, número de pasajeros y otros pormenores del servicio de buques; de los 525 á 536 sobre señales de auxilio en el mar; de los 582 y siguientes (con muy pocas excepciones), sobre policía de los puertos.

Multitud de artículos del capítulo. 8º sobre naufragios, vuelven á ocuparse de materias propias del *Derecho Civil*, y llegan hasta á dar reglas de prelación ó preferencia de pago sobre determinados bienes.

III

El título VII que en 52 artículos se ocupa del *Derecho Marítimo en tiempo de guerra*, y por lo mismo, de los casos en que una nación debe reputarse *beligerante*, *del corso*, *de las presas*, *de la captura*, *de los neutrales*, *de las represalias*, todo este tí-

tulo reglamenta una materia realmente extraña al objeto de un Código de *Marina Mercante*, y propia, exclusivamente, del *Derecho Internacional* y del Código de la *Armada Naval*. Así como hay en tierra *guerrilleros* que se forman de labradores, obreros, ó ricos; partidarios de una causa política ó patriotas, así hay corsarios que se forman de las naves mercantes; pero así como sería impropio de una ley reglamentaria de la libertad agrícola, industrial, económica, ocuparse de reglamentar las guerrillas, así es anómalo que el Código de las *libertades mercantiles* marítimas englobe ó pretenda englobar, á pretexto de reglamentar el comercio marítimo, la regulación de los complicados, trascendentales, y sobre todo, pasajeros, transitorios, locales (y casi de circunstancias) problemas de derecho internacional, y medidas de defensa militar en caso de guerra.

La verdad es que no es posible una ley *a priori* sobre esas materias; no es posible un Código rigurosamente *jurídico* en el sentido científico de la palabra, que fije el derecho que debe normar la conducta de una nación en caso de guerra; porque ese derecho, que tiene ó debe tener por propósito substancial la observancia de las doctrinas del derecho internacional, conciliándolas con las necesidades efectivas de la defensa propia, ese derecho tiene que informarse en reglas de carácter circunstancial, dado que es preciso tener en cuenta los tratados vigentes con las naciones neutrales en la épo-

ca de la guerra, los principios adoptados en la mayoría de las naciones cultas, la naturaleza de la guerra, el estado de cultura del pueblo que la provoca, la mayor ó menor barbarie de los procedimientos que emplean los Estados beligerantes, el estado de excitación del patriotismo nacional, los cambios operados en la organización de los ejércitos de mar y tierra y en los instrumentos de ataque y defensa, la proporción ó desproporción de las fuerzas de que dispone la nación que ataca y la que se defiende, y la mayor ó menor justicia ó injusticia de la guerra.

Todos estos elementos son de *actualidad*; todos ellos cambian año por año, y de pueblo á pueblo; no es posible adoptar el mismo programa de defensa en el orden de los procedimientos legales contra una nación que sin previa declaración de guerra y sin observar las reglas de derecho internacional, invade el territorio y comienza por asesinar, incendiar y devastar todo lo que encuentra á su paso, ó contra un pueblo semibárbaro que no conoce ni respeta los principios de humanidad más universalmente aceptados, que el que debe adoptarse contra una nación que creyéndose ofendida y agotando previamente todos los expedientes de conciliación, se resuelve á declarar la guerra y la comienza á llevar á efecto con prudencia, templanza y regularidad.

Así, á propósito de curso, es casi probable que México nolo empleará; pues aun cuando ni

nosotros, ni España, ni los Estados Unidos del Norte nos adherimos al tratado ó declaración de París de 16 de Abril de 1856, al cual se adherieron casi todas las Potencias ó Estados del mundo (34 Estados, excepto España, los Estados Unidos y México, debiendo advertirse que España, á pesar de no haberse adherido á dicha convención de París, no hizo uso del corso en su última guerra con los Estados Unidos), no podrá México adoptar una práctica condenada por casi todas las naciones cultas.

La verdad es que una ley que fije y regule los derechos y deberes de México y de sus conciudadanos con motivo de un estado de guerra internacional, tiene que ser una ley de circunstancias, tan excepcional, transitoria y especial, como han sido y serán las leyes que en virtud de *suspensión de garantías* se dicten para los casos de guerra interior ó de invasiones exteriores; tan circunstanciales, como lo fueron las leyes dictadas con motivo de la intervención francesa, como lo tendrán que ser las que se dicten en circunstancias análogas, suspendiendo las reglas normales del derecho penal, procesal, constitucional y administrativo; y un Código de *Marina Mercante* se ocupa ó debe ocuparse de las situaciones normales, de las relaciones permanentes de derecho internacional, de los principios destinados á incorporarse en un Código perdurable.

Alguna vez se ha creído que era posible y jurí-

dico sujetar á leyes dictadas *a priori*, esas situaciones anormales de guerra y trastornos; pero inmediatamente se comprendió lo desacertado é inútil de semejante proceder, y se declaró nula é inconstitucional por decreto de 25 de Mayo de 1871 la ley reglamentaria del estado de sitio de 21 de Enero de 1860.

Debe, pues, suprimirse todo el título VII del poryecto que vengo analizando.

IV

Rota, pues, la unidad del conjunto de preceptos y de capítulos que forman el proyecto sometido á mi estudio por la necesidad de supresiones, correcciones y alteraciones tan numerosas y radicales como las que acabo de estudiar, era preciso rehacer, ó más bien, redactar otro nuevo proyecto aprovechando las muchas doctrinas útiles del que analizo, y sujetándome estrictamente, como me he sujetado, á las aspiraciones del legislador consignadas en las ya indicadas leyes de 4 de Septiembre de 1894, 15 y 2 de Octubre de 1895 y 17 de Diciembre de 1898.

Ellas, por sí, bastarían para dar la clave del espíritu y motivos de todos y cada uno de los artículos del proyecto que tengo la honra de presentar á esa Secretaría; pero para dar mayor precisión, claridad y justificación á sus artículos, he puesto por

vía de notas al calce de aquéllos, que su simple lectura no basta á recomendarlos, una explicación de los fundamentos económicos y jurídicos que he tenido para aceptar la doctrina en ellos consignada; así como he cuidado de mencionar los antecedentes legales, ó sea nuestra tradición histórico-jurídica, respecto de cada uno de esos artículos.

Sólo debo ocuparme, pues, en esta exposición, de aquellas líneas generales del proyecto, ó sea de su método y propósitos económicos y jurídicos dominantes en todo él.

Desde luego, obedeciendo fatalmente á una ley de mi espíritu, (que es la de buscar la sencillez en toda obra de inteligencia, literaria ó científica, y con más razón, en las destinadas á gobernar los actos de millares de personas, con ó sin ilustración) he procurado alcanzar el mayor grado de generalización, sin perjuicio de la claridad y de la sencillez, tanto en la redacción de cada uno de los artículos del proyecto, como en el método general de todas sus divisiones, ó sea, en la economía de las divisiones de las materias que reglamenta.

Ellas han quedado reducidas á la muy sencilla y metódica clasificación de siete capítulos, que abarcan toda la materia de que debe ocuparse un Código de Marina Mercante, en el orden siguiente:

I. De la Jurisdicción Marítima de la Nación.

II. De la libertad de tráfico marítimo y fluvial.

III. De la nacionalización de las naves en México.

IV. De la matrícula de gente de mar.

V. De la navegación.

VI. De las autoridades marítimas y sus atribuciones, y de la policía de los puertos.

VII. De las penas y los reglamentos.

Bajo este plan, en mi concepto, sencillísimo á la par que comprensivo de toda la materia que debe ser objeto de un Código de Marina Mercante, quedan consignados los preceptos legales de carácter jurídico permanente, dejando á las atribuciones inmanentes y constitucionales del Ejecutivo la facultad para reglamentar los pormenores, para dictar aquellas reglas de aplicación detallada, ó la forma de la aplicación de esos principios, reglas que refiriéndose á hechos de carácter más ó menos transitorio y variable, no deban informarse en preceptos de un Código destinado á consignar las relaciones jurídicas más esenciales de la libertad marítima.

¿Pero cuál es ó cuál debe ser el dominio, la materia propia de un Código de *Marina Mercante* y cuáles son las relaciones en que este Código se encuentra con el *Código Mercantil*?

La libertad de comercio marítimo, como toda libertad social, se encuentra sujeta á dos clases de reglamentaciones legales forzosamente necesarias, á la vez que distintas, en la vida jurídica. Una es la reglamentación que tiene por objeto los derechos y obligaciones privadas de los particulares con motivo del tráfico marítimo; y otra es la reglamen-

tación que tiene por objeto fijar la extensión y condiciones del ejercicio de esa libertad en sus relaciones con el Estado, con la colectividad y con todas las naciones. Lo primero es objeto y materia propia del derecho *civil-mercantil*, esto es, del Código de Comercio, pues todas las leyes relativas á esa faz de la libertad de comercio marítimo tienen un carácter, una cualidad, un rasgo social común que les impone identidad de naturaleza jurídica y las hace susceptibles de regirse por idénticos criterios; y este carácter común es el de referirse esas leyes á intereses *puramente privados y estimables en dinero*; ó más claro, todas las relaciones jurídicas de particulares que tengan esos dos caracteres, deben ser objeto de un código especial (que se llama Código de Comercio) para no confundir esa clase de relaciones con otras de naturaleza jurídica distinta. Estas otras, que se llaman de orden ó *derecho público*, son las que, como hemos indicado, determinan la extensión y condiciones del ejercicio de la libertad de tráfico marítimo en atención á los intereses del orden público; ellas se ocupan de reglamentar dos esferas muy importantes de esa libertad: I. La relativa á los impuestos con que ese comercio, que es una riqueza, debe contribuir á las rentas públicas; y II. De reglamentar el mismo tráfico marítimo respecto de las franquicias económicas que debe gozar, condiciones de seguridad material de los vehículos por los que se ejerce, condiciones de seguridad moral del

personal que se ocupa en ese tráfico, conservación y policía de los puertos por donde se realiza, deberes de humanidad y convencionales ó consuetudinarios de dichos vehículos y su personal en mares territoriales, extranjeros y en alta mar, y por lo mismo, *ciudadanía* (permítase la palabra) de los buques ó embarcaciones para fijar la ley *personal* de los mismos. He aquí, pues, dividido el *Derecho Público Marítimo* en dos grupos de leyes: el de las *Fiscales*, y el que se denomina comunmente *Código de Marina Mercante*.

El primer grupo de leyes está casi codificado en la Ordenanza de Aduanas Marítimas y leyes aclaratorias que siempre han formado un cuerpo de legislación bastante metódico; el segundo grupo de leyes ha sido entre nosotros, hasta hoy, un verdadero caos producido por la mezcla y simultánea vigencia de leyes de distintas épocas, inspiradas en distintos criterios y muchas veces contradictorias en su texto; y para convencerse de ello, basta pasar la vista por las numerosísimas disposiciones que cito al principio de esta exposición, expedidas sin método, sin plan de unidad, sin armonía de propósitos desde la Ordenanza Naval de 1793 hasta las últimas disposiciones de 1898.

A poner término á ese estado caótico de nuestra legislación obedece el presente proyecto, cuya adopción hará desaparecer por completo todas esas embrolladas y caducas leyes, no quedando vigentes sino los sencillos y poco numerosos preceptos de es-

ta ley. Bien se comprende que las diferencias jurídicas, por reales y naturales que sean y quedan explicadas entre esos diversos grupos de leyes, entre las fiscales y las que forman el objeto del *Código de Marina Mercante* y entre éste y el Código de Comercio, no son diferencias tan absolutas que borren ó eliminen todo parentesco, todo contacto y aun todo conflicto entre esos diversos grupos de leyes, pues prescindiendo de que nada hay en el universo sin relaciones y aproximaciones, esos tres códigos, por el hecho de referirse á una misma é idéntica esfera de la actividad humana, aunque vista bajo distintas faces, tienen forzosamente que cruzarse en varios puntos de sus disposiciones. Así, la policía de los puertos se relaciona con las precauciones para evitar el contrabando; una ley sobre abanderamiento ó nacionalización de buques influye en las leyes sobre derechos diferenciales ó monopolio del cabotaje; una regla de moralidad ó de derecho público importa la nulidad de los contratos civiles celebrados con violación de esa ley; y por esto son necesarios mucha prudencia y tacto y método en la redacción de esos diversos cuerpos de leyes, á efecto de evitar conflictos y antinomias, ya que no es posible aislar absolutamente la esfera de acción de cada uno de ellos.

Para lograr este fin, he procurado tener siempre á la vista todas las leyes fiscales y todas las civiles que se refieren al tráfico marítimo, y no será efecto de culpable descuido, sino de inevitable li-

mitación del espíritu humano, el que á pesar de esa escrupulosa atención se hayan escapado algunos casos de conflicto ó contradicción. En la organización administrativa (sobre todo) del servicio marítimo, he procurado, siguiendo el espíritu del legislador cuyo sentido ya he indicado, separar, precisar y de limitar las atribuciones de los funcionarios del ramo de Guerra, de las que corresponden á los del ramo de Hacienda y aun de las contingencias de conflictos con los empleados de las otras Secretarías de Estado. Es un inconveniente deplorable la necesidad que hay de que concurra la acción simultánea de cuatro y aun de más Secretarías de Estado en el ejercicio de la libertad de tráfico marítimo; y refiriéndose á esa anomalía, dice un autor español moderno (3) que: “en España este ramo “de la riqueza nacional *vegeta* bajo el patronato “de tres Ministerios, que sin previo acuerdo entre “sí sobre las resoluciones que se han de adoptar, “regulan los diferentes extremos que abarca la “índole de sus servicios, produciendo esta especie “de mosaico legislativo que, con su labor, han “formado Hacienda, Fomento y Marina.... Los “resultados naturales de tener una hija tres padres á un mismo tiempo, nótase desde luego

(3) Eugenio Agacino, en la obra citada que bondadosamente me facilitó el Sr. Victoriano Fuentes, quien, además, ha favorecido con sus luces la revisión de este proyecto.

“ con la sola enunciación de los textos legales que
“ hace falta tener á la vista para medianamente
“ instruirse el Armador, Naviero, etc.”

Disminuir y casi extinguir ese mosaico de leyes procurando que las de cada ramo se hallen perfectamente separadas, como los colores del espectro; convertir la triple y absurda paternidad en triple y natural filiación, ha sido el pensamiento dominante en la redacción del proyecto; y si me fuera lícito externar en este punto todas mis convicciones, diría yo lo siguiente: ¿Por qué no encomendar á la Secretaría de Hacienda las funciones que en materia de tráfico marítimo, policía de los puertos, nacionalización han estado encomendadas á la Secretaría de Guerra?

Pero quizá es efecto de mi inexperiencia este rompimiento con seculares tradiciones; y por eso me limito á esta indicación, que si alguna vez fuese aceptada, podrá realizarse con sólo algunos ligeros cambios en el texto de algunos artículos de este proyecto.

V

Explicaré ahora los principios generales dominantes en el proyecto, pues, como ya he dicho, los artículos aislados que necesitan explicación particular la tienen en las notas respectivas.

En la nota número 19 consigno los fundamen-

tos *jurídicos* de los artículos relativos á nacionalización de embarcaciones; ahora me voy á permitir solamente algunas reflexiones en el orden de los principios económicos.

La materia de nacionalización y abanderamiento de embarcaciones surte varios efectos legales; pero uno de los más culminantes consiste en los favores que la ley mexicana, (como las leyes de todo el mundo) dispensan á sus embarcaciones y naves en materia de impuestos, derechos diferenciales, primas ó subvenciones, monopolio del tráfico en las costas, etc., etc.

La nacionalización es, por lo mismo, el título ó base ó punto de partida para fijar ó determinar las embarcaciones que deben gozar de esos beneficios económicos; y la forma, extensión y casos en que la ley debe concederlos, ha sido objeto de graves estudios y acaloradas discusiones en las que se han librado algunas batallas parciales por los ejércitos seculares y potentes *del libre cambio y del proteccionismo*.

El año 1893 la Secretaría de Comunicaciones sometió al estudio de una comisión varios problemas relativos á los medios de proteger nuestra pobre marina mercante; y esa comisión se dividió en dos bandos, aconsejando, uno de ellos, medidas inspiradas en el sistema proteccionista, y rechazando, el otro, las doctrinas de ese sistema, aunque tolerando algunas franquicias por él aconsejadas. En ese estudio se atribuye á las leyes, ó sea á la

acción del Gobierno, una casi soberana influencia en la prosperidad ó decadencia de la marina mercante y se repiten (en sentido opuesto, por los respectivos bandos) todos los lugares comunes de los economistas en pro ó en contra de la intervención del poder público á título de protección.

Es evidente que la ley influye y mucho en pro ó en contra de la prosperidad de ese ramo de la riqueza pública, como en todo otro ramo de la riqueza nacional; pero la ley que es bastante poderosa para quitar obstáculos artificiales y aun para auxiliar las actividades y energías sociales, á la manera que los médicos se limitan á auxiliar á la naturaleza en los estados patológicos, dejando á la energía juvenil y buena constitución del organismo de cada individuo el que triunfe de la enfermedad; la ley que tiene ese poder es impotente para crear, por medios artificiales, una industria que no encuentra condiciones naturales para desarrollarse con vigor y lozanía. “Las causas, dice Fromageot, de la supremacía en el mundo de la marina mercante británica, son, de una parte, la facilidad de encontrar un flete de *salida* remunerador, elemento de prosperidad que falta á otras marinas expuestas muchas veces á salir de vacío *ó en lastre*. En efecto, en tanto que en los otros países los cargamentos de salida están frecuentemente limitados á productos que forman un tonelaje muy débil, el desenvolvimiento industrial y minero de la Gran Bretaña procura á sus em-

barcaciones un alimento de salida, en el cual encuentran, desde su partida, asegurado un flete que les permite bajar su precio y luchar *ventajosamente contra la* concurrencia. Agréguese á esto la prosperidad de la industria de construcciones navales, prosperidad que á su turno proviene de la facilidad de proporcionarse, en el mismo lugar, las materias primas sin derechos de aduana, ni de portazgo; agréguese la mano de obra con buenos salarios, es cierto, pero produciendo más que en otras partes, y se tendrá la clave que explica la grandeza de la marina mercante inglesa.... La Francia, á pesar de sus primas y derechos diferenciales y de que por ellos ha aumentado en diez años su marina en la proporción de 61 á 75, no ha podido evitar en sus puertos la concurrencia de la bandera británica....” Otros publicistas franceses, Lyon Caen y Mr. Renault, dicen: “Hay entre la marina mercante y la de guerra estrictas relaciones; se puede decir que la decadencia de la marina mercante pone en riesgo la marina militar; los lazos entre una y otra existen bajo el punto de vista personal y material.... La Francia, desde Colbert, ha vivido, en cuanto á la marina mercante, bajo el régimen proteccionista; pero le faltan dos condiciones esenciales para que prospere esa industria. En primer lugar, no tiene en abundancia las materias primas necesarias á las construcciones navales; no tiene fierro en abundancia como Inglaterra, ni maderas como en los

Estados Unidos.... En segundo lugar, le hace falta á Francia un flete de salida (ó sea carga de exportación) y un flete de retorno abundante; no tiene flete de salida en abundancia, porque el flete es proporcional al peso y volumen de las mercancías que deben transportarse; y la Francia no exporta sino pocas mercancías pesadas y estorbosas (*encombrantes*). Esta falta de flete de salida impide á nuestros navíos procurarse fácilmente un flete de vuelta ó retorno; no pueden cargar, para este efecto, sino á precios muy elevados; habiendo salido casi vacíos ó sin carga tienen forzosamente que realizar en un solo viaje los beneficios que los ingleses y americanos obtienen en los de ida y vuelta."

Y sin embargo de esta falta de condiciones *naturales* para el desarrollo de la marina mercante en Francia, este país, como todos los de Europa, han creado, debido al sistema protector en distintas formas, su marina mercante, ó la han conservado ó la han puesto en condiciones de sostener la concurrencia con pueblos mejor dotados por la naturaleza. Esto quiere decir que la cuestión entre el *proteccionismo* y el *libre cambio* no es de tan llana y fácil solución como creen y apasionadamente sostienen, en sentido opuesto, cada uno de los contendientes. Yo, en este orden de los conocimientos humanos, como en todo ramo de las ciencias, soy por experiencia, por estudio y por carácter, enemigo de todo *sistema*, de toda opinión de *secta*, de todo fanatismo *económico* como de todo otro

fanatismo; yo creo que el libre cambio es *un ideal* que debe perseguirse con la misma fe y cariño, pero con la misma prudencia y reserva con que se persiguen todos los ideales sociales, como se persigue el ideal de la supresión de la pena de muerte, y el de la libertad de la prensa, y el de la independencia del poder judicial, y el del sufragio libre, etc., es decir, debe perseguirse el ideal económico teniendo en cuenta, respecto de su oportuna realización, las condiciones históricas, geográficas, industriales, financieras, etc. de cada pueblo, por la misma razón que se tienen en cuenta las condiciones morales, étnicas, el grado de civilización, el particularismo social de cada pueblo para organizar sus instituciones políticas y administrativas.

El libre cambio es un ideal; pero realizado prematuramente, produciría el mismo resultado que producen instituciones avanzadas impuestas á pueblos analfabéticos. Y para hacer sentir las consecuencias de aplicar un programa sistemático y absoluto en esta materia, yo no invocaré la historia de todos los pueblos y aun la práctica actual de casi todos, con excepción de Inglaterra y Portugal; yo no diré con Víctor Jacobs, con Borain y otros economistas modernos, que el libre cambio no es otra cosa que un reciente *golpe de Estado económico* dado por Inglaterra en 1843 (después de haber practicado desde Cronwell el más rígido proteccionismo) para dar salida á la plétora de su indus-

tria y dar entrada á los cereales, cuya falta había provocado la más espantosa crisis desde 1841; no diré tampoco, con otros pensadores, que los pueblos antiguos vivieron al azar en materia de independencia económica dejando la soberanía industrial al más afortunado, porque ignoraban el sistema *aduanal protector*; tampoco diré que durante la antigüedad, la edad media y el renacimiento, bajo Carlo Magno y bajo Luis XIV, desconocido el uso de las aduanas como instrumento de industria, el monopolio industrial fué el efecto del comercio libre, pues abandonado al azar de las revoluciones, era presa de la nación más favorecida, de la más avanzada en industria, pasando al acaso la supremacía de ciudad á ciudad; menos recargaré el cuadro de los males atribuidos al libre cambio y de los bienes que se esperan del sistema opuesto, recordando que habiéndose dado cuenta en el siglo XVII, Inglaterra y Francia (después de extinguida la potencia marítima de Holanda) de la conveniencia de proteger sus industrias *regnícolas* nacientes (ganado, lana, telas, vidrios, encajes) y respondiendo el éxito al sistema protector adoptado, seguido por casi todas las naciones de Europa y más tarde desde (1860) por los Estados Unidos, bajo su amparo han nacido, crecido y tomado creces maravillosas las industrias (y sobre todas las industrias de imitación de las extranjeras) de todos los pueblos modernos del mundo, haciendo imposible (excepto en casos muy limitados) el monopolio de una

industria á beneficio de un solo pueblo (4); nada de esto diré, limitándome á tres juiciosas, ya que no profundas, ni menos apasionadas, observaciones.

Sea la primera que los mismos partidarios acérrimos del libre cambio, los que en la consulta dada á la Secretaría de Comunicaciones y que he citado, sólo por condescendencia toleran el que la marina mercante sea *protegida* por medio de primas; esos mismos economistas no han tenido escrúpulo en aceptar la plenitud de la acción proteccionista del

(4) La adopción prematura y absoluta de ese sistema del libre cambio (dice un escritor) habría producido el efecto de que cada nación se encontraría fatalmente reducida á cultivar y perfeccionar el género de industria que le hubiera concedido el clima y su latitud especial; y entonces, he aquí lo que hubiera acontecido: "El Universo entero habría caído en la condición en que estaba el antiguo Egipto; todo Estado se vería circunscripto á una industria natural, siéndole imposible y prohibido salir de allí; las industrias se habrían estancado y perpetuado en el primer suelo que las viera nacer; la industria de la seda florecería en sólo la China, el algodón en sólo la India, la lana en el Thibet, etc., etc., . . . La Europa, tan severamente tratada por la naturaleza en comparación con el Asia y la América; la Europa, que originariamente no tenía ni algodón, ni seda, ni hermosas razas de ganado merino, ni elegantes caballos, ni metales preciosos, ni maderas finas; la Europa es hoy la parte más afortunada del globo; pero lo es por su genio, por su actividad, á despecho de su suelo y de su cielo; lo es por haber aclimatado una riqueza, si no superior, al menos igual á la riqueza natural."

Estado para proteger otras industrias y reputan, no sólo buena y legítima, sino necesaria y justísima la protección acordada á la marina en determinada forma é inicu el que no se le dispense. ¿Qué otra cosa sino proteccionismo, y muy directo y privilegiado, es el acordado á la minería en la ley de 6 de Junio de 1887 que exceptúa á esa industria de casi todos los impuestos *federales*, locales y municipales (artículo 1.º) á que están sujetas todas las otras industrias del país, y más especialmente á las empresas que inviertan hasta 200,000 pesos en industria minera? ¿Qué otra cosa sino proteccionismo es la exención por diez años de todo impuesto federal á las industrias vitícolas, siricícolas y de piscicultura concedida en el artículo 11 de la misma ley? ¿Y qué diremos de las franquicias y privilegios, no sólo fiscales y económicos, sino civiles ó de *derecho civil* concedidos á los Bancos por la ley de 19 Marzo de 1897, es decir, qué diremos de la protección *decidida* á la *Industria bancaria*, pues esa ley les concede preferencias y procedimientos especiales derogando el derecho civil en los artículos 36, 78, 79, 81, 91, 93, 94 y los exime, durante 25 años, de todo impuesto federal y de los Estados (arts. 121 y 126), excepto el del timbre, pero disminuyendo aun éste para las operaciones de dichos Bancos? ¿Qué diremos de los millones gastados en subvenciones á empresas ferrocarrileras? ¿Y no son los mismos partidarios del libre cambio los que han creído necesarias esas leyes

protectoras á favor de las industrias mineras, bancarias, fabriles etc., para que éstas puedan desarrollarse, como se han desarrollado en el país?

Pero hay aún más: el voto particular de la comisión consultada por la Secretaría de Comunicaciones y cuyo dictamen he venido mencionando, deplora, ó más bien, censura con toda acritud la legislación del país que grava las materias primas con que se construyen las embarcaciones y enseña que por esos gravámenes tan insensatos no ha podido crearse la marina nacional; pero si esa legislación fiscal debe *conceder la libre introducción de las materias necesarias para la fabricación de buques*, esto significa que *debe* concederse á esa industria una protección *especial*, un privilegio verdadero, liberándola de impuestos que pagan todas las otras riquezas ó capitales. ¿Y esto no es *proteccionismo*? ¿Y no lo es también, y muy directo, conceder subvenciones por diez años á los buques nacionales y á la construcción de buques? Pues si todo esto es proteccionismo en formas directas é indirectas, proteccionismo cuyo resultado forzoso es poner á la marina mexicana en condiciones de sostener una *concurrencia artificial* con la extranjera, ¿por qué invocar el *libre cambio* para condenar el monopolio del cabotaje [prudentemente organizado] á favor de la bandera nacional, cuando ese monopolio no es sino una de tantas formas de protección á la marina del país?

La segunda observación que me ocurre es que sin

inclinarme á ninguno de los dos sistemas, porque el hecho de ser *sistemas* basta para crear, en el que profesa alguno de ellos, preocupaciones y fanatismos; sin erigirme en defensor del proteccionismo, me parece muy cuerdo considerar alguno de los fenómenos proteccionistas á la luz del criterio *sociológico* y en este orden de ideas se me presentan estas reflexiones *generales* que engloban los fenómenos especiales de que me ocupo. Si todo organismo vivo (biológico, y la sociedad es un organismo vivo sujeto al mismo proceso vital que todos los organismos vivos) está sujeto á la ley de diferenciación ó especialización de aparatos y funciones; si según esa *ley* el órgano *central* de todo organismo ejerce sobre todas las actividades de todos los demás aparatos y sus funciones una dirección protectora y omnímoda hasta que ellos adquieren por su desarrollo y por el ejercicio el automatismo y la autonomía necesarios para funcionar sin esa dirección inmediata; si, por ejemplo, los aparatos de la locomoción del niño necesitan la intervención reguladora inmediata y constante del cerebro, esto es, del pensamiento para calcular en cada paso el equilibrio del movimiento, lo mismo que el que comienza á aprender á tocar el piano necesita pensar en cada uno de los movimientos de sus dedos; si sólo después que los órganos se han desarrollado y bajo la disciplina del cerebro han aprendido sus funciones, las pueden ejecutar *automática y autónomamente*, esto es, sin la *intervención del pensamien-*

to ó del cerebro; si esta ley lo es de todo organismo, pues todos tienen que atravesar ese período de tutela del centro regulador respecto de los órganos inferiores ¿no podemos aplicar esta ley *biológico-social* ó sociológica, al organismo social y aceptar y reconocer que todos los aparatos y funciones del organismo social tienen que atravesar por ese *impasse* forzoso, por ese período de formación embrionaria, por esa tutela del *centro regulador*, que es el Estado, la cual se traduce en protección oficial, intervención por monopolios y privilegios á las funciones ó aparatos económicos ó á cualesquiera otros, cuando su falta de vitalidad, de vigor, de disciplina exija esa suprema duración.

Y si la historia nos revela que esta ley *biológica* se ha realizado en todas las sociedades, pues en todas ellas las industrias, las actividades económicas (y aun las de otro orden como literarias, científicas, políticas, etc.) no han podido salir de su estado caótico, homogéneo y embrionario, sino bajo la dirección (protección) del Estado ¿no tenemos en esta observación empírica y aquella generalización biológica fundamentos de gran peso para una inducción más que probable, para creer que el *proteccionismo*, en sus varias formas, es un período de transición forzosa para toda Nación y para las diversas industrias y actividades de cada nación?

La tercera observación que me permito consignar es la relativa al carácter particular del monopolio del cabotaje, que tiene algo de especial que

separándolo del orden puramente económico, le imprime un sello semi-oficial; Por qué? Pues sencillamente porque en todo tiempo y en todos los países del mundo la marina mercante es la base de la marina de guerra; es como su precursora, sostenedora y auxiliadora; es el verdadero arsenal de los soldados marinos, es la *guardia nacional*, permítaseme la frase, de las armadas navales; es el depósito de *reservistas* (tan ingeniosamente establecido por el actual Secretario de Guerra) de esa Armada; y si esta es una de las funciones sociales de la marina mercante, si nosotros necesitamos á todo trance una marina de guerra por la extensión de nuestras costas en dos mares distintos, por lo abierto de nuestros puertos, por las necesidades de defensa fiscal y militar, entonces no cabe duda en que el monopolio del cabotaje, concedido á la marina mercante para obtener algún día que ella y sólo ella visite todos nuestros puertos de cabotaje, conozca su situación, sus recursos, sus facilidades, etc., no cabe duda en que esa protección casi pierde el carácter de puramente económica y se convierte en medida del orden político ó de seguridad internacional.

Estas consideraciones tienen por único y exclusivo objeto explicar y fundar la conveniencia, la necesidad, la justicia y la oportunidad de las reglas adoptadas en el proyecto respecto de nacionalización de embarcaciones y reserva á la bandera mexicana, (en lo general) del derecho de practicar el comercio de cabotaje. No alcanzo á explicarme

cómo se ha podido aconsejar *la derogación de todas las leyes y circulares que han prohibido á los extranjeros ser propietarios de buques nacionales*, á no ser que se entienda por buques *nacionales* los *construídos en México*, pues entonces sí es desacertadísi~~ma~~ la prohibición; pero, si como explico difusa y *claramente* en mis notas números 19 y 20, al art. 15 de mi proyecto, la nacionalidad de un buque ó embarcación tiene por origen un acto *jurídico* de derecho público y privado á la vez y no un hecho material, entonces conceder á los extranjeros el derecho de ser propietarios de buques mexicanos no puede tener otro sentido ó efecto positivo que el concederles el derecho de abanderar ó nacionalizar sus embarcaciones. Es decir, que todos los extranjeros, aunque residan en sus respectivas naciones y nunca vengan á México, ni tengan aquí residencia, arraigo, intereses, pueden nacionalizar con bandera mexicana sus buques. Y ¿qué objeto tendría esta libertad inusitada é inaudita? Pues el efecto sería que los capitales extranjeros procurarían obtener nuestra bandera para alcanzar las exenciones fiscales y demás privilegios; pero esos capitales no serían mexicanos, porque no se concibe en qué sentido podrían llamarse *nacionales*, ni por qué acrecerían la riqueza del país.

Así, pues, la nacionalidad de las embarcaciones tiene que descansar forzosamente en algo que interese á México económica y políticamente en la riqueza invertida en esa embarcación; en algo que

funde el vínculo de la patria para con el capital presentado por la marina mercante, y ese algo ¿qué menos puede ser que la *residencia* en México del propietario de ese capital? Es el último extremo, la mayor liberalidad á que se puede llegar en la dispensa del beneficio ó en la concesión de la ciudadanía ó nacionalidad mexicana al capital extranjero. En general las naciones exigen otra clase de vínculos ó relaciones más íntimas entre los propietarios de embarcaciones y el país de nacionalización para conceder ésta. “Por lo que hace “á la nacionalidad de embarcaciones (dice Henry “Bonfils) de comercio, cada Estado, según sus recursos y según sus necesidades, encontrando ó no “encontrando en su suelo los materiales de construcción, poseyendo ó no poseyendo grandes astilleros, deseosa de reservar á sus nacionales las “ventajas de la navegación etc; cada Estado ha tenido cuidado de restringir ó extender, de simplificar ó de complicar los elementos constitutivos “de la nacionalidad. Por esto las legislaciones son “muy varias en esta materia. Los legisladores, para “fijar la nacionalidad de un navío se refieren á “estos puntos principales: construcción y origen “del navío; *cualidad* de los *propietarios*; nacionalidad del Capitán ó de los oficiales de á bordo, y composición de la tripulación. La mayor parte de los “Estados exigen el indigenado (nacionalidad) de los “propietarios de la embarcación; así proceden Alemania, Inglaterra, el Brasil, los Estados Unidos,

“Portugal, México, Suecia; algunos solamente la
“copropiedad en los navíos; gran número de na-
“ciones la nacionalidad en la persona del Capitán,
“y muchas la nacionalidad respecto de los oficiales
“de á bordo y de una parte ó la totalidad de la tri-
“pulación.”

Basta lo expuesto para que se acepten los fun-
damentos de orden económico, de derecho interna-
cional y de interés militar que han servido para re-
dactar los artículos relativos á nacionalización de
buques mercantes y privilegios ó efectos de esa na-
cionalización; los demás pormenores de la regla-
mentación de esa materia quedan perfectamente ex-
plicados en la ya repetidas veces citadas notas nú-
meros 19 y 20. Pero debo hacer una advertencia
importante y es la siguiente:

Los principios económicos explicados y acepta-
dos los he invocado única y exclusivamente para
justificar aquellos preceptos que por su carácter per-
manente deben formar parte de un *Código de Marina
Mercante*, como son los relativos á la nacionalidad
de los buques, casos en que los extranjeros pue-
den tener buques con bandera mexicana, reserva
del comercio de cabotaje á los buques nacionales
etc.; pues todas estas disposiciones tienen un punto
de partida común, una causa generadora única de
donde proceden efectos múltiples en derecho civil,
nada menos que todo lo relativo al *estatuto perso-
nal* de la embarcación. Pero esos principios eco-
nómicos, en lo que se refieren á la protección di-

recta que por medio de subvenciones, primas, derechos diferenciales, prohibición de subvencionar embarcaciones extranjeras, libertad de impuestos á la importación de materias primas para construcción de buques, etc., etc.; esos principios económicos en lo que se refieren á todos esos puntos, no deben figurar en un Código que reglamenta los derechos y obligaciones de carácter durable, permanente y aun inmutable del tráfico marítimo. Ellos deben cambiar según las circunstancias, según las lecciones de la experiencia, según los tratados, según las exigencias rentísticas del país, según multitud de circunstancias; ellos son ó deben ser objeto de leyes fiscales, de leyes especiales cuya iniciativa y reforma corresponde, no á la Secretaría de Guerra, sino á las de Hacienda y Fomento; ellos son ó deben ser objeto más bien de *Decretos* que de verdaderos Códigos.

Por lo mismo, aceptando, como aceptamos, que la marina mercante nacional necesita el auxilio de primas, la prohibición de subvenciones á buques extranjeros, la libertad de introducir sin derechos las materias primas de construcción de embarcaciones etc., etc.; aceptando todo esto dejamos á las Secretarías de Estado respectivas que inicien las medidas protectoras que sean necesarias y útiles, limitándonos, en el proyecto, á quitar á la libertad marítima, á la industria de las embarcaciones mexicanas y su tráfico, todas las trabas del orden civil y de derecho público que han impedido y pue-

den impedir el desarrollo de ese ramo de la riqueza; pues tales son los límites que la ideología, la ciencia y el orden de las leyes trazan á la que recibe el nombre de *Código de Marina Mercante*.

VI

Nada más tengo que agregar, pues las notas que llevan aquellos artículos del proyecto que lo exigen me dispensan de entrar en pormenores en esta exposición general.

Con muy ligeras modificaciones ó adiciones, las unas por la unidad de método y redacción, y reclamadas las otras para llenar lagunas verdaderas, hemos casi copiado en el capítulo VI, los preceptos del título 49 de la Ordenanza de la Armada Naval reformada en 15 de Octubre de 1895, teniendo presentes las posteriores reformas de 23 de Octubre del mismo año. Esos preceptos contienen la organización administrativa de los funcionarios marítimos y las reglas más indispensables y permanentes de policía de los puertos. Sería aventurada y peligrosa cualquiera innovación en este punto cuya reglamentación actual es fruto de larga práctica y experiencia de personas técnicas; y por eso hemos creído dejar casi intactos esos preceptos.

Lo que sí he procurado ante todo es dejar á la Secretaría de Guerra amplia y expedita acción pa-

ra que, en ejercicio de la facultad constitucional que tiene el Ejecutivo, pueda expedir todos aquellos reglamentos que se refieran á materias de carácter variable; es decir, he procurado que la ley no descienda á pormenores, ni determine nada respecto de esas materias, para no poner trabas á la acción del Ejecutivo y obligarlo á iniciar leyes á cada momento, á pedir la derogación de este código y á quitarle, por lo mismo, su unidad jurídica.

VII

Tales son los criterios que me han guiado en la redacción del trabajo que respetuosamente, y con sumo temor de no haber podido acertar, presento á la ilustrada iniciativa de esa Secretaría. Ojalá que pueda esa, mi pequeña labor, ser aceptada, aunque en mínima parte é incorporada en la grandiosa y fecunda era de reformas que vd. ha enérgicamente emprendido desde su elevación á ese Departamento Ministerial.

Protesto á vd. las consideraciones de mi adhesión y respeto.

Libertad en la Constitución. México, Febrero 5 de 1901.—*J. Pallares.*

Señor Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.—Presente.

www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn

TEXTO DEL PROYECTO

www.libtool.com.cn

CAPITULO I

De la jurisdicción Marítima de la Nación

Art. 1º La Soberanía Nacional se extiende:

I. A 20 kilómetros del litoral marítimo del territorio mexicano, contados desde la línea de la marea más baja (1); salvo lo convenido en los tratados.

II. A todos los buques de guerra mexicanos, sea cual fuere el lugar en que se encuentren y con arreglo al principio internacional de extraterritorialidad.

III. A los buques mercantes mexicanos legalmente nacionalizados, siempre que se encuentren en aguas territoriales mexicanas ó en alta mar, y aun cuando se encuentren en aguas de nación extranjera respecto de las obligaciones que les impone esta ley y en los casos aceptados por el derecho internacional y leyes mexicanas.

IV. A las Islas que existen ó se formen dentro

(1) Las notas de este proyecto se colocan adelante en una parte especial, por sus grandes dimensiones.

de la zona marítima expresada de 20 kilómetros y á los ríos y rías de que habla el art. 3º siguiente (2).

V. A todos los casos ocurientes en alta mar y en aguas de territorio extranjero ó mexicano con arreglo á los tratados, á la legislación mexicana y á los usos aceptados de derecho internacional (3).

Art. 2º Han estado y continúan fuera del comercio, y por lo mismo, imprescriptibles é inalienables con arreglo á las leyes (4) que han regido en la República, el mar litoral, los puertos, radas, bahías, ensenadas, rías y playas de los mares, entendiéndose por éstas, aquélla parte de la tierra que cubre el mar en su mayor flujo ordinario y 20 metros más (5).

Art. 3º También han estado y continúan fuera del comercio los ríos y lagos navegables y flotables, su alveo, las rías, los esteros; y además, las riberas de los ríos navegables y flotables, en cuanto al uso que fuere indispensable para la navegación (6).

Art. 4º Con arreglo á los arts. 72, fracciones IX, X, XV, XVI, XXII y XXX; 85, fracciones IX y XIV; 97, fracciones II y 111 y 112 de la Constitución general de la República, está sujeto á la jurisdicción de las leyes federales todo lo relativo al tráfico marítimo, policía, seguridad y uso de los mares, puertos, radas, bahías, ensenadas, playas y mares litorales; así como lo están los ríos navegables y flotables que comunican con el mar y los

que sirvan de vías generales de comunicación con arreglo á las leyes de 5 de Junio de 1888, 30 de Mayo de 1868 y espíritu de la fracción X de la de 4 de Agosto de 1824 (7).

Art. 5º El Ejecutivo de la Unión determinará por medio de reglamentos generales en los términos del art. 801 del Código Civil del Distrito de 1870 y del art. 703 del Código civil vigente, la extensión de las riberas de los ríos, navegables y flotables que según el art. 3º anterior, debe quedar afecta al servicio público, no pudiendo esa extensión exceder de 10 metros por cada lado (8).

Art. 6º Los terrenos de propiedad particular colindantes con la zona marítima y con las riberas de los ríos, lagos y aguas de que hablan los artículos anteriores y que son de jurisdicción federal, están sujetos á las siguientes servidumbres, en beneficio de la navegación (9).

I. De *salvamento*, en cuya virtud se puede ocupar transitoriamente el terreno absolutamente necesario para ejecutar las operaciones relativas á salvar las personas y bienes que naufraguen, y á depositarlos.

II. De *amarre*, que consiste en la obligación que tienen los propietarios de dichos terrenos colindantes, de permitir, cuando fuere absolutamente necesario, que se fijen en los terrenos colindantes los extremos de cables é hilos telegráficos.

III. De *vigilancia*, que consiste en la obligación de permitir una vía de comunicación con la zona

marítima ó con las riberas de los ríos y lagos, cuando aquélla fuere absolutamente necesaria.

En todos los casos en que se haga uso de estas servidumbres, se indemnizará á los propietarios de los daños y perjuicios que se causen á sus propiedades por el ejercicio de aquéllas; siendo la indemnización á cargo del Tesoro Público, si el beneficiado, por las operaciones respectivas, no puede hacer esa indemnización (10).

Art. 7º Las concesiones que la autoridad legítima haya hecho á particulares ó instituciones administrativas para el uso de los bienes enumerados en los artículos anteriores, han estado y están sujetas á lo preceptuado en los arts. 703, 965, 966, 976 y 984 del Código Civil del Distrito (11).

Art. 8º El Ejecutivo, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y consultando á las autoridades municipales y políticas de las poblaciones interesadas, reglamentará el uso común de las aguas interiores de jurisdicción federal, por lo que hace á la pesca y navegación (12).

Art. 9º El tráfico marítimo se rige por las disposiciones de la presente ley y las en ella citadas, y su reglamentación corresponde á la Secretaría de Guerra.

CAPITULO II

De la libertad de tráfico marítimo y fluvial

Art. 10. Con arreglo á los arts. 4º , 28 y 112 de la Constitución General de la República, es libre, para todas las naciones, el comercio por los puertos de altura legalmente abiertos al tráfico marítimo (13).

Art. 11. El comercio de cabotaje y el que tiene lugar en las aguas interiores de la República, queda reservado á las naves nacionales, en los términos y con las excepciones que establecen ó establezcan las leyes fiscales y los tratados (14).

Art. 12. Los buques, tanto mexicanos como extranjeros, que hagan el comercio en aguas sometidas á la soberanía nacional y á la jurisdicción federal, deberán sujetarse:

I. A las leyes fiscales vigentes y que en lo futuro se dicten para hacer efectivos los impuestos que gravan al comercio marítimo y el fluvial (15).

II. A las leyes y reglamentos dictados ó que se dicten sobre policía de los puertos y sanidad marítima (16).

III. A las leyes y reglamentos que tengan por objeto hacer efectivas las franquicias otorgadas á los buques nacionales y establecer prohibiciones de importación ó exportación.

IV. A las disposiciones y reglas consignadas en

los tratados, en las prácticas de derecho internacional y en las demás leyes dictadas para tiempo de paz y para tiempo de guerra y que tengan por objeto la seguridad interior y exterior de los puertos, de los litorales, de las operaciones de embarque y desembarque (17), y la reciprocidad y defensa internacionales.

Art. 13. Los buques mercantes mexicanos quedan sujetos, además, á las disposiciones contenidas en esta ley, respecto de abanderamiento nacionalización y demás vigentes ó que se dicten, respecto á naves nacionalizadas.

Art. 14. La pesca, en aguas interiores de jurisdicción federal, queda reservada á los mexicanos cuando se haga por medio de embarcaciones, pudiendo la Secretaría de Comunicaciones conceder, por vía de excepción y cuando lo aconseje la utilidad pública, á los extranjeros, el derecho de pesca. Respecto de la que tiene lugar en los puertos, se observarán los arts. 40 y 41 de esta ley; pudiendo el Ejecutivo celebrar contratos para la explotación de dichas aguas interiores y marítimas, en beneficio de las rentas federales y cuando no se perjudique la libertad de explotación acostumbrada, sometiéndolos á la aprobación del Legislativo.

CAPITULO III

De la nacionalización de las naves en México

Art. 15. La Marina Mercante Mexicana se divide en:

I. Naves destinadas al comercio de altura y cabotaje.

II. Naves destinadas únicamente al comercio de cabotaje.

III. Embarcaciones menores, dragas, etc., destinadas al servicio de puertos, pesca, recreo y tráfico de ríos y lagos interiores (18).

Art. 16. Para que las naves destinadas al comercio de altura se consideren mexicanas y gocen de la protección y franquicias que las leyes conceden á las naves mexicanas, deberán nacionalizarse y conservar la nacionalidad mexicana y la patente respectiva que acredite esa cualidad (19).

Art. 17. La nacionalización es el acto por el que el propietario ó propietarios de una ó varias naves declaran, ante los funcionarios designados (20) por la ley y en los términos que ella fija, la voluntad de aceptar para todos los efectos del derecho internacional y el interno la nacionalidad mexicana para las embarcaciones á que se refiera el acto.

Art. 18. Para que una embarcación pueda ser naturalizada y llevar bandera mexicana, se requiere: libtool.com.cn

I. Que sus propietarios, por sí ó por medio de sus representantes jurídicos *ad hoc* con poder auténtico, declaren, bajo protesta legal ante el funcionario respectivo, que aceptan para la nave ó naves de que se trate la nacionalidad mexicana, obligándose á observar las leyes relativas del país, renunciando toda otra nacionalidad.

II. Que otorguen los mismos propietarios en escritura pública una fianza de persona capaz civilmente y que posea bienes raíces libres bastantes á juicio del funcionario respectivo, ubicados en el puerto de nacionalización, para responder de las obligaciones civiles ó de derecho mercantil que respecto de tripulantes de la nave establecen las leyes.

III. Que la nave tenga más de cuarenta toneladas (20) y haya sido declarada hábil para la navegación de altura, en los términos prevenidos en el art. 24 siguiente.

IV. Que previas las formalidades establecidas en el mismo artículo y sus relativos, se designe con precisión: A, el nombre de la nave; B, el del puerto de su nacionalización; C, el origen de la nave, nombre anterior si es extranjera, el arsenal de su procedencia, si fuere posible; D, el título de adquisición de la misma, comprobando con documentos auténticos; E, el número oficial que lleve la nave;

F, el nombre del Capitán á cuyo cargo está ó va á estar la nave, y G, el certificado de reconocimiento y aptitud de que habla el art. 24.

V. Que el propietario ó propietarios de la nave sean mexicanos con arreglo á lo preceptuado en el artículo siguiente.

VI. Que el Capitán de la nave ó el que haga sus veces, sea mexicano.

Art. 19. Son mexicanos, para los efectos de la fracción 5ª del artículo anterior:

I. Los individuos que tengan ó adquieran la nacionalidad mexicana con arreglo á la ley de 28 de Mayo de 1886.

II. Las sociedades civiles ó mercantiles de cualquiera clase (22), siempre que se hayan constituido en México con arreglo á las leyes del país y tengan su domicilio legal en México.

III. Los extranjeros, en el caso de ser copropietarios con mexicanos, de una misma nave, siempre que su representación no llegue á la mitad de la propiedad de la nave, pues solamente en esta proporción podrá ser nacionalizada como mexicana y conservar esa nacionalidad una embarcación perteneciente á varios propietarios (22).

IV. Los extranjeros domiciliados en la República, teniéndose como presunción de domicilio, la residencia en México durante dos años continuos, siempre que otras circunstancias no demuestren que no existe ánimo de arraigo en el país. La ausencia de los domiciliados produciría respecto

de los extranjeros, el mismo efecto que respecto de los mexicanos establece el art. 2º, frac. III de la ley de 28 de Mayo de 1886.”

Art. 20. El cambio de propiedad de una embarcación nacionalizada en México, verificado por cualquier título ó causa jurídica (24) á favor de extranjeros, lo mismo que el cambio de nacionalidad de la nave por cualquier causa, incluso la del cambio de nacionalidad de los propietarios de la nave y la de cambio de Capitán mexicano por extranjero, obligan á la dimisión de banderas, devolución del acta ó patente de nacionalización y á no poder dicha embarcación seguir ejerciendo ninguno de los derechos que la ley concede á las naves nacionalizadas en México.

Art. 21. Es aplicable á las propietarios de naves nacionalizadas en México, el art. 1071 del Código Penal, no pudiendo, por lo mismo, cambiarse la nacionalidad de dichos buques, en el caso previsto en dicho artículo (23).

Art. 22. Cuando se enajene el todo ó parte de un buque mexicano y deba conservar la bandera nacional, la persona á quien se transfiere el dominio deberá denunciar el traspaso ante la oficina del puerto de matrícula, en el término de treinta días, si se efectúa en el país, y en el de ciento ochenta días, si es en el extranjero.

Cuando el Capitán del puerto de la matrícula tenga conocimiento de que por causa de muerte, matrimonio, cambio de nacionalidad del propieta-

rio, adjudicación ó legítimo abandono, una nave pasa por entero á persona extranjera que no tenga los requisitos para ser propietario de nave mexicana ó que tales requisitos hayan sido perdidos, consignará el caso al juez competente, para que si en el término de seis meses no hace el traspaso de la propiedad á persona ó personas que tengan los requisitos de ley, se recoja el acta de nacionalidad y diario de navegación, y se borre la nave de la matrícula.

Art. 23. Excepto el caso de venta judicial ninguna nave podrá ser vendida á persona extranjera que no tenga los requisitos para ser propietaria de nave mexicana, sin la previa dimisión de la bandera que debe concederse en el país por la autoridad marítima, y en el extranjero, por el Cónsul, recogiénose el acta de nacionalidad y diario de navegación.

Si resultaren inscritos en el acta de nacionalidad contratos de empeño ó cambio marítimo, la autoridad marítima ó consular rehusará el permiso de dimisión de bandera; y la venta que de cualquier modo se hiciere, será considerada nula.

Si la venta se hace en el extranjero, la autoridad consular podrá, antes de conceder el permiso de dimisión de bandera, exigir el depósito de una suma suficiente para hacer frente á los salarios, mantenimiento y gastos de repatriación del equipaje (24).

Art. 24. La inspección á que se refiere el ar-

título 18, fracción IV, letra G., será practicada por el funcionario que designa esta ley y tendrá por objeto examinar las condiciones de seguridad y de higiene para la navegación de la nave; así como también describirla y ponerle los signos de identidad que expresa el artículo siguiente.

Art. 25. Dicho funcionario deberá ordenar á los interesados ó á los propietarios de la nave que practiquen las siguientes operaciones (25):

I. Marcar, de una manera perfectamente indeleble, el nombre de la nave en la proa en ambos costados, y el del puerto de matrícula en la popa, con letras romanas de una longitud, por lo menos, de dos centímetros, de color blanco ó amarillo en fondo oscuro.

II. Marcar igualmente el número oficial de la náve y su tonelaje en el bao de la escotilla mayor.

III. Marcar en los mismos términos su escala de calado en la roda y codaste á ambas bandas en decímetros, con números romanos ó arábigos y dispuestos de manera que su línea más baja corresponda con la del calado que denote.

VI. Si se tratare de nave que por haberse nacionalizado en país extranjero ó por otro motivo tenga ya los signos antedichos, el funcionario que practique la visita de inspección se limitará á ordenar que se suplan ó corrijan las deficiencias que existan entre los signos que tenga la nave y los que deba tener según esta ley, y á comprobar la exactitud de los que aparezcan.

Art. 26. El funcionario de que se trata, practicada la ~~visita de inspección~~, y ejecutado lo que preceptúa el anterior artículo, expedirá á los interesados un certificado en que hará constar con precisión los hechos mencionados y todas las demás circunstancias que sirvan para identificar la nave y para acreditar su buen estado ó navegabilidad.

Art. 27. La fianza de que habla el art. 18, fracción II, será por una cantidad que no exceda de diez pesos por tonelada de arqueó, tonelaje total, si el buque es menor de 80; de quince pesos, si el buque es de 80 á 500 y de veinte si excediere de 500. La fianza puede consistir en hipoteca, en primer lugar, del buque (26).

Art. 28. El funcionario encargado de expedir la patente ó acta de nacionalización, deberá, bajo su responsabilidad civil para con los perjudicados, cuidar de la solvencia del fiador; y cada año exigirá á los propietarios de la nave comprueben dicha solvencia, exigiendo, en caso necesario, la renovación de fianza ó hipoteca dentro de un plazo prudente que no pasará de un mes, bajo la pena de retirar la patente de nacionalización (26 2º).

Art. 29. La autoridad á que se refiere el artículo anterior, fracción I, llenados que sean los requisitos mencionados, remitirá á la Secretaría de Guerra el expediente original, quedándose con copia del mismo, y dicha Secretaría, en vista de las constancias de dicho expediente, expedirá la *Patente ó Acta de Nacionalización*, consignando en ella la

fecha en que se expide, las circunstancias mencionadas en dichos arts. 18 y 26 con referencia al certificado respectivo, el nombre del capitán de la nave, expresándose que se le expide la patente en nombre de la *Nación Mexicana*.

Art. 30. El acta de nacionalización es el único documento que justifica la de la nave mexicana y no podrá cambiarse en ésta ninguno de los signos en ella grabados ó pintados, con arreglo á los artículos anteriores, á no ser en los casos expresamente permitidos por la ley.

Art. 31. El cambio de nacionalidad de una nave no produce efectos retroactivos; y por lo mismo son válidas y pueden hacerse efectivas con arreglo á las leyes mexicanas, las responsabilidades y obligaciones contraídas con anterioridad á dicho cambio (27).

Art. 32. El puerto donde se nacionaliza un buque es el lugar del domicilio del mismo y de su matrícula, para todos los efectos legales; pero pueden sus propietarios cambiar de domicilio (salvo caso de fraude ó dolo en perjuicio de tercero); declarándolo así ante el funcionario que expidió la patente de nacionalidad y ante el del nuevo domicilio que elijan (28). El puerto de nacionalización expedirá un certificado de matrícula, que será recogido cuando se cambie el puerto de ésta, expidiéndose otro nuevo para los efectos de los artículos relativos de esta ley y del Código de Comercio.

Art. 3 . La patente de navegación no podrá re-

novarse sino en los casos de pérdida justificada y declarada, bajo protesta de los interesados; en el de cambio sustancial de la forma material de la nave; en el de imposibilidad jurídica ó material de obtener la patente de los antiguos poseedores de ella en caso de transmisión de la propiedad de la nave; y en los de hallarse deteriorado dicho documento, el cual será recogido. En la nueva patente se copiará la pérdida, cuyo texto original debe obrar en la oficina respectiva y se expresará el hecho de la renovación y sus motivos.

Art. 34. La patente de navegación se concede al buque y no á los armadores ó propietarios (29) de la embarcación; y queda, por lo mismo, sin efecto: I. Cuando el buque deje de existir materialmente; II. Cuando cambia de nacionalidad; III. Cuando pierde la nacionalidad mexicana por falta ó delito, previo acuerdo administrativo ó sentencia judicial en los términos que fija esta ley; IV. Por declaración de no ser navegable, y V. Por cambio de nombre de la nave. El cambio de otros signos de los que habla el art. 30, sólo da lugar á las penalidades y procedimientos que expresa esta ley.

Art. 35. Mientras no se devuelva, pudiendo, la patente de nacionalidad en los casos de cambio de ella, por voluntad ó culpa de sus propietarios, ó no conste que están cubiertas todas las responsabilidades á que se refiere la fianza de que hablan los arts. 18 y 54, no se cancelará ésta, ni la hipoteca respectiva.

Art. 36. La Secretaría de Guerra mandará entregar la patente á los interesados, por conducto del funcionario que sustanció el expediente de nacionalización, y *previo* el abanderamiento de la nave, el cual se practicará con sujeción á lo que prevenga la Ordenanza Naval de la República, y entre tanto se dicten las reglas relativas, se observarán las siguientes:

I. La Secretaría designará el funcionario que debe practicar el abanderamiento, haciendo esa designación de la manera más favorable y expedita á los interesados, por razón de tiempo, lugar y demás circunstancias.

II. La misma Secretaría fijará, por reglamentos generales, la solemnidad del acto.

III. Los buques mercantes recibirán tres banderas: *A*, la de *navegación*, que se compondrá de campos verticales, cada uno de los cuales tendrá un tamaño igual al tercio de la bandera; el campo verde estará cerca del asta, el blanco en medio y el colorado en el otro extremo; el ancho de las banderas será igual al de las dos terceras partes del largo: *B*, de *matrícula* de puerto, la cual cambiará en el caso de que los buques cambien de matrícula, con arreglo al art. 32 de esta ley, y *C*, *bandera de número* del buque, teniendo estas dos banderas la forma y distintivos que fije el reglamento respectivo. Llevarán también la bandera roja á que se refiere el artículo 245 siguiente.

IV. Los propietarios de náves abanderadas es-

tán obligados, bajo la pena de 500 á 1,000 pesos de multa, á dar aviso al puerto de matrícula, de la pérdida, destrucción de la nave ó de cualquiera otro hecho por el que cesa, en el servicio, á efecto de que se anote en el registro de la respectiva matrícula, registro que también deberá practicarse de oficio, luego que el hecho llegue á conocimiento del funcionario respectivo. En el caso de cesación absoluta de servicio, se recogerán los papeles relativos á su construcción, matrícula, certificado de navegabilidad y demás libros y papeles relativos á la navegación del buque y sus viajes.

Art. 37. Los Cónsules mexicanos podrán expedir patentes ó licencias provisionales de navegación, á buques comprados ó adquiridos por mexicanos en puertos extranjeros, las cuales patentes servirán solamente para el viaje directo al puerto mexicano de altura, donde deberán cumplirse todos los preceptos legales sobre nacionalización (31).

Art. 38. Los buques destinados únicamente al comercio de cabotaje ó al tráfico de ríos y lagos interiores navegables, quedarán nacionalizados, justificando, ante el funcionario de que habla el art. 18 anterior y en los términos allí prevenidos, la nacionalidad mexicana de los propietarios, así como también que tiene la embarcación los requisitos exigidos en la frac. IV de dicho artículo 18, sea cual fuere el tonelaje de la embarcación. El jefe del puerto, llenados dichos requisi-

tos, expedirá la patente de nacionalización *para cabotaje* y practicará el abanderamiento, con arreglo á las fracs. II y III del art. 36 anterior, remitiendo á la Secretaría de Guerra copia del expediente respectivo (33).

Art. 39. Todas las embarcaciones menores destinadas únicamente al servicios de puertos, viajes de recreo en las costas, pesca mayor ó menor (33), no necesitan nacionalizarse, sino únicamente matricularse ó inscribirse en la oficina de matrícula ó inscripción del puerto respectivo y obtener la licencia del funcionario de que habla esta ley para dedicarse á la industria marítima respectiva.

Art. 40. Dichas licencias no se expedirán sino previo reconocimiento de las condiciones de seguridad de la embarcación respectiva y de que ella está á cargo de individuo matriculado en la marina, en los términos establecidos en esta ley.

Art. 41. La pesca menor ó en aguas territoriales y el servicio de puertos quedan reservados á las embarcaciones mexicanas en los términos que las define el art. 18 anterior; la pesca mayor puede hacerse por toda clase de embarcaciones. A falta de embarcaciones nacionales mexicanas, la Secretaría de Guerra podrá conceder temporalmente á las embarcaciones extranjeras facultad para ejercer la pesca menor y servicio de puertos (34).

Art. 42. La misma Secretaría de Guerra reglamentará la forma en que debe cumplirse lo preceptuado en los tres artículos anteriores; observándo-

se, en su caso lo prevenido en el art. 313 de la Ordenanza de Aduanas vigente (34 2º).

Art. 43. La Secretaría de Comunicaciones reglamentará la pesca y tráfico de embarcaciones menores en ríos y lagos interiores, quedando aquellos también reservados á los mexicanos; pero el tráfico de las rías ó ríos comunicados con el mar, será reglamentada por la Secretaría de Guerra.

CAPITULO IV

De la matrícula de gente de mar

Art. 44. Con arreglo al art. 1º fracción VI de la ley de 17 de Diciembre de 1898 (35) en todo puerto de altura ó de cabotaje se abrirá con el nombre de *Matrícula de Mar* un registro ante el funcionario determinado por esta ley para la inscripción de todos los individuos destinados ó que quieran destinarse al ejercicio de las industrias marítimas.

Art. 45. Son industrias marítimas (36) la navegación, practicaje, pesca por medio de embarcaciones, tráfico de puertos, ríos y lagos interiores; y la carga y descarga á flote en la zona marítima terrestre.

Art. 46. Ningún individuo podrá dedicarse á las industrias marítimas en los puertos de la República sin estar previamente inscrito en la matrícula de alguno de ellos (37).

Art. 47. La inscripción se divide en las siguientes clases:

1º Capitán de Navío.

2º Piloto primero.

3º Piloto segundo.

4º Patrón de nave.

5º Contramaestre.

6º Maquinistas y prácticos.

7º Hombre de mar ó simple tripulante (38).

Art. 48. Para ser Capitán se requiere: ser mexicano por nacimiento ó naturalización; estar en el ejercicio de los derechos de ciudadano; hablar el idioma español; acreditar, con el certificado expedido por el funcionario de que habla esta ley, que ha navegado cinco años en buques de pasajeros en viajes de altura como piloto ó patrón y que ha sido aprobado en el examen teórico-práctico de las materias que fije el reglamento respectivo.

Art. 49. Para ser piloto primero ó segundo se necesitan las mismas condiciones que para ser Capitán; pero respecto del requisito de navegación, los pilotos primeros solamente necesitan haber navegado durante tres años, en buques de pasajeros, haciendo el servicio de altura, y á los pilotos segundos les bastan dos años.

Art. 50. Para ser patrón de nave se necesita llenar los mismos requisitos que para piloto; pero respecto de navegación basta haber viajado dos años como tripulante en buques de pasajeros de cabotaje.

Art. 51. Para ser contraamaestre se necesitan las mismas condiciones que para piloto primero; pero respecto de navegación bastará haber viajado como marinero dos años en buques de pasajeros de cabotaje.

Art. 52. Para inscribirse como simple marinero, sea cual fuere el oficio que se desempeñe, bastará que el solicitante sea mayor de 18 años, proteste, si es extranjero, someterse á las leyes del país; y tratándose de maquinista, de práctico, de pilotos de puerto ó de otro servicio que exija conocimientos técnicos ó periciales con arreglo á esta ley, que se justifique la aptitud necesaria en los términos que determine el reglamento. Respecto de todos los matriculados mayores de 18 años y menores de 21, se tendrán presentes los arts. 375, fracción VI y 380 del Código Civil del Distrito Federal (39).

Art. 53. Los oficiales de la marina de guerra de México no necesitan, para matricularse, otro requisito que exhibir la constancia auténtica del grado que tenían en el servicio militar cuya correspondencia con los servicios de marina mercante fijará el reglamento respectivo.

Art. 54. Los extranjeros podrán matricularse como capitanes, pilotos, patrones y contraamaestres de la marina mercante mexicana siempre que la Secretaría de Guerra, previa conformidad de la de Relaciones, lo acuerde por motivos de evidente necesidad ó utilidad.

En este caso, los extranjeros además de jus-

tificar su aptitud técnica en los términos expresados en los artículos anteriores, protestarán ante el funcionario que haga la inscripción, sujetarse á las leyes mexicanas. La misma Secretaría de Guerra acordará si el dueño de la nave deberá dar fianza, y por qué cantidad y en qué forma, para garantizar las penas pecuniarias y responsabilidades en que incurran el empleado extranjero y la embarcación que está á su mando.

Art. 55. La inscripción ó matrícula se sujetará á las formalidades consignadas en el capítulo VI de esta ley,

Art. 56. Todos los individuos matriculados en los términos preceptuados en esta ley y que de hecho ejerzan la industria marítima están exceptuados de todo servicio militar de mar ó tierra en tiempo de paz; y en caso de guerra extranjera sólo estarán obligados á servir en la armada nacional en los términos que fije la ley (40). No podrán ser borrados de la matrícula, sino en virtud de sentencia que importe la pérdida de los derechos de ciudadano ó de los de ejercer la profesión respectiva, ó por pérdida ó abandono de estos derechos tratándose de profesiones marítimas que exijan la calidad de ciudadanos.

CAPITULO V

De la navegación

Art. 57. Ninguna embarcación podrá hacer el tráfico de altura sin tener á su servicio el siguiente personal inscrito con la matrícula: un capitán, un piloto y la dotación de maquinistas, marineros, pertrechos y demás personal que exija el reglamento (41).

Art. 58. Las naves destinadas al tráfico de cabotaje únicamente en los puertos del Atlántico ó únicamente en los puertos del Pacífico, deberán estar dotadas de un piloto y demás personal y pertrechos que indica el artículo anterior.

Art. 59. Las embarcaciones menores destinadas al servicio de puertos, dragas, pesca ó recreo, serán dirigidas por los prácticos que designe el reglamento.

Art. 60. Se entiende por navegación de altura la que se efectúa de un puerto nacional á un extranjero ó vice-versa, ó bien entre dos puertos nacionales de distintos mares. Se entiende por navegación de cabotaje la que se efectúa entre puertos nacionales de un mismo mar. La navegación entre un puerto nacional y un extranjero que diste menos de doscientas millas, se reputa de cabotaje.

Art. 61. Los buques ó embarcaciones naciona-

les de altura y cabotaje están obligados á exhibir su patente ó acta de nacionalización y demás documentos que exija esta ley, siempre que fueren requeridos por los Cónsules mexicanos, por los Jefes de buques de guerra mexicanos, ó por las autoridades fiscales ó marítimas de los puertos mexicanos. Dichos funcionarios deberán exigir esa exhibición á las embarcaciones nacionales siempre que lleguen á puerto mexicano y lo mismo harán los cónsules en puerto extranjero y los Jefes de buques de guerra en alta mar; reconocidos los documentos y practicada una visita de inspección, expedirá un certificado acreditando el resultado de la visita al Capitán de la embarcación visitada ó al que haga sus veces.

Art. 62. Deberán, además, dichos funcionarios, practicar la visita expresada siempre que haya sospecha de que la embarcación que se visita usurpa la nacionalidad mexicana ó carece de alguna de las condiciones exigidas por la ley de la navegación.

Art. 63. En el caso de que el resultado de la visita revele la comisión de un delito que sea castigado con la pérdida de la nacionalidad ó confiscación de todo ó parte del buque, el funcionario respectivo recogerá la patente, procurará la aprehensión del buque y de los delincuentes y consignará el hecho al Juez de Distrito del puerto más próximo. Si se tratase de otra clase de faltas ó delitos, se limitará el funcionario que practique la vi-

sita á levantar el acta respectiva y consignarla al funcionario que deba imponer la pena establecida por la ley.

Art. 64. Ningún buque destinado á la navegación de altura ó cabotaje podrá emprender el viaje sin previa visita de inspección que harán los peritos que nombre el funcionario designado por esta ley, ó los Cónsules en el extranjero, y sin la licencia que en vista del resultado de la inspección deberá dar el funcionario respectivo.

Art. 65. Dicha inspección tendrá por objeto acreditar el buen estado del buque para la navegación y que tiene la dotación de tripulantes, médicos y demás servicios y condiciones exigidos por el reglamento respectivo; debiéndose consignar los pormenores de la visita en la licencia que se dé á la embarcación.

Art. 66. Las embarcaciones menores se regirán por lo prevenido en el art 39. anterior (41).

Art. 67. Tratándose de embarcaciones extranjeras, las autoridades ó funcionarios de puertos mexicanos se limitarán á advertir al Capitán ó consignatario de ellas, á los pasajeros y al Cónsul de la nación respectiva, los peligros ó mal estado de las embarcaciones (42); pero si por culpa ó dolo se cometiere en cualquier lugar un acto penado por la ley mexicana, se tendrán presentes los artículos 184 y 191 del Código Penal y con arreglo á ellos se podrá proceder contra la embarcación y los delincuentes.

Art. 68. Tanto los buques extranjeros como los mexicanos deberán observar los reglamentos de policía marítima de los puertos; y los mexicanos deberán observar, además, los reglamentos de luces, señales y precauciones para evitar abordajes y naufragios y demás relativos á la navegación (43).

Art. 69. En caso de resistencia ó desobediencia á las resoluciones que se dicten en virtud del resultado de la inspección, se procederá como previene la parte final del art. 63 anterior.

□ Art. 70. Las embarcaciones mexicanas de altura y de cabotaje observarán los preceptos del Código de Comercio, los de las leyes fiscales, los del Código Sanitario y sus reglamentos en lo relativo á sanidad marítima y además las siguientes prevenciones (44):

I. Además de los libros y papeles que deben llevar los oficiales á cuyo cargo está la embarcación según los arts. 686, 702, 703, 724 y relativos del Código de Comercio, llevarán: Patente de nacionalización, certificado de matrícula, libros de castigos, licencia de salida, un ejemplar de esta ley y de los reglamentos de la misma y libro de *quejas*.

II. El Capitán ó el que haga sus veces no admitirá en la dotación del buque á ningún individuo que no esté matriculado con arreglo á esta ley, á no ser en el caso previsto en el art. 54 anterior; y en el concepto de que respecto de tripulantes en general no se necesita la calidad de mexicano, quedando derogado el art. 709 del Código de Comer-

cio y leyes á que se refiere. En caso de guerra extranjera no podrá pertenecer á la tripulación ningún individuo que tenga la nacionalidad del país que se halle en guerra con México; bajo la pena de 500 á 1,000 pesos y un mes de arresto. Pero la Secretaría de Guerra podrá conceder á los que lo soliciten un término prudente para sustituir á los tripulantes extranjeros con mexicanos ó de nación neutral (44).

III. No admitirá en la misma dotación á sabien-
das á individuos que infrinjan el art. 710 del Código de Comercio (45) bajo la pena de multa que fija esta ley, sin perjuicio de la responsabilidad civil respectiva.

IV. Cumplirá con lo que previenen los preceptos de los Códigos Civil y leyes relativas en caso de defunción, nacimiento y matrimonio *in extremis* bordo de las embarcaciones (46).

V. Ejercerá las funciones de agente de policía judicial en el interior de la embarcación respecto de todos los individuos que se encuentren en ella durante el viaje y su permanencia en puertos extranjeros, teniendo presente lo preceptuado en los arts. 184 á 192 del Código Penal y circular de 19 de Marzo de 1869.

VI. Practicará las primeras diligencias de instrucción relativa á los delitos ó faltas que se cometan en el buque y asegurará á los presuntos delincuentes para ponerlos con las actuaciones practicadas á disposición de la autoridad judicial ó gu-

bernativa competentes, inmediatamente que llegue al lugar donde existan. Si el primer puerto fuese extranjero, gestionará, por los medio jurídicos oportunos, la entrega de los culpables en los casos de los artículos del Código Penal ya citados; pero si se tratase de simples faltas castigadas por las leyes con penas pecuniarias, retendrá ó procurará retener el importe de la multa en bienes del pasajero.

VII. Cuidará de la decencia, moralidad y cortesía que deben usar los tripulantes, pasajeros, así como de que se les ministren todos los auxilios, servicios y consideraciones que por ley, por contrato, por costumbre ó por humanidad deban prestarse, corrigiendo con prudentes advertencias ó con enérgicas reprensiones las faltas de los pasajeros que no importen un delito ó infracción de la ley de la competencia de los tribunales ó autoridades gubernativas, pues respecto de esas faltas procederá como expresa la fracción anterior.

VIII. No impedirá por medios directos ó indirectos que los pasajeros y los mismos tripulantes consignen en el *Libro de Quejas* todas las que deseen consignar relativas al servicio de la embarcación y conducta de sus tripulantes y oficiales, debiendo estar dicho libro al libre acceso de los pasajeros.

IX. A los pasajeros que cometan faltas de urbanidad graves, que inquieten ó molesten intencionalmente á otro ú otros pasajeros, que se presenten

en estado de embriaguez, que provoquen tumultos ó desórdenes, que no obedezcan los mandatos legítimos del Capitan ó del que haga sus veces, podrá éste, previa una advertencia ó extrañamiento sin éxito, emplear los medios correctivos que sean necesarios, conciliándolos con la dignidad humana, para impedir que dicho pasajero continúe cometiendo las faltas mencionadas; y aun podrá, si no hay otro medio de corrección, desembarcarlo en el primer puerto de nación civilizada que toque el buque (47). De todo levantará acta formada por dos ó más testigos.

X. Impondrá á los tripulantes que no le obedezcan en asuntos del servicio y según sus contratos y la ley, con el carácter de pena, agravaciones de servicio ó reducción moderada de alimentos que no se extienda á más de tres días como máximun: pero no podrá imponer como pena ninguna multa, corrección personal ó prisión (48), quedando á salvo la responsabilidad civil por violación de contrato.

XI. No impedirá directa ó indirectamente que los tripulantes ó pasajeros se presenten á las autoridades marítimas ó consulares para producir sus quejas.

XII. Entregará á las autoridades competentes del puerto respectivo los bienes, papeles y cualesquiera otros objetos de los que hayan muerto á bordo, con el acta de defunción respectiva.

XIII. Si acaeciese alguna defunción por causa

natural estando el buque en puerto, dará aviso por escrito á la autoridad marítima respectiva acompañándole el acta de defunción; si la defunción acaeciere en alta mar, arrojará el cadáver al mar veinticuatro horas después del fallecimiento, salvo el caso de peligro de contagio, pues entonces deberá quemar aun los objetos susceptibles de contagio ó serán fumigados los que con esta precaución puedan conservarse; y si la muerte acaeciere en aguas cercanas á puerto, deberá llevarse el cadáver al primero que se toque, ó pueda tocarse sin gravamen para la navegación.

XIV. Tendrá las banderas de que habla el art. 36, anterior haciendo de ellas el uso que fije el reglamento.

XV. Será responsable criminal y civilmente, lo mismo que todos los tripulantes, no sólo por los delitos de dolo, sino por los daños que, por impericia ó descuido sufra el buque ó las personas y bienes de los tripulantes y pasajeros y demás interesados en la feliz navegación del buque, aplicándose rigurosamente á su responsabilidad el art. 11, fracción I (49) del Código Penal y reputándose como prueba de impericia la desobediencia por ignorancia ú olvido de las leyes y reglamentos cuya omisión ocasione el daño ó perjuicio culpable.

Art. 71. La rebelión formal de los tripulantes contra las órdenes del jefe del buque ó de los pasajeros contra las órdenes de su competencia, será considerada respectivamente como delito de des-

obediencia, ultraje ó atentado á los funcionarios públicos y asonada ó motín en los términos de los arts. 904 á 922 del Código Penal, por tener los jefes de las embarcaciones el carácter de agentes de policía marítima á bordo, además de su representación civil. Las penas de dichos artículos se aplicarán sin perjuicio de las que correspondan á otros delitos derivados del de rebelión.

Art. 72. Los buques mercantes sólo podrán enarbolar la bandera nacional si llevan á bordo los documentos que justifiquen su nacionalidad; pero en puerto mexicano no deberán izar bandera sino cuando lo ordenan las leyes, reglamentos ó la autoridad marítima local. No podrán usar de bandera de guerra, sino en los casos que determine el Código de la Armada naval ó leyes especiales y observarán estrictamente lo preceptuado en los artículos 1090 y 1091 del Código Penal del Distrito, á cuyo efecto se considerarán como funcionarios los capitanes y demás oficiales de mando en el buque (50).

Art. 73. Todo cambio del Capitán ó Jefe del buque á cuyo nombre se haya expedido la licencia de que habla el art. 64, se anotará en el certificado de matrícula, renovándose éste cuando sea necesario para poder consignar dichos cambios; pero si se tratase de cambio que altere la nacionalidad del buque, se procederá como previene el artículo 20.

Art. 74. Ningún buque mercante nacional ó

extranjero podrá admitirse ó ser recibido en puerto mexicano ni despachado del mismo, si no tiene patente de nacionalización, respectivamente, de México ó de nación extranjera; y se presume que los que carezcan de ese requisito se dedican á tráfico ilícito.

Art. 75. En consecuencia de esa presunción legal, toda embarcación mexicana que deba llevar patente, según las leyes mexicanas, ó según las leyes extranjeras y el derecho internacional si la embarcación es extranjera, será confiscada en el caso del artículo anterior, si no se prueba que la falta de patente es inculpable, y sin perjuicio de las demás penas que deban aplicarse en caso de probarse la comisión de otros delitos (51).

Art. 76. Las embarcaciones dedicadas al tráfico de esclavos, piratería ó que cometan delitos contra la seguridad de la navegación, deberán ser aprehendidas y juzgadas por las autoridades competentes mexicanas, imponiéndoseles la pena de esta ley y las demás vigentes, aunque dichas embarcaciones sean extranjeras y cometan dichos delitos en alta mar, aplicándose, en los demás casos, los art. 134 á 189 del Código Penal. (51^{2º}).

Art. 77. Las embarcaciones extranjeras recibirán, en los casos de naufragio ú otros accidentes, los auxilios que determinan el capítulo 6º de esta ley, la Ordenanza de Aduanas y las leyes relativas.

Art. 78. Los demás pormenores relativos á la

navegación se sujetarán á lo que dispongan los tratados, las prácticas de derecho internacional y el Código de marina de guerra. La expatriación se rige por los preceptos del Código de Comercio y los siguientes:

I. En caso de naufragio, ó de cualquier otro accidente que por cualquier motivo no puedan los tripulantes ser repatriados por las personas que con arreglo á derecho tengan esa obligación, el Cónsul, y en su defecto el Ministro diplomático del país respectivo, proveerán por los medios más económicos á la repatriación, erógando los gastos necesarios y dando cuenta á las Secretarías de Relaciones y de Hacienda, para que exija de quien proceda, y siendo posible, el reembolso de lo gastado.

II. También cuidarán dichos funcionarios en los mismos términos de los tripulantes enfermos y de los desvalidos y sin recursos.

III. Procurarán también ministrar la naturaleza los auxilios que de sus funciones les permitan en caso de naufragio.

CAPITULO VI

De las autoridades marítimas y sus atribuciones y de la policía de puertos

§ I

PREVENCIONES GENERALES

Art. 79. Con arreglo á la ley de 13 de Mayo de 1891 corresponde:

I. A la *Secretaría de Hacienda* y sus empleados todo lo relativo á la legislación fiscal, tanto por lo que hace á los impuestos sobre el comercio como á las franquicias y restricciones económicas al tráfico marítimo, consignadas en la Ordenanza de Aduanas y leyes vigentes, teniendo, además, la intervención que les da el presente Código.

II. A la *Secretaría de Gobernación* y sus empleados lo relativo á servicio de sanidad de los puertos con arreglo á los Códigos Postal y al sanitario de 10 de Septiembre de 1894 y leyes de 1º de Junio, 12 y 30 de Julio, 10 y 14 de Septiembre de 1895 y demás disposiciones vigentes.

III. A la *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas* la reglamentación, inspección, conservación, vigilancia, mejora del servicio postal y uso de aguas interiores de jurisdicción federal; lo relativo á faros, puentes, obras de los puertos, con-

tratos relativos á ellas y á la explotación de la pesca en aguas territoriales y servicio de cables.

Art. 80. A la Secretaría de Guerra y sus empleados corresponde con arreglo al artículo primero, séptima división, inciso tercero de la misma ley, la ejecución y aplicación del presente Código en todo aquello en que el mismo no atribuya dichas funciones ó otro ramo de la administración; ó en todo aquello que no sea de la competencia del Poder Judicial.

Art. 81. Los funcionarios y oficinas del orden marítimo en los puertos serán los siguientes:

- I. Subinspectores navales.
- II. Jefes de puerto.
- III. Jefes de secciones aduaneras con ejercicio de matrícula.
- IV. Jefes de policía en los puertos.
- V. Pilotos mayores.
- VI. Subinspectores de máquinas.
- VII. Pilotos de puerto y de muelle.
- VIII. Vijías y Celadores de Distritos marítimos.

Y como auxiliares de estos funcionarios, los buques de guerra mexicanos y los Cónsules en puntos extranjeros

Art. 82. Corresponde por lo mismo á la Secretaría de Guerra expedir los reglamentos de policía, de seguridad, conservación y uso de los puertos, radas, mar litoral, bahías, ensenadas, playas y rías de que hablan los art. 1º, 4º y 5º de esta

ley y de servicios oficiales, expidiendo las tarifas respectivas.

Art. 83. La misma Secretaría será la única competente para hacer concesiones del uso y aprovechamiento de cualquiera clase, aun tratándose de vías de comunicación, en los lugares mencionados y con arreglo al art. 8º de esta ley, sometiendo á la aprobación del Congreso aquellos contratos que, según la Constitución, deban ser aprobados por el Poder Legislativo. En dichas concesiones tendrá presentes las necesidades y topografía locales de cada puerto, procurando ante todo las mayores facilidades y franquicias á la industria marítima nacional en todas sus formas, sin autorizar que se exijan más retribuciones al público que las absolutamente necesarias para compensar los gastos erogados en los servicios que presten al Estado ó las empresas concesionarias siempre que éstas sean de interés ó utilidad públicas.

Art. 84. Solamente en virtud de leyes federales, de sus reglamentos ó de las estipulaciones consignadas en las concesiones respectivas podrán exigirse contribuciones, impuestos ó prestaciones de cualquier género por el uso de dichos puertos, rada's, rías, zonas marítimas, etc., para tráfico, pesca ú otras operaciones de uso público marítimo.

Art. 85. Quedan expresamente prohibidas y derogadas, desde esta fecha, todas las exacciones, impuestos, contribuciones que con cualquier título se exijan por las autoridades de los Estados ó por

Los particulares, considerándose su cobro como de-
ditos previstos en los arts. 1003, 1004, 1032 ó 1034
del Código Penal del Distrito Federal.

Art. 86. Además de lo que determine la Secre-
taría de Guerra con arreglo al art. 84 anterior y
de lo preceptuado en las leyes de 1º de Julio de
1898, reglamentos de la misma fecha (52) y de 27
de Julio del mismo año, así como en las relativas á
derechos de sanidad, según la de 13 de Octubre
de 1895, no se cobrarán otros derechos por servi-
cios de puertos que en los que en lo futuro deter-
minen las leyes y los que establece la presente en
el capítulo 7º., quedando por lo mismo derogados
los impuestos establecidos en las leyes de 30 de
Enero de 1860, 8 de Enero y 9 de Julio de 1857,
Reglamento de 24 de Febrero de 1896, circulares
de 24 de Febrero de 1890 y su relativa de 5 de
Diciembre de 1879.

Art. 87. Los Administradores de las Aduanas
son los *Jefes Superiores* de los puertos respectivos
y los Comandantes del Resguardo, *Jefes de Poli-
cia* de los mismos, y tendrán en consecuencia el do-
ble carácter de funcionarios del ramo de Hacien-
da, con arreglo á las leyes relativas, y de funcio-
narios del ramo de Guerra, respecto de las atribu-
ciones que les encomienda esta ley (53) y sus re-
glamentos. En sus funciones de *Jefes de Puerto* y
de *Jefes de Policía de los puertos* dependerán de la
Secretaría de Guerra en los términos que expresa
esta ley.

Art. 88. Los límites jurisdiccionales de los distritos marítimos serán los mismos que los de las aduanas en que ellos se hallen (54), observándose lo prevenido en el art. 20 de la ley de 30 de Octubre de 1893, respecto de facultades ó atribuciones que esta ley ó sus reglamentos conceden á los funcionarios respectivos.

Art. 89. Con excepción de los Administradores de Aduanas y Comandantes de Resguardo, ó sea *Jefes de Puerto y Jefes de Policía de los puertos*, los demás empleados del servicio marítimo de que habla esta ley serán nombrados por la Secretaría de Guerra; pero en casos urgentes podrán los Jefes de Puerto nombrar á sus subalternos provisionalmente, dando cuenta inmediatamente á dicha Secretaría.

II

Subinspectores Navales.

Art. 90. Habrá dos subinspectores navales, uno para el Departamento de Marina del Atlántico, que comprende todas las costas orientales de la República; y otro para el Departamento de Marina del Pacífico, que abarca las costas occidentales de la misma.

Art. 91. Para ser Subinspector se requiere haber servido en la marina de guerra nacional como jefe, ó haber desempeñado el oficio de piloto mayor durante cinco años.

Art. 92. El mando militar de los puertos corresponde al Comandante ó al Jefe de las armas ó al Jefe de marina de mayor graduación con arreglo á las leyes militares.

Art. 93. Los Inspectores navales tendrán el sueldo que determine el presupuesto y ejercerán sus funciones acompañadas de un Secretario de la clase de segundo teniente de la Armada naval, quien lo acompañará en todos sus viajes, con arreglo á la Ordenanza militar. Respecto de empleados subalternos y gastos de oficio, tendrán los que fije el presupuesto.

Art. 94. Los Inspectores navales no tienen residencia fija, pues por la naturaleza de sus funciones deberán recorrer constantemente los puertos de su litoral para cumplir aquéllas escrupulosamente, debiendo acudir con la mayor puntualidad al puerto ó lugar en que sea más urgente ó necesaria su presencia.

Art. 95. Las funciones de dichos Inspectores son las siguientes:

I. Expedir el certificado de que hablan los artículos 24 á 26 de esta ley, previos el certificado del subinspector de máquinas y las operaciones de minuciosa inspección pericial de los buques para cerciorarse de que tienen las condiciones que dichos artículos exigen; asociándose si necesario fuere de otro ú otros peritos. Si de dicha inspección resultare que no puede expedirse el certificado de navegabilidad, dará cuenta al *Jefe del Puerto* para que

éste, oyendo en una ó varias juntas á los interesados, al Inspector naval y á los peritos, si los hay, de aquéllos y de éste acuerde con la mayor prudencia, para no perjudicar al comercio, que se hagan las reparaciones ó modificaciones necesarias. Esta resolución puede ser reclamada por los interesados ante el Juez federal, el cual oyendo en vía sumaria la queja del interesado, los informes del Jefe del Puerto y el dictamen de peritos que las partes presenten ó el Juez nombre de oficio, confirmará, modificará ó revocará el acuerdo del Jefe de Puerto; ejecutándose la resolución del Juez, sin perjuicio de los recursos que interponga el Agente del Ministerio Público á los particulares é interesados. Pero éstos pueden preferir la vía administrativa y en ese caso reclamarán ante la Secretaría de Guerra la resolución del Jefe del Puerto para que en vista del expediente formado y del informe de un perito especial resuelva dicha Secretaría definitivamente y sin recurso.

II. Expedir, previos los exámenes y cumplimiento de requisitos que exigen las leyes y reglamentos, los títulos profesionales de todos los individuos dedicados á la industria marítima que deban tenerlos según esta ley y demás que se dicten, exceptuando los títulos que deben expedirse por otros funcionarios con arreglo á la ley.

III. Vigilar y dirigir todo servicio de puerto que demande conocimientos profesionales.

IV. Llevar un registro de todos los títulos pro-

fesionales de gente de mar, y exigirles su presentación cuando sea necesario comprobar su existencia, dando cuenta al *Jefe de Puerto* de las faltas que haya en este punto.

V. Visar los títulos, tomando razón de ellos, que expidan los funcionales militares con arreglo á su legislación y que según ella y la presente ley sirvan para ejercer profesiones marítimas, así como los que expida el Inspector de máquinas.

VI. Rendir mensualmente á la Secretaría de Guerra, ó siempre que ésta lo pida, informes pormenorizados de todo lo relativo al servicio marítimo, practicando al efecto estudios convenientes de los reglamentos de puertos, servicio de faros, luces, valisas, obras, zonas marítimas y su aprovechamiento, seguridad de embarcaciones, personal matriculado, etc.; etc.

VII. Por último, obsequiar las órdenes que reciba de la Secretaría de Guerra, relativas á sus funciones, y cuidar de conservar la más completa armonía con el *Jefe de Puerto* y de obsequiar las disposiciones que en la esfera de sus atribuciones dicte, y ejercer las demás funciones que le encomiendan las leyes y reglamentos respectivos.

III

Jefes de Puerto.

Art. 96. A los Administradores de Aduana, como *Jefes Superiores de Puerto*, corresponde cumplir y hacer cumplir á sus subalternos (55) los preceptos de la presente ley y sus reglamentos y vigilar porque los demás funcionarios establecidos por la misma cumplan la parte que les corresponde. Tendrán el carácter de superiores de todas las autoridades marítimas administrativas del mismo puerto, exceptuando las pertenecientes exclusivamente al ramo militar; pero deberán éstas ponerse de acuerdo con los Jefes de Puerto en caso de que haya alguna dificultad en el ejercicio de sus respectivas funciones. No lográndose la conformidad, se ejecutará lo que disponga la autoridad militar, y el Jefe de Puerto dará cuenta del conflicto á las Secretarías de Guerra y Hacienda.

Art. 97. La jurisdicción de los *Jefes de Puerto* se extiende desde lo más recóndito de este hasta las puntas más salientes del mar, y en la costa hasta los confines del distrito marítimo, comprendiendo en sus límites jurisdiccionales la faja de tierra de que habla el art. 2º de esta ley y en el mar la extensión fijada en el art. 1º fracción 1ª. Se ob-

servará lo prevenido en el art. 20 de la ley de 30 de Diciembre de 1893 orgánica de aduanas.

Art. 98. Los Administradores de Aduana para el desempeño de las funciones que esta ley les encomienda como *Jefes de Puerto* tendrán una sección que se denominará *Jefatura de Puerto*, con la siguiente dotación:

	Anualidad
Un Jefe.....	\$4,000
Un Oficial	3,000
Dos escribientes.	1,920

Art. 99. La Jefatura de Puerto llevará por duplicado los siguientes libros, un ejemplar de los cuales remitirá en el mes de Enero de cada año á la Secretaría de Guerra, y tendrá los siguientes documentos:

I. De Patentes de navegación, actas de abandénamiento y de matrículas de naves.

II. De licencias para navegar y certificados de que hablan los arts. 54 y 55 y fianzas de que habla el art. 18 fracción 2ª de esta ley.

III. De registro de toda clase de buques y embarcaciones, con expresión de su número, nombre, tonelaje ó de cualquiera otro signo tratándose de las menores, que sirva para identificarlas, así como de los nombres de sus propietarios.

IV. De matrículas para toda gente de mar, con extracto ó copia de los títulos profesionales respecto de los individuos que deben tenerlos, y con ex-

presión del domicilio, edad, nombre y fecha de la inscripción respecto de los que no necesitan título.

V. De los contratos á que se refiere el art. 709 del Código de Comercio.

VI. De entrada y de salida de buques de altura y de cabotaje, y talonario de licencias para embarcaciones menores.

VII. De registro de buques extranjeros ó nacionales arqueados oficialmente.

VIII. De multas impuestas y comprobación de su pago ó revocación.

IX. De correspondencia recibida ó despachada y de expedientes sustanciados.

X. De modificaciones ocurridas respecto de buques nacionalizados, personal marítimo y demás datos que sirvan para conocer el estado de la marina mercante.

XI Del movimiento mensual de entrada y salida de buques, pasajeros y de emigración.

XII. De las disposiciones dictadas sobre navegación, comercio marítimo y policía de los puertos, con un plano del puerto en que se encuentra la oficina de que se trata en este artículo; tendrá además una colección de tratados de comercio marítimo y contratos relativos al mismo y un ejemplar de la obra de Derecho Internacional y Marítimo que designe la Secretaría de Relaciones.

XIII. De registro de todos los actos y contratos que según el Código de Comercio y demás leyes civiles deban registrarse para ser válidos ó con-

servar privilegio y preferencia en el pago los acreedores respectivos, quedando derogado en este sentido el art. 18 y concordantes del Código de Comercio (56).

Art. 100. Corresponde á los Jefes de Puerto directamente:

I. Tomar razón exacta del acta de abanderamiento; así como de los demás signos distintivos, matrículas y número de cada buque.

II. Expedir en vista del certificado de que hablan los arts. 64 y relativos, la licencia de viaje, especificando además en ella, los pormenores de dicho certificado y firmando en unión del Capitán del buque, por duplicado, un estado del número de tripulantes, pasajeros, sus nombres, profesiones, dirección, etc.; quedando uno de los ejemplares en poder del Capitán ó Jefe del buque y otro será remitido á la Secretaría de Guerra, quedando copia en la Jefatura de Puerto.

III. Facilitar á los Inspectores navales los datos oficiales que necesiten para llenar sus funciones y auxiliarlos en su ejecución.

IV. No permitir la salida de buques detenidos por orden judicial de los que tengan responsabilidades fiscales ó del orden penal ó de los que no tengan las condiciones que las leyes y reglamentos exigen para que puedan salir, cuidando de custodiarlos para evitar su salida pidiendo, si fuere necesario, el auxilio de la marina de guerra.

V. Observar las leyes y reglamentos de sanidad

marítima con arreglo al Decreto de 23 de Octubre de 1895 y disposiciones en él citadas y demás que se dicten.

VI. Vigilar el cumplimiento exacto de lo prevenido en los artículos relativos á policía de puertos y de buques especialmente en los 112 y 113, dictando, si necesario fuere, las órdenes de arresto necesarias.

VII. Imponer y hacer efectivas las multas que fijan esta ley y sus reglamentos, sustanciando el expediente respectivo y siempre que no pasen de 500 pesos, consignando á la autoridad judicial federal á los insolventes para que haga efectiva la prisión ó arresto equivalente, según el Código Penal del Distrito. Ningún otro funcionario ó empleado de los que esta ley organiza, podrá imponer dichas penas, aunque sí pueden consultar su imposición; y los penados podrán solicitar que sea revisada la pena por el Juez federal ó por la Secretaría de Guerra; recursos que deberán establecer dentro de 10 días de tener conocimiento oficial de aquélla, en el concepto de que adaptado uno de ellos no puede ocurrir al otro.

VIII. Facilitar toda clase de auxilios á los buques de guerra ó mercantes, nacionales ó extranjeros, en caso de naufragio ú otro accidente, ministrando los recursos necesarios, y sustanciando el expediente respectivo para consignar los hechos, expediente que pasará al Juez federal para que proceda con arreglo á derecho. Los gastos eroga-

dos se cobrarán con arreglo al Código de Comercio y de Procedimientos; pero se procurará satisfacer, desde luego, los salarios, indemnizaciones y remuneraciones de los marineros, ú otros individuos que contribuyeron al salvamento, con arreglo al art. 718 del Código de Comercio y al reglamento ó tarifa que expida la Secretaría de Guerra (57). De acuerdo con el piloto mayor ó práctico que haga sus veces, nombrará los peritos que el Juez exija y presentará la cuenta de gastos erogados, gestionando su preferente pago para el fisco y los interesados, presidiendo el acto del remate si lo hubiere,

IX. Obsequiar en caso de guerra las disposiciones de la autoridad militar del puerto, dando cuenta á la Secretaría de Guerra de las que considera ilegales ó perjudiciales.

X. Reglamentar las horas de carga y descarga, indicar el orden de esas faenas, exigir que se vigile el servicio de faros y luces del puerto y cualquier otro servicio que legalmente esté bajo la inspección de otra Secretaría de Estado, dando parte al superior de las faltas y necesidades de este ramo, excitando á los encargados de ese servicio á su exacto cumplimiento.

XI. Reglamentar las horas de entrada y salida del puerto, cerrar el tráfico cuando el tiempo lo exija y designar los lugares de lastre y deslastre, fondeadero y amarradero y de quilla, oyendo en todo esto el informe del piloto mayor, y obsequian-

do los acuerdos del funcionario de sanidad respecto de cuarentenas, cuidando además de dictar las prevenciones necesarias respecto de objetos explosivos ó peligrosos.

XII. Dar licencias á las embarcaciones menores ó de recreo para la navegación que les sea permitida y para pesca, previo el reconocimiento del piloto mayor que justifique las buenas condiciones de seguridad de la embarcación, su matrícula y numeración y de que están á cargo de prácticos. En los lugares donde no resida el Jefe del puerto, darán dicha licencia los jefes de policía de los puertos ó los jefes de sección; pero aquél vigilará por los medios más adecuados el cumplimiento de los reglamentos respectivos.

XIII. Formar el rol ó lista de todos los buques y embarcaciones mexicanas con sus nombres, números y demás distintivos, así como el de todas las gentes de mar matriculadas.

XIV. Exigir ó cuidar de que los jefes de policía de los puertos exijan á los buques mexicanos la presentación de los documentos que deben llevar según esta ley y el Código de Comercio, inclusa la patente de navegación, cerciorándose de que los capitanes ó jefes de buques cumplen con los preceptos de la ley á efecto de imponerles la pena correccional respectiva ó de consignar el hecho la autoridad competente cuando así lo exija la naturaleza de la pena.

XV. Oirá las quejas y advertencias de los co-

mandantes de buques de guerra nacionales y extranjeros, procurando obsequiarlas, si fueren justas.

XVI. Prestará los auxilios que pidan para el ejercicio de sus funciones á los demás funcionarios del puerto.

XVII. Desempeñará las demás atribuciones que le den las leyes y reglamentos respectivos y la Secretaría de Guerra; y al efecto deberá dar informe diario por la vía telegráfica á dicha Secretaría del movimiento marítimo, y, cada mes, de todo el movimiento marítimo y de pasajeros.

Las atribuciones que el Código de Comercio da á los capitanes de puerto, se entenderán conferidas á los jefes de puerto.

Art. 100. Los capitanes y patrones de buques mercantes nacionales y extranjeros, reconocerán como autoridades para los efectos de su seguridad en puerto mexicano al Jefe del Puerto (Administrador de Aduanas) al jefe de policía de puerto (Comandante de resguardo) y al piloto mayor.

Art. 101. Respecto de buques de guerra extranjeros, se observarán, además, las disposiciones de la Ordenanza de Marina de Guerra, los tratados y los principios de Derecho Internacional.

Art. 102. Los buques de guerra mexicanos se rigen por lo dispuesto en dicha ordenanza; y los demás buques ó embarcaciones que no sean de guerra, pero pertenecientes al Gobierno federal y dependientes de las respectivas Secretarías de Estado, serán registrados en la matrícula respectiva

expresándose el carácter oficial de los mismos y quedando sujetos á los reglamentos y disposiciones que dicte la Secretaría de que dependan, y en lo omitido en aquélla á las disposiciones, á la presente ley.

IV

Jefes de Sección Aduanera

Art. 103. Los jefes de sección aduanera tendrán á su cargo la matrícula de buques únicamente en aquellos puertos que la Secretaría de Guerra designe anualmente por un decreto general y en atención á la conveniencia de facilitar la matrícula de las embarcaciones de que habla el artículo siguiente.

Art. 104. En los puertos en que haya jefe de Sección habilitados para la matrícula con arreglo al artículo anterior, sólo podrán ser matriculadas las embarcaciones destinadas á cabotaje y tráfico interior y las pequeñas de servicio marítimo; observándose lo preceptuado en los arts. 38, 39 y relativos de esta ley.

Art. 105. El jefe de sección aduanera, llevará los libros necesarios para efectuar dicha matrícula, sustanciando los expedientes en los mismos términos que los jefes de puerto á quienes remitirá copia certificada de los expedientes respectivos,

remitiendo igual copia á la Secretaría de Guerra.

Art. 106. Los mismos jefes de sección aduanales cuidarán de que se observen en los puertos sujetos á su inspección lo conducente y aplicable de las disposiciones de esta ley relativas á policía general de los puertos, así como los reglamentos especiales que expida el Ejecutivo, bajo la dependencia de los *Jefes de puerto* y obedeciendo las instrucciones que reciba de la Secretaría de Guerra.

V

Jefes de policía en los puertos (58)

Art. 107. Al jefe del resguardo de la Aduana Marítima está encomendado especialmente el orden y la policía del puerto, quedando subalternado al jefe del mismo. Para el desempeño de sus funciones se sujetará á los siguientes artículos:

Art. 108. Cuidará que se cumpla estrictamente la orden del jefe del puerto relativa á las horas en que debe abrirse ó cerrarse éste para el recibo ó despacho de buques.

Art. 109. Dará entrada á los buques que lleguen al puerto, para cuyo efecto acompañará al médico de sanidad, dándole pasaje en su falúa ó bote. Una vez que dicho médico haya declarado el buque á libre plática, procederá el jefe de policía

del puerto á recibir del mismo la documentación que previenen las leyes vigentes y á tomar todos los informes que necesario fuere, de acuerdo con las instrucciones de la Secretaría de Guerra y Marina, permitiendo después el desembarque de los pasajeros.

Art. 110. Si en la visita de entrada resultare que el médico de sanidad impusiere al buque cuarentena ú observación, dispondrá que éste ize la bandera de incomunicación, dará aviso al piloto mayor para que lo fondee en sitio conveniente, en el lugar designado para la cuarentena, y establecerá la oportuna vigilancia con los botes de resguardo á fin de impedir toda comunicación del buque con tierra, cumpliendo para ello lo dispuesto por las leyes y reglamentos sanitarios.

Art. 111. Dispondrá lo conducente á conservar siempre el orden, tanto en las faenas del muelle como en el desembarque de pasajeros y en el alijo ó carga de los buques.

Art. 112. Cuando los pilotos del puerto ó cualquier otro individuo de mar cometan algún delito, el jefe del resguardo marítimo procurará su aprehensión, y lograda ésta, pondrá al preso á disposición del jefe del puerto para que éste lo consigne á quien corresponda.

Art. 113. Si el delito, sea el que fuere, se cometiere por los pilotos del puerto en el ejercicio ó con abuso de su profesión, deberá poner á los responsables á disposición del Juez de Distrito, con

todos los antecedentes del hecho, para que éste proceda como corresponda. Si no hay un Juez de Distrito, se recurrirá al Juez de lo Criminal de la localidad, quien conocerá á prevención de aquel.

Art. 114. Tocaré también al Jefe del resguardo hacer la aprehensión de los individuos, que prófugos de algún buque extranjero, sean reclamados por éste; pero para efectuarla deberá esperar la resolución de la autoridad nacional competente para que se proceda de este modo, bajo el concepto de que esta autoridad habrá de ser la que designan los tratados internacionales y de que en defecto de estipulaciones expresas, el conocimiento del caso corresponde al Juez de Distrito conforme á derecho.

Art. 115. El jefe del resguardo, tendrá presente que en ningún caso le es lícito aprehender á persona alguna á bordo de los buques de guerra extranjeros, ni extraer de ellos objeto alguno, pues que si á su bordo se comete algún crimen ó delito, su conocimiento compete á la jurisdicción del país á que el buque pertenezca, aun cuando á la sazón se encuentre en las aguas territoriales de la República; y que si en él se refugian los autores de cualquier crimen ó delito, cometido dentro de los límites del territorio nacional ó se depositan objetos robados en el mismo, deberán hacerse por la autoridad nacional competente las reclamaciones á que haya lugar, en la forma establecida por los

tratados internacionales y por las reglas de derecho internacional.

Art. 116. También tendrá entendido que no podrá aprehender á los tripulantes de los buques mercantes extranjeros por delitos ó por faltas contra la disciplina del buque, ni por los del orden común que aquellos cometan unos contra otros á bordo de los mismos buques, á no ser que los hechos sean de tal naturaleza, que comprometan la tranquilidad ó la seguridad del puerto, en cuyo caso, el jefe del resguardo declarará las providencias necesarias, consignando el hecho á la autoridad federal para que ésta proceda como corresponda.

Art. 117. Si el capitán de un buque de guerra mercante extranjero solicitare del jefe del resguardo y por escrito, el aseguramiento de cualquier individuo de su tripulación desembarcado en el puerto y á quien se acuse de cualquier delito cometido á bordo y que no sea de la competencia de los jueces nacionales, se limitará á detener al acusado consignándolo al Juez de Distrito, para que éste proceda según los tratados de extradicción ó los principios de derecho internacional.

Art. 118. Cuando el capitán ó patrón de un buque mercante extranjero solicite auxilio armado para reprimir los delitos, desórdenes ó faltas de sus tripulantes contra la disciplina interior de la nave, el jefe del resguardo le prestará con toda eficacia y oportunidad siempre que el Cónsul respectivo

autorice por escrito y bajo su responsabilidad la solicitud de auxilio.

Art. 119. Respecto de los delitos ó crímenes que se cometan en aguas territoriales á bordo de cualquier buque mercante extranjero, y que no constituyan simples faltas de policía que puedan ser fácilmente remediadas por los Cónsules, el jefe del resguardo efectuará la aprehensión de los culpables, para cuyo efecto pasará á bordo provisto de la respectiva orden del Juez de Distrito ó del ordinario local, á quien en su defecto competa practicar las primeras diligencias; teniéndose presente el art. 70, fracción V anterior.

Art. 120. De igual modo procederá á la extracción ó aseguramiento de objetos robados y que se encontraren ocultos ó en depósito en las embarcaciones mercantes extranjeras, surtas en el puerto, ó la de desertores ó prófugos de la justicia nacional que se refugien á bordo de ellas.

Art. 121. Si en cualquiera de los casos de que se ha hecho merito, hubiere urgencia notoria por estar el buque en momentos de levar anclas ó porque siendo de noche, puedan los desertores ó criminales burlar la custodia ó vigilancia exterior, el jefe del resguardo deberá (59) proceder á la extracción inmediata. Cuando en este evento hubiere que extraer algunos efectos, previa la autorización consular si se puede obtener oportunamente, los extraerá bajo inventario minucioso á presencia de dos testigos que lo firmarán con él y con el ca-

pitán de la embarcación de que se trate. De todo lo practicado dará inmediata cuenta al Juez de Distrito.

Art. 122. El jefe del resguardo prestará auxilio á las autoridades federales ó locales para la aprehensión en tierra, dentro de la zona del mar, de los individuos que estando al servicio de un buque de guerra ó mercante, nacional ó extranjero, hayan cometido en tierra también algún crimen ó delito del orden común y los consignará al juez competente, previo aviso del jefe del puerto, para que dando éste conocimiento de la aprehensión al Cónsul del país á que el buque pertenezca, si fuere extranjero, se proceda con arreglo á las leyes.

Art. 123. Las autoridades federales y locales tendrán obligación de prestar auxilio al Jefe del Resguardo, quien si no queda satisfecho con las providencias que tomen, dará inmediatamente cuenta al Jefe del puerto para que éste reclame de una manera prudente las medidas que estime convenientes, ocurriendo en su caso en queja, á la Secretaría de Guerra y Marina.

Art. 124. Las patrullas que hubiere en los muelles, ya sean fuerzas de tierra ó de mar, auxiliarán al Jefe del puerto ó al del Resguardo en cuantas disposiciones dicten relativas á la policía de aquellos sitios, y otro tanto hará la guardia de la puerta de mar, si la hubiere y fuere solicitada.

Artículo 125. Siempre que el Jefe del Resguardo note que se ha cometido alguna falta que me-

rezca ser multada, deberá dar inmediatamente cuenta al Jefe del puerto, para que éste, en uso de sus facultades, imponga la que estime oportuna.

Art. 126. Los Jefes del Resguardo en el ejercicio de sus funciones como jefes de policía del puerto, se entiende que obran como delegados del Jefe del puerto. Deberán proceder siempre con circunspección incurriendo en responsabilidad por cualquier violencia, ilegalidad ó abuso que cometieren en el ejercicio de su cargo.

Art. 127. Cumplirán por su parte con las estipulaciones de los tratados de navegación y comercio, así como con las cláusulas que le atañan de los contratos que el Supremo Gobierno celebre ó haya celebrado para servicios marítimos.

Art. 128. Los Jefes del Resguardo cuidarán que todos los buques surtos en aguas de su jurisdicción, cumplan estrictamente los tratados y contratos de navegación vigentes, celebrados con las naciones á que pertenezcan dichos buques ó con sus propietarios. Serán directos responsables de cualquier infracción que redunde en perjuicio del comercio marítimo y servicio del litoral, si no dieren parte de estas infracciones á su inmediato superior.

Art. 129. Para cumplir con todo lo dispuesto en este Capítulo en cuanto se relaciona con los delitos y sus autores, se tendrán presentes las prescripciones del Código Penal del Distrito Federal; y de

todas las aprehensiones de personas ó cosas que el Jefe del Resguardo practique, deberá dar informe pormenorizado al Jefe del puerto, para que éste lo dé á la Secretaría de Guerra y Marina, y ésta lo comunique á las de Justicia ó á la de Relaciones exteriores, según convenga.

Art. 130. En cuanto á pasaportes, se atenderá á lo prevenido en la Circular de la Secretaría de Relaciones Exteriores de 31 de Diciembre de 1870. Además de las antedichas facultades y obligaciones, el Jefe del Resguardo marítimo, como Jefe de policía del puerto, cumplirá con todas las obligaciones relativas y que se encuentran especificadas en el curso de este Capítulo.

Art. 31. En caso de guerra, obedecerá las órdenes que emanen de la autoridad militar del puerto; pero aun en tiempo de paz procurará obsequiarlas siempre que redunden en bien del servicio público y que no ocasionen al comercio inmotivados trastornos ó perjuicios.

Art. 132. Cuando necesite entenderse con las autoridades, deberá hacerlo por conducto de su superior, que para todo lo es el Jefe de puerto.

Art. 133. En sus relaciones con el piloto mayor deberá tener en cuenta el bien del servicio, cooperando por lo tanto á que se cumplan las órdenes que éste diere relativas á impedir que se dañe ó ensucie el puerto ó canales, así como que se verifiquen las faenas de lastre y deslastre en los lugares que él designe y con las precauciones que es-

time oportunas. En general hará cumplir las órdenes que éste diere á sus subordinados para garantizar la seguridad y buen estado del puerto.

Art. 134. Hará cumplir el reglamento general de policía de los puertos de la República, y el especial del puerto en que ejerza sus funciones.

Art. 135. Propondrá á la autoridad las reformas que su práctica le aconseje como necesarias al Reglamento particular del puerto.

Art. 136. Cumplirá también con todas las obligaciones que le impone el presente Capítulo y con las órdenes que reciba de sus superiores.

VI

Piloto Mayor

Art. 137. El Piloto Mayor del puerto será nombrado por la Secretaría de Guerra y Marina, eligiendo entre los Jefes y oficiales de la escala de la reserva de Marina de Guerra, á uno de los que reúnan las condiciones siguientes:

I. Haber servido en la Marina de Guerra como permanente ó auxiliar más de doce años.

II. Haber mandado buque de guerra ó mercante más de dos años.

III. Haber servido alguna vez como capitán de aquel puerto, en cuyo caso no necesitará examen; ó de lo contrario, justificar, por medio de éste, el perfecto conocimiento del puerto.

Art. 138. Los Pilotos Mayores tendrán el sueldo que señale el presupuesto.

Art. 139. El Piloto Mayor ejerce autoridad profesional en el puerto; pero reconocerá como jefe suyo al Administrador de la Aduana ó Jefe de Puerto; mas si en algún asunto hubiere divergencia, habrá de consultar y esperar la resolución de la Secretaría de Guerra y Marina si el caso no es urgente, y si lo fuere, procederá según su parecer, bajo su más estricta responsabilidad.

Art. 140. Las facultades y obligaciones del Piloto Mayor serán las siguientes:

I. Ejercer mando sobre los pilotos de número.

II. Distribuir sus servicios.

III. Cuidar de que todo buque sea oportunamente piloteado á su entrada y salida del puerto.

IV. Exigir á los pilotos de número que tengan siempre disponibles las embarcaciones menores de las que deben proveerse por su cuenta, estando obligados á pagar su tripulación, á fin de que á los buques no se les cobre más que el servicio de practaje, con arreglo á esta ley.

V. Vigilar la conducta y servicios de los pilotos de número.

VI. Verificar frecuentes sondeos para cerciorarse del estado del puerto y de sus canales, dictando todas las providencias que fueren necesarias para asegurar su perfecta conservación y limpieza.

VII. En los puertos de barra movediza la inspeccionará diariamente para dar á los pilotos las instrucciones convenientes.

VIII. Dispondrá todos los servicios de movimiento de buques en el interior del puerto.

IX. Cuidará que todos los buques fondeados en el puerto lo estén de modo conveniente para evitar en lo posible los siniestros, en caso de temporal.

X. En la oficina de pilotos cuidará de que se hagan las señales de previsión de tiempo.

XI. Ordenará la clausura del puerto y la suspensión del tráfico proponiéndolo previamente al

Jefe del puerto, cuando el mal estado del tiempo así lo exija. Pasado el mal tiempo y cuando no haya riesgo volverá á abrirlo.

XII. Propondrá asimismo al Jefe del puerto, los lugares que se designarán para fondeaderos de de alijo, lastre y deslastre, el de los buques que conduzcan carga explosiva ó pestilente y el de la cuarentena y observación; pero esto último de acuerdo con las leyes relativas á sanidad marítima. Fijará el amarradero de las embarcaciones menores, de las de alijo, cabotaje, pesca, etc., etc.

XIII. Prestará los auxilios posibles y convenientes con los pilotos del puerto á los buques que se hallen en peligro dentro de el ó en sus canales.

XIV. Vigilará el buen servicio de faros, luces de puerto y valizas.

XV. Vigilará que el servicio de vigías del puerto se desempeñe exacta y cumplidamente.

Art. 141. El Piloto Mayor se cerciorará por sí mismo antes de que un buque salga del puerto, de que tiene los certificados de navegabilidad, de que está tripulado competentemente y de que reúne todas las condiciones necesarias para poder garantizar su buen manejo, solidez y buenas condiciones de estabilidad. En todo caso cuidará de cerciorarse:

- I. Que tiene la patente de Nacionalización,
- II. Que tiene el certificado de abanderamiento y de navegabilidad.
- III. Que pueda navegar sin riesgo extraordina-

rio por llevar todos los elementos que la ley exige **para** una navegación segura.

IV. Que está despachado debidamente por la **Aduana** respectiva.

V. Que sea mayor de cuarenta toneladas si hace el comercio de altura (60.)

VI. Que lleve el personal necesario y debidamente apto.

VII. Que el número de pasajeros no exceda del que permite la capacidad del buque. Para esto tendrá en cuenta lo que dispongan los reglamentos, y mientras se dicten, la siguiente regla: por cada tonelada y media del espacio vacío de carga, podrá llevar un pasajero si la navegación es trasatlántica, y si es de cabotaje podrá consentírsele un pasajero por cada tonelada vacía de carga.

VIII. Que esté dotado de luces de situación y que la calidad de éstas y su colocación á bordo sea la exigida por la ley.

IX. Que esté dotado de campana, corneta de niebla, silbato de vapor ó sirena y que lleve los botes, salvavidas y demás elementos de seguridad que la ley exija para casos de naufragio ó incendio.

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

XI. También vigilará muy empeñosamente que el buque no esté sobrecargado ó lleve carga sobre cubierta en tal forma y cantidad, que ponga al bu-

que en malas condiciones de estabilidad, pues en dichos casos deberá advertir oportunamente al Jefe del puerto, á fin de que éste impida la salida y niegue el permiso para ella, hasta que el buque pueda efectuarla en buenas condiciones maríneas.

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

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

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

Art. 144. En los parajes de mareas observará con proligidad las horas de las pleamares, bajamares, para poder deducir con acierto el valor del es-

tablecimiento del puerto, y anotará cuidadosamente todos los datos meteorológicos conducentes á la previsión del tiempo, para lo cual está en la precisa obligación de llenar diariamente las casillas de la tablilla del modelo reglamentario de los cuadernos de bitácora á bordo de los buques.

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

Art. 146. Como solamente un estudio perseverante de los fenómenos meteorológicos puede conducir á conclusiones prácticas de acreditada confianza y notoria utilidad, acopiará datos, exigiendo á todos los capitanes de los buques nacionales que arriben al puerto, copia exacta de sus diarios de navegación, las cuales habrá de remitir á la Secretaría de Guerra y Marina, para que en vista de la situación diaria de cada nave, de la estación y de

los tiempos experimentados, pueda llegarse á hacer con el tiempo, una carta mensual de pilotos, con los vientos probables y las derrotas de los grandes temporales y ciclones sufridos en el mes anterior.

Como el estudio de las corrientes en el Golfo de México y en las costas del mar pacífico está aún por hacerse de un modo concienzudo y formal, invitará á todos los capitanes á arrojar diariamente en sus viajes botellas lacradas, conteniendo un papel con el nombre del buque, el de su Capitán, la fecha y la situación de la nave, y encargará en las costas que cuando se recoja alguna botella sea remitida al puerto más inmediato y después de abierta se hará llegar el referido documento á la Secretaría de Guerra y Marina, expresando en él la fecha y lugar del encuentro. Procurará llevar al ánimo de todos los Capitanes la gran conveniencia que les resulta de cumplir estas prácticas, á las cuales se deben los grandes adelantos hasta hoy habidos en la previsión del tiempo en el mar, la brevedad de los derroteros y la seguridad en la navegación, porque cada uno cosecha no ya el fruto de su experiencia individual, sino el de la de millares de observadores.

Art. 147. Todo servicio en el puerto que demande conocimientos profesionales, deberá ser dirigido por el piloto mayor. A él, pues, corresponde verificar arqueos, reconocer buques, practicar avaluos, prestar axilios, valuar el monto de estos,

tercer como perito oficial y vigilar los faros, vazar y obrar en los puertos para participar á la Secretaría de Guerra y Marina lo que crea de interés ó digno de tenerse en cuenta para asegurar la conservación y mejora del puerto; pero por ningún motivo ni bajo pretexto alguno habrá de entrometerse en lo cometido á empleados de otras Secretarías de Estado.

VI

Del subinspector de máquinas

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

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

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

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

Art. 152 Tan luego como llegue á un puerto vi-

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

Art.153. En el certificado hará constar la clase y número de máquinas y calderas, el nombre de su autor, la fecha de su construcción, el número de singladuras que ha trabajado y el total de millas recorrido por ellas hasta la fecha en que se

expida el certificado. En él se hará constar lo **pertinente al sistema de máquina, dimensiones y descripción** de las mismas, fuerza que pueden desarrollar y demás detalles que den idea clara y exacta de ella, para poder calcular lo que puede pedírsele sin forzar y en trabajo constante, dadas las condiciones de estado y edad. Hará constar en el **certificado la máxima presión á que será lícito trabajar las calderas y el máximum de revoluciones que será permitido dar á la máquina.** Este certificado lo expedirá el Sub-inspector y lo refrendará su Secretario, ordenando que sea puesto en un lugar visible en las cámaras, fumador ó chupeta y será **valedero por dos años.**

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

Art. 155. Aun cuando el certificado que expida será válido por dos años, deberá volver á inspeccionar las máquinas y calderas, siempre que el

buque haya sufrido fuertes temporales que le ocasionen serias averías y se vea precisado á sufrir reparaciones.

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

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

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

Art. 159. Dependerá directamente de la Secretaría de Guerra y Marina, á la cual dará cuenta

de todos sus actos, sin perjuicio de notificar al Jefe de cada puerto aquello que deba conocer para el buen desempeño de su empleo.

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

VIII

De los pilotos de puerto y de muelles

Art. 161. En cada puerto habrá el número de pilotos de puerto que designe la Secretaría de Guerra y Marina, en vista de las necesidades del servicio, graduadas según el movimiento marítimo que acusen las estadísticas, atendiendo á que ni falten pilotos para el buen servicio ni haya más que los estrictamente necesarios. La Secretaría de Guerra podrá nombrar uno ó más pilotos con suel-

do á cargo del Erario para aquellos puertos en que los productos del servicio de pilotaje con arreglo al arancel, sean insuficientes para sostener el personal necesario para el servicio del mismo puerto.

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

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

I. Tener más de cincuenta años de edad.

II. Haber servido diez años como oficial en la marina mercante ó de guerra.

III. Haber sido aprobado en el examen respectivo en los términos que fije el reglamento.

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

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

Art. 165. Los que estando aprobados no hayan obtenido plaza de Pilotos oficiales del Puerto, podrán ejercer como tales cuando aquéllos falten temporalmente ó el Piloto Mayor lo disponga en circunstancias excepcionales; pero nunca en circuns-

ías ordinarias y con perjuicio de los de número.
Art. 166. Al que piloteare una embarcación, sin
título de Piloto de Puerto, se le impondrá
multa una cantidad igual al importe de los
derechos de practica y perderá los honorarios de
arancel en favor del fondo de Pilotos; pero si per-
diere ó averiarse el buque será consignado á los tri-
bunales competentes para que éstos procedan con-
forme á derecho.

Art. 167. Los Pilotos oficiales de Puerto no
podrán ser removidos de su puesto sino en virtud
de sentencia judicial, ó á propuesta del Piloto Ma-
yor, quien deberá, al solicitar su baja, comprobar
ante la Secretaría de Guerra y Marina la mala con-
ducta ó abandono del servicio del Piloto cuya des-
titución pidiere.

Art. 168. Los Pilotos de Puerto no disfrutarán
sueldo alguno del Erario, excepto en el caso del
art. 161 anterior; pero partirán entre sí los dere-
chos de practica con arreglo al Arancel de esta
ley. Dicha distribución la hará el Piloto Mayor sin
deducción alguna.

Art. 169. Los Pilotos del Puerto reconocerán
como Jefe al Piloto Mayor, quien deberá instruir-
los bien de todo lo relativo al ejercicio de su car-
go y muy especialmente sobre el modo de fondear
los buques y precauciones que deben tomar en ca-
da estación, tanto en el paso por los canales, quan-
to en el interior del puerto. En caso de guerra y
cuando hubiere fondeados torpedos ó defensas sub-

marinas en los canales, habrán de establecer, de acuerdo con el Piloto Mayor, el plan más seguro para salvar los riesgos inherentes á esta clase de defensas.

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

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

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

circunstancias ó las necesidades del servicio.

Art. 173. El Piloto Mayor designará el paraje hasta donde deban salir los Pilotos á recibir ó dejar los buques.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 181. En los puertos de la República en que hubiere muelles (61) en los cuales puedan atracar los buques para verificar las faenas de carga y descarga será obligación de los Pilotos de Puerto amarrarlos á ellos cuando entran al puerto, ó desamarrarlos cuando salgan del mismo, cobrando los derechos que fija el capítulo final de esta ley ó los reglamentos respectivos.

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

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

Art. 184. Los Pilotos de Muelle serán nombrados por la Secretaría de Guerra y Marina y deberán tener los requisitos que para Pilotos de Puerto exige esta ley y disfrutarán de los mismos emolumentos.

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

IX

De los Vigías

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

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

Art. 188. Dependerán del Jefe de Puerto por

conducto del Piloto Mayor que será su Jefe inmediato.

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

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

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

Art. 192. En todo tiempo señalará oportunamente la presencia de buques de guerra extranjeros, á fin de que el Piloto Mayor la comunique sin pérdida de tiempo al Comandante militar ó Jefe de las armas para proceder á darles entrada.

Art. 193. En caso de guerra obedecerá estrictamente las órdenes que le dé el Jefe militar encargado del mando de la plaza ó punto.

Art. 194. Cuando la Secretaría de Guerra y Marina lo ordene, deberán los vigías desempeñar el servicio de los Semáforos, recibiendo y transmitiendo los mensajes por el Código Internacional de señales.

Art. 195. Cuidará el vigía que ni desde los buques surtos en el puerto ni desde tierra se hagan señales á los buques que estén en el mar ó en el puerto sin el permiso del Jefe del mismo, cuyo permiso negará éste ó suspenderá cuando así con venga á la seguridad militar del puerto ó á los intereses del fisco.

X

Del despacho de buques.

Art. 196. A la entrada y salida de los buques de altura y de cabotaje, el Jefe de puerto hará en los libros respectivos las anotaciones correspondientes sobre buques y pasajeros nacionales y extranjeros que entren ó salgan del puerto, expresándose los nombres de aquellos, su nacionalidad, la del buque, su nombre, el de su Capitán, su procedencia, carga, días de navegación y cualquier otro pormenor que merezca consignarse.

Art. 197. Será obligación de los Capitanes, Pa-

trones, Contadores, Sobrecargos ó Consignatarios, de los buques mercantes, proporcionar al Jefe del puerto dos horas cuando menos, antes de la salida, todos los datos que necesite para las anotaciones á que alude el artículo anterior.

Art. 198. Hechos los asientos en los libros de salida, el Jefe del puerto expedirá una papeleta para que en su vista se franquee á los buques la patente de sanidad por la oficina respectiva; pero cuidará de que el buque mexicano cumpla con las leyes del país respecto de nacionalización y demás relativas.

Art. 199. En cuanto á pasaportes, el Jefe del puerto observará lo prevenido en la circular de la Secretaría de Relaciones Exteriores de 31 de Diciembre de 1870.

Art. 200. A fin de conciliar la observancia de los preceptos generales con las obligaciones que la Nación haya contraído, los Jefes de los puertos tendrán copia autorizada ó publicada oficialmente, de los contratos que ha celebrado y celebre en lo sucesivo el Gobierno de la República, con las empresas de buques mercantes. Sabrán por este medio cuándo podrán separarse de las reglas comunes y costumbres establecidas, y haciendo el despacho de las embarcaciones en horas extraordinarias, para que no se demoren las operaciones que afecten al servicio público.

Art. 201. El embarque de tropa, marinería ó presos, así como su transporte, será á cargo de al-

gún oficial del Ejército ó armada ú otra persona con autorización de quien corresponda, y bastará al Jefe del puerto que el Capitán ó patrón de la embarcación conductora exprese en su papeleta principal el número de los individuos que han de transportarse y de nombre de la persona que haga cabeza del transporte, sin más pormenores.

Art. 202. Respecto de las lanchas y otras embarcaciones pequeñas, esto es, de todas aquellas que no necesiten patentes para navegar de unos puntos á otros en la jurisdicción de cada Departamento marítimo, el Jefe del puerto expedirá á los patrones respectivos, en lugar de patentes, una licencia de salida.

Art. 203. En ningún procedimiento del orden administrativo serán admisibles las certificaciones de entrada ó salida, que no hayan sido expedidas por el Jefe del puerto, donde lo hubiere, quien deberá extenderlas con referencia á sus libros, siempre que se las pidan los interesados ó cualquiera otra autoridad con facultad para ello.

Art. 204. Antes de salir un buque cualquiera de un puerto de la República, los pilotos mayores se cerciorarán de que aquel reúne las condiciones fijadas en el artículo anterior, y dará cuenta al Jefe del puerto de todo aquello que notare que puede ser causa de riesgo para el pasaje, á fin de que si es posible sea remediado y en caso necesario pueda impedirse el embarque de pasajeros.

Art. 205. En los roles se hallará especificada la

clase de buque, nacionalidad, nombre, toneladas y destino, y á continuación la clase, nombre y nacionalidad de su tripulación. A los roles de los buques mercantes nacionales que deben quedar en las Aduanas marítimas, se acompañarán los contratos de enganche de la tripulación para el viaje que se esté haciendo ó para el que vaya á emprenderse, especificando en ellos con toda claridad el tiempo de duración de los viajes ó viaje que se comprometa á hacer cada uno, el haber que deben disfrutar y la ración á que tengan derecho los tripulantes.

Art. 206. Los buques mercantes ó extranjeros, al salir ó entrar en cualquier puerto de la República, estarán obligados á presentar á los Jefes de los puertos los documentos de que habla el artículo 100, fracción XV anterior.

Art. 207. Está prohibido á los buques extranjeros hacer el comercio de cabotaje en costas mexicanas, por ser este un derecho exclusivo de los buques mexicanos, salvo en los casos previstos por la ley.

Art. 208. Para el embarque y desembarque de los tripulantes de los buques mercantes nacionales, los Capitanes ó patrones de éstos se sujetarán á las prescripciones del enganche prevenidas por las leyes de la Federación.

Art. 209. Los Jefes de los puertos estarán en la obligación de rendir por la vía telegráfica á la Secretaría del Ramo, parte diario de todos los bu-

ques que entren ó salgan del puerto, así como también del número de pasajeros que conduzcan á su bordo.

XI

Del fondeadero y amarradero de los buques

Art. 210. Todo buque fondeado en el puerto, sobre una ó más anclas tendrá en el agua por cada una, el triple de brazas de cadena ó de calabrote, de lo que hubiere de fondo ó braceaje; pero en caso de temporal, turbonada ó brisote fuerte, podrá filar cadena hasta que se considere seguro. Pasado el mal tiempo cobrará cadena hasta quedar como estaba antes del temporal, enmendando sus anclas si hubiere garreado.

Art. 211. Los Capitanes ó patrones que no hagan la operación de que se trata en el artículo anterior, quedarán entendidos de que deberán pagar con arreglo á las leyes, las averías que causaren ó les resultaren, si al cambio de viento ó corriente abordaren á otro buque inmediato en el borneo que resulte. Los buques que estuvieren amarrados en el puerto sobre muertos, deberán además tender su rejera para no estar á la gira y permanecer fondeados conforme los haya colocado el Piloto del Puerto. Se advierte que el buque que largare su rejera inoportunamente, causando averías, deberá ser compelido al pago de ellas conforme á derecho.

Art. 212. Tanto respecto al uso de rejeras, como

al número de brazas de cadena ó calabrote que deban tener en el agua los buques fondeados, podrá el Piloto Mayor dispensar lo primero y señalar lo segundo, según las circunstancias del mismo puerto y el conocimiento marineró que debe tener.

Art. 213. Ninguna embarcación anclada podrá hacer movimiento de trasladarse de un lugar á otro, si no es con previa licencia del Jefe del Puerto, ni atracar á muelles ó desatracar de ellos, debiendo acordarlo el mismo Jefe siempre que no hubiere inconveniente serio. El infractor á esta prevención, incurrirá en una multa de veinticinco pesos.

Art. 214. La operación de cambiar de sitio en el fondeadero se harán con el Piloto del Puerto á bordo, á expensas del interesado, á no ser que la necesidad de este cambio provenga de que el Piloto del Puerto haya fondeado mal el buque al tiempo de su entrada, en cuyo caso la enmienda se verificará sin cargo alguno.

Art. 215. Todo buque que haya de enmendarse y amarrarse en paraje diferente del en que hubiere sido fondeado, lo hará en el día y hora que designe el Piloto Mayor.

Art. 216. Será obligación de los Pilotos del Puerto conducir á las embarcaciones al sitio que se les hubiere designado para fondear. La que fondee sin Piloto á bordo, sólo podrá hacerlo á una ancla salvo el caso de fuerza mayor, hasta que hecha la visita de sanidad que se le prevenga cómo y dónde deberá amarrarse, según la estación de año y las

condiciones peculiares del Puerto, con relación á las corrientes, vientos reinantes y puntos combatidos por las mareas.

Art. 217. A la entrada de los buques mercantes el Piloto Mayor se informará del número y estado de las anclas que trajeren, y la salida se sancionará si les faltan alguna, no permitiendo que los buques salgan sin haber levantado las anclas que tengan en el agua, á menos que el Cónsul respectivo, si la embarcación de que se trata fuere extranjera, y si nacional, el Consignatario ó persona abonada, asegure bajo fianza, á satisfacción del Jefe del Puerto, que dichas anclas se sacarán á costa de los interesados.

Art. 218. A todo buque que por falta de dotación de anclas, cadenas, y demás amarras, ó por tenerlas en mal estado, se considere en riesgo de desamarrarse y causar daños á tercero, el Jefe de Puerto le intimará por escrito para que se provea de los efectos que le falten, y en caso de no verificarlo se le hará remover y amarrarse á su costa en donde no comprometa la seguridad de los demás buques.

Art. 219. Cuando alguna embarcación obligada por el viento ú otra causa se hiciere á la mar dejando aboyadas sus anclas, el piloto mayor deberá avisarlo al dueño ó consignatario de ella, si fuere nacional, y si extranjera, al Cónsul de la nación á que pertenezca, á fin de que sean levantadas tan luego como sea posible.

Art. 220. Si la operación á que se contrae el artículo anterior se demorase por cualquier motivo, con probabilidades de algún perjuicio para el puerto, el piloto mayor la ordenará por sí mismo, señalando las gratificaciones correspondientes á quienes hagan la maniobra, para que les sean cubiertas por los interesados.

Art. 221. En caso de que hayan quedado ancladas sin boya, el piloto mayor las hará rastrear, y ya sea que la maniobra tenga ó no éxito, asignará á los que la practiquen una gratificación pagadera por los dueños ó consignatarios.

Art. 222. Toda ancla, cadena, embarcación ó cualquier otro objeto que se encuentre en el fondo del mar, ó flotando sobre las aguas del puerto ó litoral, debe ser puesto inmediatamente á disposición del Jefe del Puerto. El infractor de este artículo pagará una multa que se podrá graduar según la importancia de la cosa hallada, sin perjuicio de entregar ésta, desde diez hasta cien pesos.

Art. 223. Si levantada que fuere una ancla ó cadena, en el caso de hallazgo casual, no se presentare el dueño para reclamarla antes de los seis meses, será vendida en pública subasta y después de pagados los gastos erogados, el sobrante será repartido entre las personas que la hallaron y el fondo de pilotos del puerto.

Art. 224. De la cantidad que haya que pagarse conforme á los precedentes artículos, el piloto mayor expedirá certificados á los individuos que las

devenguen, y retendrá las anclas recogidas para asegurar el pago, poniéndolas á disposición del Juez de Distrito, si para satisfacer el adeudo hubiere resistencia por parte de quien deba cubrirlo. En este último caso, los acreedores á la recompensa podrán demandarla con arreglo á las leyes y bajo esta previa inteligencia [63] serán contratados para la maniobra.

Art. 225. Cuando quedaren anclas de propiedad nacional, las mandará llevar el piloto mayor, depositándolas en lugar seguro, á fin de restituir las al buque de quien sean y dará aviso á la Secretaría del ramo, con objeto de que se libre orden para el pago del gasto erogado con cargo á la partida que corresponda.

Art. 226. Si el buque que hubiere dejado sus anclas fuere de guerra extranjero, el piloto mayor se dirigirá al Cónsul que corresponda, dándole aviso antes de que se ejecute la maniobra de salvarlas, para que si le conviniere contrate ésta por sí mismo. Si el Cónsul no lo hiciere, el piloto mayor procederá á efectuarlo, entregando á aquel lo extraído y comunicándole el costo de la extracción á fin de que se sirva cubrirla á quienes la hayan hecho y extenderá á estos últimos la certificación que queda prescrita.

Art. 227. Todas las embarcaciones deberán estar amarradas según convenga á la propia y común seguridad, sin que nadie tenga libertad para dar á sus anclas otra dirección que la que estuviere es-

tablecida en el paraje en que se hallare. El Piloto Mayor hará enmendar inmediatamente á los buques que infringieren esta regla, como también al que se hubiere amarrado sobre cables de otro ó lo embarazare en su borneo con riesgo de abordaje, y cuidará también de que los calabrotes y cadenas se conserven en buen estado, recorriéndose á menudo con el cuidado debido.

Art. 228. Para los fines que expresa el anterior artículo, el Piloto mayor inspeccionará por sí mismo y con frecuencia el fondeadero. Cuando considere en riesgo de desamarrarse á algún buque por defecto de dotación de anclas ó de las correspondientes cadenas, se dirigirá por conducto del Jefe de Puerto á su capitán y consignatario, y si el buque fuere extranjero, también á su Cónsul, por medio de atentos recados ú oficios, manifestando la necesidad de proveer el caso de que se trate. Si en tal evento y en el término de doce horas, no surtieren efecto sus órdenes, avisos ú observaciones, procederá á amarrar el buque á costa de su dueño, en el lugar y de la manera conveniente.

Art. 229. Si sobre el ancla ó cadena de un buque debidamente fondeado, echare otro su cadena ó ancla, el piloto mayor deberá inmediatamente ó tan pronto como fuere avisado de ello, hacer levar dicha ancla ó cadena.

XII

Policía y limpieza de los puertos

Art. 230. Donde haya buques de guerra nacionales, los cañonazos de retreta y diana serán señal: el primero, de impedimento á todo tráfico que no sea por razón de socorro ú otra urgencia absoluta, á menos de obtener la licencia correspondiente del Jefe de Puerto; y el segundo, que desde aquella hora se franquea la comunicación para que cada uno se emplee como convenga á sus intereses. Cuando falte esta señal el Jefe de Puerto tendrá fijadas las horas de comenzar y cerrar el tráfico, con arreglo á las establecidas por las mencionadas demostraciones militares, según la estación del año.

Art. 231. Todo individuo que fuere sorprendido embarcando ó desembarcando efectos en lugares y horas prohibidos, será conducido ante el Jefe del Puerto, quien lo conducirá ante la autoridad competente.

Art. 232. A la puesta del sol, todas las embarcaciones ocupadas en el tráfico deberán tomar el fondeadero que de antemano les haya designado el Piloto Mayor.

Art. 233. El Jefe del Resguardo impedirá á los Patrones de las embarcaciones menores el ocupar-

las durante las horas que median de la clausura á la apertura del puerto, si no es con previo permiso del Jefe del mismo, el cual lo concederá después de asegurarse de que el objeto es la pesca ú otro trabajo lícito, disponiendo que se les vigile para que no abusen.

Art. 234. En tiempos recios en que el Piloto Mayor considere que el tráfico pone en grave riesgo la vida de los que lo desempeñan, deberá prohibirlo. Sólo en caso de guerra interior ó exterior quedará exceptuado de esta regla el barqueo que ordenen los Comandantes militares ó Jefes superiores de fuerza federal, á quienes el Jefe de Puerto obedecerá, recabando de ellos las órdenes correspondientes, por escrito, para salvar su responsabilidad.

Art. 235. El Jefe del Resguardo dará á conocer á los Patrones de las embarcaciones de tráfico los parajes en que esté prohibido el atracar, recibir ó dejar gentes ó efectos, el orden en que han de amarrarse ó mantenerse en espera de su turno para las operaciones de carga ó descarga, tanto en los muelles como en los buques, y, por último, el modo como deben barquear sin regatas ni esfuerzos temerarios de vela. El Jefe del Resguardo corregirá los desórdenes que en estas operaciones ocurran, consultando la aplicación de multa que nunca exceda de la tercera parte del flete que ganen los infractores: si el caso, por sus especiales circunstancias, implicare ó produjere algún delito, dará conocimiento de él á la autoridad judicial.

Art. 236. Las lanchas, lanchones, botes, canoas, chalupas, cayucos y demás embarcaciones menores que se emplean en el tráfico del puerto ó en la pesca menor, deberán estar matriculadas en la Aduana respectiva. Las lanchas y lanchones deberán ser numeradas por sus dueños, bajo la vigilancia del Piloto Mayor, poniéndoles un número de treinta centímetros en la vela y en la popa; en las demás embarcaciones menores, el número será de quince centímetros é irá colocado en la misma disposición. Con vista de los kilogramos de cabida, se señalará en toda su línea de máximo calado, de la cual no se podrá pasar en la carga por ningún motivo ni pretexto. A proa llevarán el nombre respectivo. Los infractores de esta prevención incurrirán en una multa de diez pesos.

Art. 237. Para evitar toda alteración en la línea de máximo calado en las embarcaciones menores el Piloto Mayor dispondrá que aquélla se marque con una faja blanca pintada de proa á popa, por ambas bandas, de una pulgada de ancho y dispuesta de tal modo que pueda percibirse en todas circunstancias. Cuidará de que se examine y rectifique con frecuencia la exactitud de dicha marca, y cuando encuentre alteración maliciosa en ello, aprehenderá á los responsables y los consignará al Juez de Distrito, para la averiguación que corresponda.

Art. 238. Ninguna embarcación menor matriculada podrá salir de los límites jurisdiccionales de la aduana que haya tomado nota de su número,

nombre y tonelaje, sin previo permiso de aquélla so pena de decomiso.

Art. 239. Se prohíbe á toda embarcación menor, pescar entre los buques surtos en el puerto y mucho menos comerciar con ellos, sin previa licencia escrita del Jefe del Puerto.

Art. 240. Se prohíbe también la pesca grande ó mayor, por canales y aguas territoriales de la República, á las embarcaciones que no pertenezcan á la marina mercante nacional. Los infractores sufrirán el decomiso de la embarcación y el producto de la pesca recogida.

Art. 241. Tampoco se permitirá la pesca de ribera ó menor con redes de atajo, de arrastre, de sedal de nazas ú otras artes durante la época de veda ó mal tiempo, permitiéndose sólo las de anzuelo en todo tiempo. A los infractores se les pondrá á disposición de la autoridad judicial respectiva, quien ordenará el decomiso de las redes ó aparatos de pesca, así como también de las piezas recogidas, y si no representan valor de más de 20 pesos, se aplicará una multa de veinte pesos por la primera vez, que será duplicada en caso de reincidencia.

Art. 242. Ningún Capitán podrá principiar la carga ó descarga de su buque sin estar debidamente fondeado, so pena de obligársele á suspender dicha faena.

Art. 243. Todo buque que sin fondear atraque á un muelle para cargar ó descargar, se desatraca-
rá á la puesta del sol á distancia igual á la de su

eslora, siempre que el puerto no ofrezca plena seguridad. Al infractor se le impondrá una multa de veinticinco pesos, y en caso de averiar el muelle, se le hará responsable de los daños que cause.

Art. 244. Está prohibido á todo buque hacer durante la noche maniobras de estiva, carga ó descarga sin permiso del Jefe del Puerto, so pena de pagar una multa de treinta pesos, exceptuándose los casos de necesidad absoluta para atender á la seguridad del buque.

Art. 245. El buque que arribare á puerto nacional trayendo á su bordo pólvora, dinamita ú otras materias explosivas de cualquier género, deberá avisarle al Piloto del Puerto en el momento que se presente á su bordo para pilotearlo, á fin de que sea fondeado en lugar conveniente. Deberá izar en el tope de trinquete una bandera roja y para el desembarque de su carga tomará las precauciones debidas. Las embarcaciones menores que conduzcan en el puerto materias explosivas, deberán también llevar la bandera roja y sujetarse á las disposiciones del Jefe del Puerto para alejar el riesgo de una explosión. Los contraventores á lo preceptuado en este artículo incurrirán en una multa de cien pesos, si su desobediencia no causare daño alguno, pero si lo causare, serán entregados á los tribunales para que los juzguen y castiguen.

Art. 246. Tan luego como un buque haya terminado su carga ó descarga cambiará de fondea-

dero al lugar indicado por el Piloto Mayor. El contraventor incurrirá en una multa de veinticinco pesos, siendo además removido á su costa.

Art. 247. Tanto de día como de noche, ninguna embarcación permanecerá atracada á los muelles, sino el tiempo estrictamente necesario para embarcar ó desembarcar las personas ó efectos que conduzca á su bordo. Las que tengan que esperar lo harán manteniéndose sobre los remos, ó fondeadas á distancia conveniente para no estorbar el tráfico. Los dueños ó encargados de dichas embarcaciones que contravinieren á esta disposición, pagarán dos pesos de multa por cada vez.

Art. 248. A ningún buque mercante surto en el puerto se le permitirá disparar armas de fuego de cualquier clase que sean. El infractor incurrirá en una multa de diez pesos ó sufrirá una prisión de igual número de días. En caso de no poderse averiguar quién fuera el culpable, el responsable será el Capitán del buque ó el que hiciere sus veces en el momento de verificarse el hecho, no quedando comprendidos en esta disposición los cañonazos de aviso de los buques mercantes á su entrada ó salida del puerto.

Art. 249. El Jefe del Resguardo prohibirá á los tripulantes de los buques surtos en el puerto bajar á tierra con cuchillos de punta, dagas ó cualquier otra arma blanca ó de fuego. Los infractores incurrirán en una multa de cinco pesos.

Art. 250. Los buques mercantes nacionales que

al entrar en puerto no lleven izadas sus banderas nacional, la de matrícula y la numeral correspondiente, incurrirán en una multa de diez pesos. Todo buque extranjero estará en la obligación de izar su bandera nacional al entrar ó salir de cualquier puerto, rada, bahía, cala, etc., etc., de la República.

Art. 251. Todo buque que entre, salga ó se halle fondeado, deberá llevar encendidas de noche las luces de situación que prescribe el Reglamento respectivo.

Art. 252. A cargo del Jefe del Resguardo estarán las luces de situación del muelle destinado al tráfico de pasajeros así como la policía, orden y servicio de todos los muelles.

Art. 253. Está prohibido á toda embarcación tanto nacional como extranjera, enviar su bote á sondear á los canales interiores de los puertos de los arsenales ó de otros puntos de la costa que tengan inmediata relación con la defensa del sitio. La que infrinja esta prevención será detenida y asegurada y su Capitán y demás responsables aprehendidos y consignados al Juez de Distrito para que se les juzgue por el delito de desobediencia á la autoridad ó por los demás que resulten. Si los infractores fueren Capitanes ó tripulantes de buques de guerra extranjeros, el Jefe del Puerto dirigirá atento oficio al Cónsul de la Nación respectiva, para que haga lo que sea de su resorte, con el objeto de que cese el abuso, y dará inmediato aviso á la

autoridad militar ó naval y á la Secretaría de Guerra y Marina para que dicten las providencias convenientes.

Art. 254. El examen de los bajos exteriores, de los canales de entrada y del fondeadero, cuyo conocimiento interesa á todo el mundo, por el bien común y de los navegantes, será permitido efectuarlo libremente; pero en los puertos militares los interesados en la operación de que se trata deberán antes obtener el permiso del Comandante Militar, quien fijará los límites del examen conforme á los fines de general utilidad y á la seguridad de la plaza.

Art. 255. Todos los buques mercantes sin distinción, se sujetarán durante el tiempo que permanezcan fondeados en el puerto á las reglas que les prescriba el piloto mayor para el servicio de fogones, hornillas y luces. Deberán también durante la noche tener izadas las luces que previene el Reglamento Internacional, para evitar abordajes.

Art. 256. Si las condiciones topográficas exigieren algunas obras en los lugares á propósito para arrojar basuras y desechos, el piloto mayor lo comunicará á la Secretaría de Guerra y Marina para que ésta se dirija al Ministerio respectivo:

Art. 257. Las faenas de lastrar ó deslastrar sólo podrán verificarse en el paraje designado y previo el permiso del piloto mayor. Dicha licencia expresará la cantidad de lastre que se deba embarcar ó desembarcar.

Art. 258. Se prohíbe igualmente que en las aguas del puerto se transborde lastre de uno á otro buque. www.libtool.com.cn

Art. 259. Las faenas de lastre y deslastre se efectuarán tomando todo género de precauciones para evitar que se caiga el lastre al agua.

Art. 260. De todo lo prevenido en los precedentes artículos, deberán los pilotos de puerto imponer á los capitanes de los buques que entren al puerto, á fin de que nunca puedan alegar ignorancia. Las operaciones de lastre y deslastre deberán ser vigiladas por un guarda que á costa del buque será nombrado por el Jefe del Resguardo, eligiéndolo entre los marineros mercantes nacionales que gocen fama de honradez y prefiriendo á los inválidos.

Art. 261. Para la designación de los sitios en que se pueda lastrar y deslastrar, así como de aquellos en que se pueda arrojar las escorias, basuras y escombros, el piloto mayor se pondrá de acuerdo con los funcionarios designados al efecto por el Código de Sanidad y leyes relativas.

Art. 262. Los barcos que conduzcan cal, ladrillo ú otros efectos sueltos y fácilmente sumergibles y cuya caída perjudique al fondeadero, habrán de tomar las precauciones que dicte el piloto mayor, debiendo justificar la necesidad de arrojar su carga al agua para no perecer, cuando así lo hicieren en caso de temporal.

Art. 263. La tarifa de multas para corregir las

infracciones de lo dispuesto en materia de basuras, escombros, lastre y deslastre, según la importancia del caso, el mayor ó menor daño que pueda ocasionarse en cada puerto y cada paraje de él, y demás circunstancias que agraven ó atenúen la falta será la siguiente:

1. Por tomar cualquier cantidad de lastre sin licencia.....\$ 10
2. Por tomar ó cargar lastre fuera del paraje señalado..... 15
3. Por falta de precaución para cargarlo y descargarlo..... 20
4. Por arrojar hasta una tonelada de lastre en el fondeadero..... 25
5. Por ídem ídem hasta cuatro toneladas.... 100
6. Por ídem ídem hasta diez toneladas.... 200
7. Por ídem ídem de diez toneladas en adelante 300
8. Por cada vez que se arrojen desde á bordo escombros ó basuras..... 10
9. Por depositar escombros ó basuras fuera del paraje señalado..... 100

Art. 264. Si un mismo acto comprendiese la infracción de dos ó más prevenciones; por ejemplo, la de lastrar sin previa licencia, ejecutarlo sin las precauciones exigidas, y descargar fuera del paraje señalado, se impondrá por multa la suma de las que estén asignadas, á cada una de las faltas que hayan cometido; pero la reclusión en defecto de pago, no excederá en ningún caso de treinta días, ni la multa de \$500.

Art. 265. Si hubiere inconformidad por parte de los multados por infracción de lo impuesto en materia de limpieza, se procederá en la forma prevenida por el artículo respectivo en el capítulo final de esta ley.

Art. 266. Si de las averiguaciones que haga el Jefe del Puerto, apareciere que el infractor ha tenido el deliberado propósito de dañar el puerto se abstendrá aquél de calificar el hecho y de aplicar la multa correspondiente dejando á la justicia expedita para investigarlo y castigarlo con la pena que merezca conforme á las leyes, á cuyo fin será consignado el responsable al Juez de Distrito.

Art. 267. El Jefe del Puerto dará á conocer á los Comandantes de buques de guerra extranjeros los sitios designados para el depósito de escorias, basuras y escombros, así como los de lastre y deslastre; y si observase que faltan á la policía establecida, dirigirá atento oficio al Cónsul de la nación respectiva, á fin de que éste haga lo que sea de su resorte para que se corrija la falta. En caso de no haber Cónsul con quien entenderse ó que no se logre el remedio de ella, el Jefe del Puerto dará cuenta á la Secretaría del ramo.

Art. 268. A la entrada de las embarcaciones mercantes el Jefe del Puerto se cerciorará del lastre que traiga, á fin de anotarlo y poder saber á la salida si falta ó no. Los comprobantes de la introducción del mismo serán las licencias que para ambas operaciones hubiere dado el Piloto Mayor y

por las que aparezcan hechas sin previo permiso, impondrá la correspondiente multa.

Art. 269. Todos los Capitanes y Patronés de embarcaciones nacionales quedarán entendidos de que, lo mismo que en los puertos y bajo iguales penas, se les prohíbe arrojar lastre al agua en las radas, calas y demás fondeaderos.

Art. 270. En los puertos en que hubiere celadores marítimos les corresponderá cumplir y hacer cumplir esas disposiciones, y en defecto de dichos celadores, es deber de todos los Capitanes y Patronés de embarcaciones nacionales, vigilarse entre sí sobre la exacta observancia de ellas, y procurar que los extranjeros no las quebranten, á cuyo efecto les harán las advertencias necesarias. En caso de reincidencia, tocará al Capitán ó Patrón más antiguo de los presentes, instruir la información del hecho y remitirla al Jefe del Puerto de la jurisdicción respectiva para la determinación que proceda.

Art. 271. A fin de que se observe con exactitud la anterior prescripción se hará cargo á todos los Patronés y Capitanes de embarcaciones nacionales, particularmente al más antiguo, de su disimulo por infracciones en materia de limpieza y policía, multándolos en proporción del daño que se causare por los infractores.

Art. 272. Será obligación del Piloto Mayor inspeccionar el puerto después de los temporales, á fin de cerciorarse de si hay anclas perdidas y em-

barcaciones que hayan sido arrojadas á la playa, para proceder á verificar las maniobras convenientes.

XIII

De los naufragios y demás accidentes.--Sus precauciones y remedios.

Art. 273. Siempre que el Piloto Mayor observe que una embarcación nacional mercante va á salir mal pertrechada de palos, velas, vergas, jarcias, cables, anclas ó cualquier otro objeto indispensable para navegar con facilidad, lo participará al Jefe del puerto á fin de que impida la salida hasta tanto que se provea el buque de lo requerido, y si ofreciere resistencia para cumplir las órdenes que al efecto se le dieren, será consignado al Juez de Distrito para que esta autoridad lo compela á hacerlo.

Art. 274. A fin de impedir que las embarcaciones nacionales salgan sobrecargadas, en términos de que por ese motivo se pongan en malas condiciones de estabilidad y de mal gobierno, y por lo tanto se juzgue que van expuestas á un fracaso, el Piloto Mayor ordenará á los Capitanes ó Patrones de ellas, que no salgan al mar mientras no alijen y se pongan en línea de agua conveniente. En caso de resistencia á esta orden, consignará el hecho al

Jefe del puerto y éste al Juez de Distrito con los informes necesarios y la calificación de los peritos, para que se provea lo que corresponda en derecho por el delito de desobediencia á la autoridad, quedando entretanto prohibida la salida á la embarcación.

Art. 275. Si observare igual sobrecarga y motivo de riesgo en alguna embarcación extranjera, se limitará á advertirlo al Capitán ó Consignatario de ella, y al Cónsul de la Nación respectiva.

Art. 276. Cuando el Ejecutivo federal ordene el fletamento de una ó más embarcaciones para su transporte de fuerzas ó carga, por cuenta de la Nación, ya sean dichas embarcaciones nacionales ó extranjeras, el Piloto Mayor autorizará su arqueo y el reconocimiento de su casco, velamen y arboladura, así como de sus máquinas y calderas, para cuyo efecto designará los peritos que deban practicarlo, rindiendo luego el informe respectivo á la autoridad que esté facultada para hacer el contrato, detallando escrupulosamente el estado que guarde el buque ó buques. En caso de ser necesarias ordenará previa consulta las obras que fueren menester, asegurándose de que se practiquen en la forma conveniente, así como también de que tiene el buque en buen estado los pertrechos indispensables para llenar el objeto de la comisión. Preñará la línea de agua, impidiendo cualquier exceso á este respecto, y también la aglomeración de gente á bordo, que ponga en peligro la seguridad de la nave.

Art. 277. El Piloto Mayor impedirá que las embarcaciones menores, cualquiera que sea el tráfico á que se hallen destinadas, se usen mientras se hacen las reparaciones que él juzgue necesarias para evitar accidentes, cuando por los reconocimientos que practique frecuentemente para cerciorarse de su estado, encuentre que aquéllas no ofrecen condiciones de seguridad. También las obligará á proveerse de todos los efectos indispensables para su manejo seguro, así como de lo preciso para atender al salvamento de su tripulación en caso de naufragio ó accidente.

Art. 278. Cuando ocurran abordajes entre buques mercantes que ocasionen averías de cualquier especie é importancia, el Piloto Mayor, sin aguardar requisición de parte, se trasladará á bordo de la embarcación dañada y de la causante del daño, á fin de adquirir todos los datos é informes acerca del suceso, y dará cuenta de él al Jefe del Puerto para imponer al culpable el castigo á que se hubiese hecho acreedor, si el abordaje se hubiere ocasionado por falta á las prescripciones de este capítulo; y bajo la inteligencia de que este castigo deja á salvo las acciones civiles que competan á los perjudicados para demandar la indemnización correspondiente y las del orden criminal en caso delito.

Art. 279. Si por parte de las personas multadas hubiese inconformidad, se consignará el caso al Juez de Distrito.

Art. 280. Cuando por efecto inmediato se originen averías considerables, la pérdida de una ó más embarcaciones, ó la de vidas, el Jefe del Puerto consignará el caso al Juez de Distrito, absteniéndose él de imponer multa alguna, asegurando y consignando también á los presuntos responsables y acompañando la información sumaria de que se habla en el artículo siguiente, á fin de que el Juez proceda como corresponda en derecho.

Art. 281. Siempre que ocurran abordajes entre buques mercantes que ocasionen averías, el Piloto Mayor levantará una acta, consignando todas las circunstancias del suceso y declaraciones relativas á él con las firmas de los declarantes y de los testigos de asistencia. Al calce de ellas recabará el dictamen de dos ó más marinos caracterizados, emitiendo después el mismo su parecer, para que en vista de todo ello pueda proceder la autoridad correspondiente.

Art. 282. En varadas ó pérdidas de embarcaciones mercantes á la entrada ó salida del puerto, el Piloto Mayor dará sin demora alguna los auxilios necesarios; y trasladándose al lugar del siniestro procederá á averiguar las causas y circunstancias, no sólo las de maniobras y demás que concurran para originar el fracaso, sino también la de si había ó no Piloto del Puerto para dirigirla, si se dejó de pedirlo porque el Capitán ó Patrón de la embarcación no lo haya creído indispensable, ó si habiéndolo solicitado no ocurrió

aquel oportunamente por imposibilidad ó culpa suya ó de algún otro, sino se esperó hasta que llegara y si en este ultimo supuesto fué involuntario ó irremediable el no esperarle todo el tiempo bastante.

Art. 283. Se consignarán las circunstancias que expresa el artículo anterior y cuantas más fueren conducentes, en una acta en la que debe hacerse pormenorizada relación del suceso, consignarse también las declaraciones íntegras del Capitán ó Patrono del buque, tanto de los motivos inmediatamente determinantes del fracaso, como del estado que guardaba la embarcación, antes de acontecer éste, en lo tocante á imperfecciones ó falta de pertrechos. Dicha acta será levantada ante dos testigos de asistencia y al calce de ella se recabará el dictamen de dos ó más marinos caracterizados.

Art. 284. Con vista de lo practicado y del dictamen pericial sobre las causas del siniestro, el Piloto Mayor extenderá su parecer en cuanto á la culpabilidad ó inculpabilidad que aparezca, expresando en su caso si la varada ó pérdida se ocasionó por manifiesta impericia, voluntario descuido ó propósito deliberado de hacer daño.

Art. 285. De la información y parecer á que se refieren las prevenciones precedentes, el Jefe del Puerto enviará copia certificada á la Secretaría de Guerra y Marina y á los Cónsules de las naciones á que pertenezca el buque averiado y el causante del daño, si uno ú otro, ó ambos, fuesen extranje-

ros. Los originales serán remitidos al Juez de Distrito para que éste proceda conforme á derecho, sin perjuicio de las acciones civiles que competan á las personas perjudicadas.

Art. 286. Todos los papeles, efectos y restos utilizables de las embarcaciones que naufraguen, serán recogidos bajo inventario y puestos á disposición del Juez de Distrito ó del que para la práctica de las primeras diligencias haga sus veces, á fin de que éste, procediendo como lo determinan las leyes, los entregue á los dueños, consignatarios ó Cónsules de la Nación respectiva, previos los trámites y justificación correspondiente.

Art. 287. Teniendo por la ley el carácter de hurto el hecho de apoderarse de objetos procedentes de un naufragio para disponer de ellos ú ocultarlos, los que tal hicieren serán aprehendidos y consignados á la justicia federal.

Art. 288. Si ocurriere incendio de embarcaciones, muelles ó astilleros, el Piloto Mayor acudirá al lugar del siniestro á prestar todos los auxilios necesarios, dictando á la vez, de acuerdo con la autoridad política local, las providencias oportunas y recogiendo los objetos que se salven, de los cuales formará inventario y los pondrá á disposición del Juez que corresponda para los efectos á que haya lugar.

Art. 289. En caso de incendio á bordo de algún buque, se levantará la información sumaria correspondiente y se hará constar el dictamen de

peritos, procediendo luego á cumplir con lo dispuesto en el artículo (1768.)

Art. 290. El Jefe del Puerto comunicará á la Secretaría del ramo, por oficio pormenorizado, todos los casos que ocurran de abordajes de alguna trascendencia, pérdidas y varadas de embarcaciones de incendios de las mismas ó de los muelles ó astilleros.

Art. 291. En ocasiones de naufragio, incendio, pérdida de amarras, varadas, grave desórden ú otras semejantes y de urgencia notoria, el Piloto Mayor podrá disponer de las falúas de la Aduana Marítima y en todo caso usará para sus servicios ordinarios la del resguardo, cuando no pueda usar las embarcaciones de los Pilotos de Puerto. Podrá tambien cuando fuere necesario emplear las embarcaciones menores de propiedad particular, cuyo servicio será pagado por la Jefatura de Hacienda, previa orden del Jefe del Puerto.

Art. 292. Al tomar posesión de sus respectivos cargos, los Pilotos de Puerto, Capitanes y Patrones de toda clase de embarcaciones mercantes ó de pesquería, el Jefe del Puerto les advertirá que en los naufragios é incendios que causen con deliberado y malicioso propósito, podrá extenderse la pena que merezcan hasta la de muerte, según lo que disponen y dispusieren las leyes, y en todos los fracasos y accidentes que se ocasionen por su impericia, descuido ó temeridad, serán responsables de los daños y perjuicios, además de sufrir

las penas que determina y determinaren las prescripciones legales respectivas.

Art. 293. En caso de pérdida, varada ú otro cualquier peligro ó desgracia, todas las embarcaciones surtas en el puerto deberán prestarse mutuamente todos los auxilios necesarios, como gente de mar, anclas, anclotes, cadenas etc. etc., de que puedan disponer. En tales casos los Capitanes ó Patrones acudirán ó mandarán su gente con un Piloto para poner ésta y sus embarcaciones menores á las órdenes del Piloto Mayor. Este determinará las indemnizaciones que deban pagar los socorridos, siempre que resultare pérdida ó deterioro de los efectos navales, que se hubieren mandado para el auxilio.

Art. 294. Siendo costumbre establecida que todas las embarcaciones fondeadas, así nacionales como extranjeras, se franqueen mutuamente los auxilios posibles en ocasiones de faltar las amarras ú otro fracaso, corresponderá el Piloto Mayor organizar y dirigir estos auxilios.

Art. 295. Toda embarcación surta en el puerto y que necesite auxilio por encontrarse en peligro inminente, lo indicará con varios repiques de campana, izando á la vez, si es de día, la bandera de su nación, y si de noche avisará por cohetes.

Art. 296. Una vez practicadas las diligencias de salvamento respecto de embarcaciones, sus pasajeros, objetos, etc., y teniendo presentes los preceptos del Código de Comercio, sobre todo en sus

artículos 915 á 920, (64), los de la Ordenanza de Aduanas, en los artículos 653, 654 y relativos, la ley consular de 26 de Noviembre de 1859 y las leyes de procedimientos federales del orden penal, el Juez de Distrito, en caso de no saber ó ignorar quienes sean los que tienen derecho á los objetos que se recojan, ordenará el depósito de los que puedan conservarse sin deterioro ó pérdida material ó mercantil, y venderán en almoneda pública los que no tengan esa cualidad y los que sean necesarios para cubrir los gastos de salvamento y demás que determinan las leyes.

Art. 297. El producto pecuniario líquido de lo vendido se depositará en una institución de Crédito ó, si no la hay en el lugar, en la tesorería de la Aduana respectiva para los efectos que expresan los siguientes artículos.

Art. 298. Respecto de otros objetos de valor pecuniario que no sean productos *naturales* del mar ó de la tierra y que arroje el mar y se ignore quienes son sus dueños, se practicarán las mismas diligencias consignadas en los artículos anteriores y en los siguientes.

Art. 299. El Juez de Distrito publicará edictos en el *Diario Oficial* de la República, en el periódico del puerto ó en el particular de más circulación, si los hubiere; y por conducto del Cónsul respectivo ó de cualquier otro funcionario mexicano ó extranjero que pueda hacerlo por exhorto rogatorio, según el derecho internacional ó las leyes mexicanas, re-

mitirá el mismo edicto para su publicación en los periódicos extranjeros del lugar donde procedan ó haya indicio de que procedan los buques ú objetos arrojados al mar ó naufragados, siempre que existan esos indicios.

Art. 300. Dicho edicto se publicará por 30 días seguidos en periódicos mexicanos y en los extranjeros si fuere posible; y en ellos se pormenorizarán los objetos encontrados, sus señales, día y lugar del encuentro, y se convocará á los propietarios para que se presenten á justificar su propiedad dentro de tres años.

Art. 301. Si dentro de ese término, y sin perjuicio de lo prevenido para otros casos en la Ordenanza de Aduanas, se presentare alguno por sí ó por apoderado con poder auténtico reclamando la propiedad ú otro derecho sobre las cosas de que se trata ó parte de ellas, se sustanciará el juicio respectivo con arreglo al código de procedimientos civiles federales.

Art. 302. Si pasado el término de tres años contados desde la fecha en que se publicó el último edicto en el *Diario Oficial* no se presenta ninguno á reclamar dichos objetos, el Juez, á petición del Administrador de la Aduana, del Ministerio Público ó de Oficio, declarará prescrita la acción de los interesados y se aplicará su valor al fisco, remitiéndose á la Jefatura de Hacienda los objetos que se encuentren en depósito.

Art. 303. Los funcionarios ó empleados públi-

cos que se apropien los objetos de que se habla en los anteriores artículos, que no procedan á practicar las diligencias que la ley les encomienda dando lugar á que se aprovechen los particulares de dichos objetos serán castigados como coautores del delito prescrito en el artículo 287 anterior.

Las autoridades administrativas de que hablan los artículos anteriores se considerarán como agentes de policía de la justicia federal en las diligencias que se les encomienden para comprobar la culpa ó delito en caso de siniestro; y por lo mismo quedan intactas las atribuciones de los Jueces federales.

XIV

De los Celadores de Distrito marítimo y sus obligaciones

Art. 304. Dentro de los límites de cada Aduana y en todos los puertos de altura y los de cabotaje en que fuere necesaria la vigilancia del Jefe del Puerto, ésta será desempeñada por Celadores marítimos.

Art. 305. Estará á cargo de los Celadores marítimos la policía del puerto ó fondeadero en que estén y cuidarán de que en él se observen las prevenciones de este capítulo.

Art. 306. Cuando proceda la imposición de una multa, jamás la impondrán por sí, sino que consultarán con el Administrador de la Aduana de

donde dependan á fin de que éste la imponga y se limitarán á cobrarla y remitirla á su superior para los efectos consiguientes.

Art. 307. Los Celadores encargados de cualquier puerto obrarán siempre por delegación de facultades de los Jefes de las Aduanas, para cuyo efecto recibirán instrucciones escritas de los mismos. En todo caso darán cuenta del uso que hubieren hecho de las facultades que les deleguen.

XV

Exámenes y títulos

Art. 308. Los exámenes de Cápitán, Patrón, Pilotos primero y segundo y Contramaestre de buques mercantes de que hablan los artículos 47 á 52 y Pilotos de Puerto y de número de que hablan los párrafos sexto y octavo del capítulo VI serán presididos por el Subinspector Naval.

Art. 309. *Un Reglamento de títulos profesionales marítimos* expedido por la Secretaría de Guerra determinará las materias del examen de cada uno de esos servicios, la forma del jurado, períodos en que deben verificarse, registro y expedición de títulos y demás pormenores necesarios para el ejercicio de la profesión respectiva, así como las condiciones para expedir títulos de Pilotos, prácticos de puerto y Pilotos de muelle.

Art. 310. El mismo Reglamento fijará los mismos pormenores respecto de exámenes de maquinistas navales que serán presididos por el Subinspector de máquinas.

Art. 311. El mismo Reglamento fijará las equivalencias de que habla el artículo 53 de esta ley.

Art. 312. Los que legalmente tienen un título profesional marítimo no pueden ser privados de él sino por interdicción en sus derechos civiles, pérdida de la nacionalidad mexicana y sentencia del orden criminal que importe privación de los derechos de ciudadano ó de los de ejercer una profesión; pero el Ejecutivo podrá nombrar y remover libremente á los empleados en la administración, aunque sean titulados.

CAPITULO VII

De las Penas y de los Reglamentos.

Art. 313. La Secretaría de Guerra expedirá y modificará, como lo creyere conveniente, los reglamentos necesarios para hacer efectivos los preceptos de esta ley (65) pudiendo imponer en ellos penas hasta de quinientos pesos de multa y de un mes de arresto por las faltas que cometan los particulares ó los empleados y funcionarios, sin perjuicio de la facultad de remover y destituir á estos.

Art. 314. Un mes antes de la fecha en que deba comenzar á regir la presente ley, deberá expedir y promulgar los reglamentos relativos á examen, títulos profesionales de empleados y de gente de mar de que habla esta ley, de matrícula de la misma gente, de administración y distribución de fondo de pilotos, prácticos y pilotos de muelles, tarifas por servicios de pilotos, y de toda clase de remuneraciones de que hablan los artículos 84, 100, 168, 181, 182, 221 y 224, así como los relativos á cualesquiera otras exacciones, que por expedición de títulos profesionales, matrícula y otros servicios permitan ó establezcan las leyes, quedando

derogados y suprimidos todos los que no se consignen en las leyes y en dichos reglamentos.

Art. 315. Dichas tarifas, así como el texto de los artículos 84, 85 y 86 de este Código, se fijarán impresos en caracteres claros en la parte más visible para el público de las *Jefaturas de Puerto* y demás oficinas donde se haga el cobro de las exacciones respectivas; castigándose la omisión de lo preceptuado en este artículo con multa de cien pesos por la primera vez y quinientos en caso de reincidencia, debiendo imponer esa pena de oficio ó por denuncia el superior respectivo del culpable y en todo caso el Juez federal.

Art. 316. Además de las penas establecidas en los artículos respectivos de este Código (66) se impondrán las siguientes:

I. Toda infracción de esta ley y sus reglamentos, que no tenga pena señalada en éstos ó en las leyes, será castigada con multa de veinticinco á cien pesos por la primera vez, doble cantidad por la segunda y triple por la tercera, ó con el arresto equivalente, no pudiendo éste pasar de un mes.

II. Dichas infracciones ya sean cometidas por particulares ó por empleados ó funcionarios, dan acción civil al perjudicado para exigir la indemnización de daños y perjuicios, independientemente de la responsabilidad penal.

III. La infracción de los artículos 20, 22, 23 y 73 de esta ley, se castigará con multa de quinientos pesos y un mes de arresto á cada uno de

los responsables, siendo nula la enajenación del buque respecto de terceros perjudicados por ella.

IV. La infracción del artículo 28, tanto por parte de los particulares como la que cometen los empleados respectivos que descuiden la renovación de las fianzas de que habla ese precepto y sus relativos, se castigará con multa de mil pesos sin perjuicio de la responsabilidad civil ó el arresto equivalente.

V. La infracción de los artículos 11 y 207 se castigará con la confiscación de las embarcaciones respectivas.

VI. Los que ejerzan alguna profesión ó trabajo marítimo para los que la ley exige título ó matrícula, infringiendo los preceptos relativos, se les impondrá un mes de arresto, una multa de 100 pesos é inhabilidad para ejercer dicha profesión ó trabajo durante un año; en caso de reincidencia, la pena será doble. Igual pena se aplicará en caso de pérdida culpable, suplantación, cambio de libretas de matrículas, siempre que esos hechos no constituyan un delito previsto por la ley.

VII. La infracción de los arts. 57 y 58 se castigarán con una pena de 100 á 500 pesos por la primera vez, y en caso de reincidencia se duplicará la multa.

VIII. La infracción ú omisión de lo preceptuado en el art. 70 se castigará con multa de 100 á 500 pesos por la primera vez, y el doble en caso de reincidencia, sin perjuicio de procederse en la

vía criminal contra el infractor en caso de que la infracción ú omisión tenga carácter de delito según las leyes.

IX. La infracción de los arts. 30 y 34 se castigará con multa de 100 á 500 pesos, sin perjuicio de procederse criminalmente en el caso de que la infracción revista el carácter de delito previsto por las leyes.

X. La infracción del art. 231 se castigará con arreglo á la Ordenanza de Aduanas y leyes relativas; pero si en ellas no hubiere pena señalada, se aplicará la de 5 á 15 días de arresto, y el doble en caso de reincidencia.

XI. La infracción de los arts. 239, 251, 255 y 258 se castigará con multa de 25 á 100 pesos, duplicándose en caso de reincidencia.

Art. 317. Cuando la pena fijada por la ley no pase de un mes de arresto ó de 500 pesos de multa, será impuesta administrativamente, substanciándose un expediente por escrito; pero el interesado puede pedir la revocación de dicha pena, ya ocurriendo á la Secretaría de Guerra dentro de 15 días de notificado, ya ocurriendo al Juez federal, dentro del mismo término. Elegida la vía administrativa no podrá ocurrir á la judicial, ni recíprocamente.

Art. 318. Las penas que, según la ley, pasen de 500 pesos de multa ó de un mes de arresto, serán impuestas por la autoridad judicial federal en la forma que determinen las leyes de procedimien-

tos y á dicha autoridad pasarán las administrativas los datos relativos á las faltas que deban castigarse.

PREVENCIONES GENERALES

Art. 319. Cada cinco años publicará la Secretaría de Guerra una colección ordenada y anotada de todas las leyes, reglamentos, tratados y demás disposiciones vigentes relativas al comercio marítimo, incluyendo el presente Código y los artículos conducentes del Código de Comercio, y distribuirá aquélla á todos los funcionarios, empleados y gentes de mar.

Art. 320. Se derogan todas [67] las leyes y demás disposiciones expedidas hasta la fecha relativas á las materias de que trata este Código, con excepción de las siguientes:

I. Los reglamentos especiales expedidos para determinados puertos, mientras el Ejecutivo expide los que deben substituirlos. (63).

II. El Código de Comercio de 15 de Septiembre de 1389, con excepción del art. 709 (art. 70 de este proyecto) y teniéndose presentes las adiciones que esta ley y sus reglamentos hacen á dicho Código.

III. Los reglamentos de 7 de Octubre de 1878 sobre arqueo de embarcaciones; de 22 de Abril de 1879 de maquinistas; de 10 de Septiembre de 1878 de luces y abordajes; de la misma fecha contienien-

Historial de Buques Mercantes; de 22 de
de 1879 sobre señales en caso de nie-
ve Diciembre de 1881 sobre uniformi-
ces de mando; de 10 de Junio de
ción de salvamento de buques; cir-
ptiembre de 1896 sobre equiva-
lo con el sistema métrico; de-
re de 1896 sobre derechos de
s artículos 1.º, 2.º y 4.º del
mbre de 1898, interpretan-
culos del Código de Comercio y
profesión de práctico de costa; todas estas
disposiciones solamente mientras el Ejecutivo no
expide los reglamentos correspondientes unifican-
do las legislación de la materia; y

IV. Las leyes, decretos, y disposiciones de 31 de
Diciembre de 1870 sobre pasaportes; circular de 19
Marzo de 1869 sobre delitos cometidos en buques
extranjeros; ley de 5 de Junio de 1888 sobre vías
generales de comunicación; circular de 16 de Ma-
yo de 1896 sobre comercio de cabotaje para bu-
ques extranjeros; código sanitario vigente y sus re-
glamentos y leyes relativas; reglamento de señales
de 30 de Junio de 1898; Reglamento de 25 de
Junio de 1898 sobre arqueo de buques mercan-
tes; reglamento internacional de luces de 10 de
Abril de 1901.

Art. 321. La Secretaría de Guerra nombrará
periódicamente *Visitadores* de los Puertos, facul-
tándolos para practicar visitas en las oficinas es-

tablecidas por esta ley y tomar toda clase de informes respecto de la conducta oficial de los funcionarios y empleados respectivos y de las necesidades y mejoras que deban hacerse.

Art. 322. La presente ley deja intactos los derechos adquiridos y que según el principio de no retroactividad, dentro de sus justos límites, deban ser respetados, procediendo á las expropiaciones que fueren necesarias cuando así sea necesario para dar cumplimiento á esta ley (69).

Art. 323. Esta ley comenzará á regir el 5 de Mayo de 1902.

México, Febrero 5 de 1901.

www.libtool.com.cn

NOTAS AL PROYECTO

www.libtool.com.cn

NOTAS

(1) Art. 15, tratado con Francia de 17 de Abril de 1888; aunque se expresó que solamente para asuntos fiscales se admitía la extensión litoral de 20 kilómetros. Las leyes 5, título 8, lib. 6. Nov Recop., la Cédula de 1727, la resolución de 6 de Abril de 1856 fijan tres millas; pero esta distancia no se compadece con el alcance y poder de los modernos instrumentos de guerra. Véase la nota de la pág. 360 del *Derecho Mercantil Mexicano*, de J. Pallares.

(2) Art. 42 de la Constitución de 1857; arts. 801 y 802 del Código Civil vigente del Distrito. Véase la lista de las Islas Mexicanas en el Boletín que publica la Secretaría de Relaciones en el tomo correspondiente á los meses ó trimestre de 1889 á 1900. Es casi inútil advertir que ante el derecho civil el territorio ó terreno de las islas de que se trata es *bal-dío* ó debe tener ese carácter, según la ley de 26 de Marzo de 1894.

(3) Código Penal, arts. 184 á 192; Código de Procedimientos Federales, art. 60, fracción 45; Resolución de 19 de Marzo de 1869; Derecho Mercantil Mexicano, pág. 385; arts. 22 á 37. Reglamento de Capitanías de Puerto, de 12 de Septiembre de 1879.

(4) Resolución de guerra de 24 de Febrero de 1890 (pág. 423. *Legislación Federal complementaria de la Civil*) (*Derecho Mercantil Mexicano*, pág. 413) art. 802 Código Civil vigente; leyes 1 á 4, tit. 28, Part. 3ª y sus concordantes del Fuero Juzgo, Fuero Real; ley de 5 de Junio de 1888; de 30 de Mayo de 1868, fracción XIV y argumento de la de 4 de Agosto de 1824; Laurent *Droit Civil*, tomo VI, núm. 56, y arts. 14, 15, 36, ley de 26 de Marzo de 1894.

(5) Leyes 29, tit. 15, Lib. 8. Fuero Juzgo, 6 tit. 4, lib. 4 Fuero Real, 6 tit. 28, part. 3ª; arts. 801, 802 Código Civil de 1870 y 802 del vigente, que lo mismo que el 899 del de 1870, define lo que es río flotable. En vez de establecer una zona de servicio, como hace el proyecto, se fija de una

vez la extensión de 20 metros para la playa pública, evitándose así distinciones y subdivisiones inútiles.

(6) Leyes citadas en la nota anterior; Laurent op. cit. tomo 2º., págs. 424. Arts. 14, 15 y 36 ley de 26 de Marzo de 1894 sobre terrenos baldíos.

(7) Ejecutoria de la Suprema Corte, de 20 de Agosto de 1880 contra la opinión del Sr. Vallarta en el caso de un choque en el Grijalva. El Sr. Vallarta olvidó en su voto particular la fracción 22 del art. 72 Constitucional. (Votos, tomo II, pág. 424).

(8) Véase la razón para fijar esta distancia, en lugar de establecer distinciones entre riberas y zonas de servicio, en la nota núm. 5 anterior.

(9) Aunque es impropio el nombre de servidumbres por razones muy técnicas de derecho civil, se conserva esta palabra por ser la que usan los autores y las leyes. Estas servidumbres son también imprescriptibles por ser de interés público y en el sentido, con las restricciones y por las razones que da Laurent en el tomo 7 de su *Droit Civil*, núms. 458 á 468 y 475, así como en el 255, en el que habla de la revocabilidad de las concesiones administrativas en cosas que están fuera del comercio.

(10) Copio estos preceptos sobre servidumbres del proyecto, no teniendo yo por falta de experiencia criterio para apreciar la necesidad de ellas, aunque en la ley francesa reglamentaria de la pesca fluvial de 15 de Abril de 1829, y en las leyes de otros países hay algo parecido. El proyecto copió seguramente las leyes españolas de 7 de Mayo de 1880, 27 de Julio de 1883 y 13 de Junio de 1879 sobre aguas y puertos. La indemnización es procedente con arreglo á nuestro artículo 27 Constitucional, cuya categórica prevención no permite la elasticidad de las doctrinas de jurisprudencia extranjeras. Sobre este particular. Véase á Laurent op. cit. tomo VII, núm. 476.

(11) Véase, sobre esta revocabilidad de las concesiones de bienes públicos, la doctrina de Laurent op. cit. tomo VII, núms. 457 á 479 y sobre todo el núm 476. Véase la circular de Guerra de 11 de Diciembre de 1889 sobre arrendamiento de zonas marítimas; la ya citada también de Guerra de 24 de Febrero de 1890; las ejecutorias de la Suprema Corte en vía de amparo de 13 de Octubre de 1881 y 26 de Julio de 1882. Los artículos citados del Código Civil dicen: "703. Son bienes de uso común aquellos de que pueden aprovecharse todos los habitantes, con las restricciones establecidas por la ley ó por los reglamentos administrativos: 965. La propiedad que sobre las aguas pertenece al Estado no perjudica los derechos que sobre ellas hayan adquirido las corporaciones ó particulares por título legítimo, según lo que se establece en las leyes especiales sobre propiedad pública. El ejercicio de la propiedad de las aguas está sujeto á lo que se

dispone en los artículos siguientes: 966. Nadie puede usar del agua de los ríos ni de sus riberas de modo que perjudiquen la navegación, ni hacer obras que impidan el libre paso de las barcas ó balsas ó el uso de otros medios de transporte fluvial, sin que para ello valga *prescripción* ni otro título. El que conforme al artículo anterior esté usando del agua de un río, cualquiera que sea su título, no podrá impedir el uso de la que sea necesaria para el abasto de las personas de una población, posesión ó finca rústica, ni oponerse á las obras indispensables para satisfacer esta necesidad del modo menos gravoso para el propietario; pero tendrá derecho á indemnización, salvo que los habitantes hubiesen adquirido el uso del agua por prescripción ó por otro título legal. 976. La autoridad sólo concederá el permiso para pasar acueductos por terreno público, con entera sujeción á los reglamentos de policía y obligando al dueño del agua á que la haga pasar, sin que por el tránsito se impida, estreche ni deteriore el camino, ni se embarace ó estorbe el curso del río ó torrente. 984. Las concesiones de agua que se hicieren por autoridad competente, se presume que son otorgadas sin perjuicio de otros derechos anteriormente adquiridos.

(12) Art. 703 del Código Civil citado y copiado.

(13) Art. 1º Ordenanza General de Aduanas, de 21 de Junio de 1891.

(14) Arts. 291 á 320. Ordenanza citada y Circular de 16 de Mayo de 1899.

(15) Ordenanza de Aduanas citada y leyes y resoluciones posteriores codificadas por la Secretaría de Hacienda en Junio de 1900.

(16) Código Sanitario de 10 de Septiembre de 1894 y reglamentos relativos, y leyes ó decretos de 10 de Junio de 1894 y 4 de Septiembre de 1895, la primera sobre servicio sanitario ó cuarentenas, desinfección de buques, patentes de sanidad y honorarios ó impuestos por estos servicios; y la segunda sobre supresión de capitánías de puerto.

(17) Ley de 14 de Diciembre de 1893 prohibiendo la introducción de medidas contrarias á las del sistema decimal; Circulares de 15 de Noviembre de 1839, 30 de Noviembre de 1835 y 26 de Octubre de 1852 (*Poder Judicial de Pallares*, pág. 636) sobre introducción de armas y de gente armada por los puertos; 30 de Diciembre de 1835 declarando piratas á los extranjeros que hostilmente penetren al territorio; art. 262 del Arancel citado de 1º de Marzo de 1887 y arts. 322, 3º, 5º y 6º, fracción VIII del vigente de 1891, sobre interdicción de puertos en caso de sublevación interior ó guerra exterior y prohibición de exportar antigüedades; 10 y 11 de Agosto de 1887 ó Reglamentos de convenciones postales y prohibiendo introducción de avisos de billetes de lotería y libros que ataquen los derechos de propiedad literaria; circular de 30 de Noviembre de 1898, prohibien-

doimportación y exportación de armas y municiones reglamentarias; Circular de 7 de Mayo de 1892 sobre el mismo punto de exportación de anti-
güedades; arts. 185 á 189 del Código Penal y circular de 9 de Marzo de 1869 sobre delitos cometidos en buques extranjeros; Circular de Guerra de 5 de Junio de 1836 y de 3 de Junio de 1890 sobre introducción de armas por los puertos; arts. 1534 á 1536, 1558, 1592 á 1693 de la Ordenanza de la Armada Naval de 15 de Junio de 1897 sobre medidas que deben tomarse cuando lleguen á puertos mexicanos buques de guerra extranjeros, auxilio á buques náufragos, presos y prisioneros de guerra; art. 511 de la citada Ordenanza de Aduanas vigente sobre contrabando de guerra é introducción de moneda falsa; Mayo de 1831 prohibiendo la extracción de indios de Yucatán; Reglamento de capitánías y policía de puertos de 12 de Septiembre de 1879.

(18) Véase adelante la nota número 33 siguiente.

Esta materia de nacionalización de buques, tiene que sujetarse á las bases consignadas en el Decreto de 17 de Diciembre de 1898 que dice: "Artículo 1º. Se autoriza al Ejecutivo Federal para expedir el Código y demás leyes concernientes á la creación y fomento de la Marina Nacional mercante, de conformidad con las siguientes bases: I. Permitir á los extranjeros residentes en el país y á las compañías constituidas en el extranjero y que hubiesen cumplido con los requisitos de los artículos 15 y 625 (errada la cita) del código de comercio, vigente la adquisición de naves nacionales; II. Derogar los preceptos de la legislación vigente relativos al personal que haya de tripular las naves; III. Facilitar el abanderamiento de las naves construidas en el país ó en el extranjero, suprimiendo las fianzas que aseguren el buen uso de la bandera; IV. Establecer que la fianza que hubiere de otorgarse no debe garantizar sino los derechos de los tripulantes; V. Determinar los requisitos que haya de contener el acta de navegación, haciendo innecesario el refrendo de las patentes de navegación que hoy exigen las leyes; VI. Crear la inscripción de matrícula como un medio de protección en favor de la gente de mar; VII. Conceder la reducción ó exención temporal de los derechos que causen á su importación los materiales de todo género destinados á la construcción de buques de madera, fierro ó acero, previa fianza que otorguen los importadores para asegurar los intereses del fisco, ó caso dado de que los materiales mencionados se inviertan en objetos distintos de los que ampara esta concesión. La fianza se cancelará cuando se justifique la inversión de los materiales en la construcción de algún buque."

(19.) Los buques mercantes no gozan de las inmunidades de la extraterritorialidad de derecho internacional; pero son considerados como fragmentos del territorio del país á que pertenecen en lo que no se oponga á

la soberanía de la nación en cuyas aguas se encuentren; son como *ciudadanos* de un país que se encuentran de tránsito en territorio extranjero, (como dice Ortholan) *ciudadanos particulares* que no gozan de las inmunidades de los Ministros Diplomáticos, pero que están bajo la protección de su país, dentro de las reglas del derecho de gentes. "La ley, (dice el *Avant Projet de Loi Maritime* de Victor Jacobs) la ley marítima nacional de los buques mercantes tiene un carácter en cierto modo personal, puesto que los navíos revestidos de un nombre, de una nacionalidad, de un domicilio ó puerto de matrícula (*attache*) tienen una *cuasi personalidad*; la ley marítima debe seguir á los navíos de tráfico marítimo, sea cual fuere el lugar en que se encuentren." Esto quiere decir que los navíos, como los ciudadanos de una nación, tienen una ley *personal* que los sigue á todas partes y que los coloca bajo la *jurisdicción* y *protección* del Estado á que pertenecen. El artículo 30 de la ley de extranjería de 28 de Mayo de 1866, consigna que los extranjeros gozan en México de los mismos derechos *civiles* que los mexicanos; el artículo 39 de la misma, declara que no necesitan los extranjeros el requisito de la residencia para poseer bienes raíces; las circulares de 12 de Mayo y 26 de Julio de 1887 (Derecho Mercantil Mexicano, pág. 373) declara que los extranjeros pueden tener buques mexicanos, según el artículo 641 del Código de Comercio; pero todas estas leyes no alteran la diferencia que siempre existirá en derecho público y en el internacional, entre buques mexicanos y buques extranjeros. Pero, ¿cuál es la naturaleza jurídica y cuáles los efectos legales de esa diferencia, y qué es, en sustancia, lo que constituye la nacionalidad de un buque y, por lo mismo, su *personalidad* ante el derecho internacional, ante el público interno y ante el civil? Un buque no es otra cosa que un instrumento de industria mercantil, una empresa de especulación mercantil; y esa empresa, como toda otra, puede estar sostenida con capital de mexicanos ó con capital de extranjeros; y como el instrumento, el taller, el espacio material en que ese capital existe condensado, en explotación, en trabajo no está material, físicamente adherido, arraigado en territorio de nación determinada, no cabe fijar la nacionalidad de esa empresa por el lugar donde existe, como se hace con toda empresa industrial. Tampoco podría fijarse esa nacionalidad por la de los individuos que forman la tripulación, pues aunque casi todas las naciones aceptan esa circunstancia como causa principal para conservar ó perder la nacionalidad de las naves, en México no es congruente con el propósito de las leyes sobre el particular, y es el de proteger la riqueza nacional, el sancionar, esa exigencia, por lo demás, poco sensata.

Nadie negará (por otra parte) el carácter y franquicias de industria *mexicana* á una empresa industrial que exista en el territorio nacional,

solamente porque sus obreros ó propietarios sean extranjeros; y tratándose de proteger los capitales mexicanos empleados en el tráfico marítimo, exigir que las tripulaciones sean compuestas en su totalidad ó en su mayor parte de mexicanos, cuando no existe bien desarrollada la carrera ó profesión de marinos, es poner un obstáculo al crecimiento de la marina nacional, y es, sobre todo, contradecir las bases fijadas en la preinserta ley de 17 de Diciembre de 1898. En cuanto á tomar como base para fijar la nacionalidad el lugar de construcción de las naves, produciría el resultado de favorecer el capital extranjero, siendo hasta ridículo atribuir al accidente casual y material del lugar donde se construye un buque el efecto jurídico de fijar su nacionalidad; la industria de construcción de naves en arsenales mexicanos, será mexicana; pero el producto de ella, la máquina, el buque no puede ser mexicano en atención únicamente al lugar de su nacimiento material.

En consecuencia de todo lo expuesto, y descomponiendo *el hecho de la nacionalidad* de un buque en sus elementos jurídicos, resulta: que el objeto ó los propósitos de las leyes sobre nacionalidad, son los siguientes: I. Proteger el capital mexicano invertido en el tráfico marítimo, esto es, el capital que acrecenta la riqueza del país; II. Otorgar á los mexicanos que invierten su capital en naves destinadas al tráfico marítimo, la protección que en derecho internacional se otorga por un Estado á sus naturales residentes en otros países; III. Fijar la legislación civil á que deben sujetarse las empresas de navegación mexicanas, tanto respecto de sus relaciones jurídicas con tripulantes y pasajeros, como respecto de los demás casos civiles que ocurran; y IV. Fijar los deberes de derecho público en tiempo de paz y de guerra, que dichos buques, como empresas utilizables, tengan para con la madre patria. El conjunto de estos deberes, privilegios y derechos que tienen los *propietarios* de una nave *con motivo del uso de ella debe* regirse por alguna ley, y la ley del país porque se rige todo eso, es lo que constituye la *nacionalidad* del buque. Ahora bien, la ley mexicana no puede proteger, como industria del país, ni someter á las leyes mexicanas, sino el capital verdaderamente mexicano, ó á lo menos en su mayor parte mexicano (supuesto que es posible la indivisión de la propiedad de naves) destinado al tráfico marítimo por medio de buques. Pero como los dueños de esos capitales, dada la naturaleza del instrumento en que se exterioriza é informa la industria de la navegación, pueden sustraerse á los deberes que impone la nacionalidad y aprovecharse de sus ventajas, ó lo que es lo mismo, como el capital invertido en naves destinadas al tráfico marítimo no tiene *arraigo material*, no está localizado en determinado territorio, sino es móvil y libre, como las naves que lo representan, es claro que no basta que el capital perte-

nezca á mexicanos para que sea mexicana la industria; pues del mismo modo que un mexicano puede ser propietario de una gran industria establecida en Francia, no siendo en ese caso capital mexicano el de esa industria aunque resida en México el propietario mexicano, así también el propietario mexicano de buques puede tener voluntad de preferir las ventajas de leyes extranjeras á las mexicanas, tratándose de una industria cuya nacionalidad no puede determinarse por sólo la del propietario, ni por la localidad donde se ejerce, que siendo del mar, está fuera de toda nacionalidad. Es preciso, por lo mismo, la concurrencia de las dos cosas, á saber: 1º. que el capital sea mexicano, y 2º. que el propietario exprese su voluntad de que el instrumento material en que se informa ó actúa ese capital, instrumento que carece de arraigo material en determinado territorio, se tenga como arraigado en el de la nación mexicana, para todos los efectos legales. He aquí, pues, por una parte la necesidad de que la voluntad del propietario sea un factor de nacionalidad del buque; y he aquí, por la otra parte, la libertad que se deja al propietario ó capitalista ó armador mexicano, para gozar de los privilegios y contraer las obligaciones que comporta la nacionalidad, en las cuatro esferas de derecho de que hemos hablado, y son: derecho internacional, derecho público interior, derecho civil y derecho de protección económica; y he aquí, las razones de los preceptos adoptados respecto á nacionalización de buques.

(20) En este punto difieren mucho las leyes extranjeras; la mexicana de 8 de Enero de 1857, exige patente de navegación para buques de más de 40 toneladas para el comercio de altura; pero fué derogada por la de 9 de Julio de 1857. La ley de 4 de Septiembre, ú Ordenanza de la armada en su título 49, exige las 40 toneladas. Si se creyere que es conveniente al progreso de la marina mercante nacional, habilitar para el comercio de altura á buques de menor número de toneladas, entonces puede ponerse al fin de este capítulo, un artículo que diga: "La Secretaría de Guerra queda facultada para conceder, en casos excepcionales y previos, los requisitos establecidos en esta ley. y cuando así convenga al progreso de la marina mercante nacional, patente de nacionalidad para el comercio de altura á naves de menos de 40 toneladas."

(21) Colectivas, en comandita, anónimas. Este artículo está conforme con los 5 de la ley citada de extranjería, 36 y 37 del Código Civil, 15 y 95 del Código de Comercio y 9 y 11 fracción V de la ley de instituciones de crédito, de 19 de Marzo de 1897. No se sabe á qué artículo del Código de Comercio se refirió la ley de 17 de Diciembre de 1898 al citar el art. 625, pues no es conducente. No parece racional conceder la nacionalidad mexicana á compañías constituidas en el extranjero, sólo porque tengan sucursales en la República y se registren (como lo previene el art. 25

que es quizá el que quiso citar la primera de las bases de dicha ley), pues nada más fácil para obtener los beneficios de la bandera mexicana al capital extranjero que tener un *aparato* de sucursal en México. Si lo que la ley quiere es únicamente la libertad para que las naves mexicanas sean vendidas á extranjeros, esa libertad está ya declarada por resolución de la Secretaría de Relaciones de 12 de Mayo de 1887, art. 1017 del Código de Comercio y 3º de la ley de extranjería ya citada. Conceder al extranjero por el hecho de residir en el país los privilegios de mexicano, es no conceder ningunos derechos al mexicano diferentes de los que tiene el extranjero, es borrar la diferencia de nacionalidades.

(22 bis) Se consigna este favor á los extranjeros en obediencia á lo preceptuado en la ley de 17 de Diciembre de 1898. ya inserta en la nota anterior núm. 18.

(22) La ley inglesa para determinar la proporción de esas representaciones en la copropiedad previene en su art. 5.º que la propiedad de un navío será dividida en 64 partes; pero esta división ideal tiene otros efectos civiles distintos del relativo á nacionalidad, pues respecto de ésta el art. 1.º dice que no podrá ser considerado como inglés un navío si no pertenece por *entero* á subdito inglés. El proyecto que revisa concede á los extranjeros ser propietarios de las tres cuartas partes (art. 210) y yo no encuentro la razón para que sean mexicanas las naves que en su mayor parte sean de extranjeros.

(23) No es aceptable lo consignado en los arts. 210 á 218 del proyecto respecto de acción previa á favor de los copartícipes mexicanos de la parte correspondiente á extranjeros en una nave y venta de ésta, así como tampoco de nacionalidad por simple residencia de los extranjeros en el país etc., porque no basta que Mexico declare que bajo tales condiciones una nave es mexicana, es preciso que el derecho internacional ó las legislaciones de los demás países acepten esa causa de nacionalidad, pues de lo contrario el conflicto de leyes en materia de nacionalidad de embarcaciones es un conflicto sin solución; por esto lo más racional es aceptar aquellas reglas que casi naturalmente constituyan la nacionalidad. En cuanto á la obligación de vender la parte que corresponde en una nave al mexicano que cambie de nacionalidad, es contraria al derecho de propiedad, aunque casi todas las de otros países aceptan esa obligación; ella es opuesta á lo prevenido en el art. 1017 del Código de Comercio y circulares citadas en la nota 22 anterior.

(23. 2.º) Art. 1017 Comete el delito de traición: el que ataca la independencia de la República, su soberanía, su libertad ó la integridad de su territorio, si el delincuente tiene la calidad de mexicano por nacimiento ó por naturalización ó *ha renunciado su nacionalidad de mexicano*

dentro de los tres meses anteriores á la declaración de guerra ó al rompimiento de las hostilidades entre un enemigo extranjero y México, si no ha precedido dolo en esa declaración.

(24) Estos dos arts. 22 y 23 están copiados de los 341 á 350 del proyecto.

(25) Estos pormenores del proyecto son muy semejantes á los que exige la ley inglesa (art. 265 del proyecto.)

(26) Art. 292. del proyecto. Los arts. 647 y 799 del Código de Comercio hablan de la hipoteca del buque, sin reglamentarla; la circular de 16 de agosto de 1830 en su art. 2.º, el art. 2.º título 10 de la Ordenanza de matrículas y fracción IV art. 1.º ley preinserta del 17 de Diciembre de 1898 se ocupan del monto de la fianza. Sigo al proyecto en cuanto al monto de la fianza; quizá será conveniente disminuir su importe.

(26 2.ª) La orden de la Secretaría de Guerra de 17 de Marzo de 1887 sustituyó la renovación bien al de la fianza prevenida por leyes antiguas y muy gravosas con información de supervivencia del fiador.

(27.) Concuerda este artículo con el 26 de la citada ley de extranjería de 28 de Mayo de 1886.

(28.) No habiendo otra ley más que la federal que pueda reglamentar la navegación marítima, el domicilio de las naves no puede tener más importancia que la de la competencia local de los Jueces que deban conocer de los juicios del orden civil ó penal á que de lugar la navegación, y las responsabilidades de que hablan los arts. 652, 23, 795, 696 y 313 fracción IV. del Código de Comercio. En este mismo sentido se espresan al hablar de los efectos de la matrícula Henry y Benfils en el núm. 604 de su *Manual du Dutroît International Public*.

(29 y 30) Lo que en términos vulgares quiere decir que se expide al propietario por lo que hace á sus derechos y obligaciones como propietario del buque.

(31) Este artículo está tomado sustancialmente del 62 de la ley de reglamento del cuerpo consular mexicano de Septiembre de 1871 y del artículo 7.º de la ley de 8 de Enero de 1857.

(32) El art. 18 título 10 de las ordenanzas de matrículas de 1802 prevenía que "los barcos del tráfico costanero que no hagan viajes de travesía ni salgan de los límites de su departamento no necesitan de Real Pasaporte de navegación, bastando que el Comandante Militar del partido les dé licencia en estos términos. . . ." El art. 53 del reglamento de Capitanías de 12 de Septiembre de 1879 previene que las lanchas y otros buques pequeños no necesitan de patente, sino únicamente de licencia del Capitan del Puerto. Igual prevención contiene el art. 3 de la ley ó circular de 30 de Noviembre de 1829. Los arts. 313 y relativos de la Orde-

nanza vigente de aduanas de 21 de Junio de 1821 exigen simplemente certificación del Capitán del puerto á los buques destinados al cabotaje y á los costaneros.

(33) El art. 1.º título 9 de la Ordenanza de Matriculas de 1802 divide las embarcaciones en cinco clases: las destinadas á tráfico de altura: las destinadas á cabotaje: las destinadas á toda clase de pezca: las destinadas á servicios de puertos; y las extranjeras; y en ese orden debían matricularse ó registrarse. La ley inglesa (Parte I art. 3.º y parte IV arts. 369 y siguientes) divide las embarcaciones en buques para el comercio de altura, buques de menos de 15 toneladas, buques para el cabotaje que no pasan de 30 toneladas y barcas de pezca y servicios de puertos. El proyecto en sus arts. 82 á 87 no clasifica las embarcaciones, sino su tráfico. Me parece más racional y sencillo clasificar las embarcaciones, pues las de una misma clase pueden dedicarse á varias industrias marítimas. La clasificación adoptada además de ser sencilla responde al objeto único de la legislación marítima, que es respecto de las de altura y cabotaje la observancia de las leyes que podríamos llamar de *estatuto personal* de los buques, las relativas á derecho internacional, y las que otorgan privilegios á la marina mexicana; y respecto de las embarcaciones menores el objeto de las leyes marítimas no puede ser otro (eliminando las civiles y penales) que conservar las franquicias á la marina mexicana y vigilar las condiciones de seguridad de dichas embarcaciones. Y para estos propósitos de la legislación basta la tripartita clasificación adoptada.

(34) Vease la nota anterior núm. 18.

(34 2.º) El art. 313 citado en nota anterior y que dice: "Cuando alguna embarcación menor solicite hacer el tráfico de cabotaje entre algún puerto de altura y cabotaje y algún punto habitado de la costa, donde no haya sección aduanal, se podrá conceder por el administrador de la sección de la aduana respectiva conforme á las prevenciones siguientes: I. El patrón de la embarcación hará conforme el modelo núm. 30 su solicitud por duplicado, usando en un ejemplar timbres de cincuenta centavos: II. . .

(35) Ya copiada anteriormente en nota núm. 19.

(36) Copiada del proyecto, suprimiendo la frase *Zona de servicio* por las razones dadas en la nota núm. 5.

(37) ¿Es constitucional esta prevención? Mucho se ha discutido sobre la inteligencia de los arts. 3.º y 4.º constitucionales; pero el hecho es que existen títulos profesionales y que ellos, ó sea la justificación oficial de aptitudes para el ejercicio de ciertas industrias que compromete ó puede comprometer la vida humana, no puede considerarse como una exigencia caduca é inútil. Además, si la ley concede privilegios y exenciones á los que se dedican á cierta industria (como en el caso á la marítima) puede

exigir á los concesionarios que cumplan con determinadas condiciones que sean la base de las franquicias que se les otorgan.

(38) Esta clasificación está tomada del proyecto y es muy semejante á la de la ley inglesa que divide los certificados de aptitud en estos grados: (art. 93) Capitán de navío de altura (long cours): primer subteniente de navío de altura: segundo subteniente de navío de altura (equivalen á pilotos 1.º y 2.º) subteniente único de navío de altura: Capitán de navío de pasajeros de cabotaje: subteniente de navío de pasajeros de cabotaje: Mecánico de primera clase: Mecánico de segunda clase. Nuestro Código de Comercio habla también de Capitanes, patrones, pilotos, contramaestres, sobrecargos, maquinista (art. 707 fracción I.) y tripulantes. Los sobre cargos no son oficiales técnicos, sino simplemente intendentes ó administradores ó mayordomos. El mismo Código fija los requisitos que debe tener cada uno de esos oficiales de marina, menos los requisitos que se refieren á Capitanes y Patrones (art. 683). La revolución de 14 de Diciembre de 1898 suplió por vía de interpretación el vacío, en este punto, del Código de Comercio tan empírico como falto de originalidad. Dicha resolución previene: que el *patrón practico* de costa debe justificar en el examen respectivo que saben escribir: que interpretando los arts. 683, 684, 686, 709 del Código de Comercio y otros de la ordenanza de la armada reformada por la ley del 15 de Octubre de 1885 debe resolverse que los patrones quedan sujetos á la legislación anterior al Código de comercio; que los contratos de enganche que hablan los arts. 789 y 709 sólo son obligatorios en viajes al extranjero para asegurar la repatriación, pues en los de cabotaje basta la ratificación del contrato ante el Jefe del Puerto; y que el art. 1565 de la Ordenanza de la armada debe entenderse en el sentido de que la patente sólo se anote en los viajes de altura.

(39) Art. 375 fracción VI. Los bienes de los hijos mientras están bajo la patria potestad se dividen en. VI Bienes que el hijo adquiere por un trabajo honesto, sea cual fuere. Art. 380 Cuando el hijo tenga la administración de los bienes por la ley. se considerará respecto de la administración como emancipado.”

(40) El derecho de explotar todas las industrias marítimas y la exención del servicio militar son las únicas formas de protección directa que se me ocurren en beneficio de la gente de mar; además de los derechos de repatriación y del establecimiento de *Invalidos de mar* que se podría promover.

(41) El de puertos de 12 de Septiembre de 1879, (reformado el 20 de Noviembre de 1881) cuyos arts. 170 y 172 se ocupan del reconocimiento de los buques mercantes antes de haber salido y el 172 de lo que debe hacerse respecto de los extranjeros.

(41 bis) Arts. 174 y 175 del Reglamento de Capitanías de 12 de Septiembre de 1879.

(42) ~~Art. 172~~ Reglamento citado.

(43) El Ejecutivo deberá codificar, reformándolos si fuere necesario, para adoptarlos á esta ley, todos los reglamentos que existen así como los nuevos que deban expedirse. Además debiera publicarse cada dos años una edición de esta ley, sus retormas y reglamentos para evitar su olvido, su ignorancia y su mala aplicación por falta de la unidad que da la codificación, ó á lo menos la recopilación ordenada de muchas disposiciones.

(44) Los arts. 641 al 726 del Código de Comercio vigente se ocupan del modo de adquirir y enajenar embarcaciones mexicanas; de las facultades de Capitanes y oficiales inferiores; de los privilegios en el valor de las embarcaciones y su hipoteca; de los derechos de los comuneros en su propiedad; de los navieros, sus derechos y obligaciones; de los Capitanes y sus cualidades, así como de sus facultades y deberes, en caso de naufragio, para con los tripulantes y pasajeros y en caso de abordaje, arribadas, desembarque, etc., etc., así como de los mismos puntos respecto de pilotos, maquinistas, contramaestres, sobrecargos, y tripulantes en general, definiendo (art. 723) lo que debe entenderse por dotación de un buque. Los arts. 727 á 880 se ocupan de los contratos marítimos; los 881 á 944 de los accidentes de mar y liquidación de averías. Respecto de libros y otros objetos que deben llevar los oficiales de un buque; el art. 686 ordena que el Capitán debe llevar: 1.^a un inventario de todos los útiles del buque, 2.^a patente de navegación, 3.^a el rol de tripulantes, 4.^a contratos con tripulantes, 5.^a lista de pasajeros, 6.^a patente de sanidad, 7.^a certificado de propiedad del buque registrado, 8.^a certificado de gravámenes del mismo, 9.^a contratos de fletamento, 10.^a conocimiento y guías, 11.^a certificado de visita pericial (frac. 1.^a), 12 un ejemplar del Código de comercio (frac. II) 13.^a *diario de navegación*, 14.^a *de contabilidad* 15. ^o *de cargamento* (fracción III). El piloto debe llevar cartas de los mares en que navega y hacer las anotaciones del *cuaderno de bitácora*, tablas é instrumentos de reflexión (arts. 702 y 703) El maquinista debe llevar *un cuaderno de máquinas* (art. 707, frac. VI); y el sobrecargo un libro de contabilidad (art. 724.)

(45) Art. 710 del Código de Comercio dice: "El hombre de mar contratado para servir en buque, no podrá rescindir su empeño, ni dejar de cumplirlo, sino por impedimento legítimo que le hubiese sobrevenido. Tampoco podrá pasar del servicio de un buque á otro sin obtener permiso por escrito del Capitán de aquel en que estuviese...." Como el art. 5.º constitucional no permite emplear la coacción para hacer cumplir contratos de

servicios civiles, hay que buscar otros medios para evitar los abusos de los contratantes.

(46) Artículos 86, 87, 139, 178, 179, 3555 á 3564 Código Civil.

(47) Puede desembarcarlo en todo *lugar conveniente*, dice el artículo 288 del Código inglés.

(48) Este artículo está tomado sustancialmente de la ley alemana de 27 de Diciembre de 1872, art. 72, por ser muy preciosos sus preceptos y compatibles con nuestro derecho constitucional, pues la reducción de alimento corresponde en derecho, dada la bilateralidad del contrato, á la aplicación del art. 1434 del Código Civil, según el que, si uno de los contratantes no cumple, el otro no está obligado á cumplir la prestación equivalente.

(49) Art. 11 fracción I. del Código penal. Hay delito de culpa 1º: cuando se ejecuta un hecho ó se incurre en una omisión que aunque lícitos en sí no lo sean por las consecuencias que producen, si el culpable no los evita por imprevisión, por negligencia, por falta de reflexión ó de cuidado, por no hacer las investigaciones convenientes, por no tomar las precauciones necesarias ó por impericia en el arte ó ciencia cuyo conocimiento es necesario para que el hecho no produzca daño alguno.

El espíritu de ese precepto está además inspirado en lo que preceptúa el artículo 621 del código penal que impone varias penas al que abandone á una persona enferma que tiene á su cargo y cuya vida corra peligro por falta de auxilio.

(50) Art. 1090. «El mexicano que con actos no autorizados, ni aprobados por el Gobierno provoque una guerra extranjera contra México, ó dé motivo para que se le declare, ó exponga á los mexicanos á sufrir por esto vejaciones ó represalias, será castigado con cuatro años de prisión. Art. 1091. El funcionario que en desempeño de funciones públicas comprometa la fe ó la dignidad de la República sufrirá cuatro años de prisión.»

(51) En derecho internacional no es uniforme la doctrina ni la legislación respecto de este punto. Algunos Estados, como España, consideran pirata al buque que lleva patentes falsas, *al que no lleva ninguna etc.*; la Francia considera pirata al buque que navega armado sin patente ó con la de diversas naciones. Vease Blunski núm. 347. Nota. El artículo que consulto se limita á imponer la pena de confiscación.

(51 bis). Artículos ya citados en la nota anterior número 17.

(52) La ley de 1º de Julio de 1898 y su reglamento de ese mismo día y la ley de 27 de Julio del mismo año preceptúan que se cobrará el derecho adicional de toneladas en Veracruz, Progreso, Frontera y Laguna, así como el de carga y descarga, no causándose el derecho de cohetizto: que

se derogan los impuestos llamados derechos de fero de que habla el art. 17 de la Ordenanza de Aduanas, el de Capitanía de puerto de que habla el reglamento de 22 de Abril de 1851, confirmado por decretos de 4 de Septiembre y 15 de Octubre de 1895, así como los derechos de puerto establecidos por ley de 28 de Mayo de 1881 y el derecho de toneladas de los arts. 16 á 20 de la ordenanza: que en lo sucesivo se causaría un derecho de toneladas, adicional de toneladas, de carga y descarga y el de tráfico interior marítimo bajo las bases y en los casos fijados en dichas leyes. La ley de 24 de Febrero de 1869 estableció un derecho por las faenas de atraque y desatraque, y la ley de 30 de Enero de 1860, refiriéndose á reglamento de 22 de Abril de 1851 establece los derechos de practicaje á razón de 20 rs. en los puertos de Matamoros, Tampico y Tabasco, y de 14 rs. en los otros, además de los honorarios á los botes de servicio y sus marinos. El presupuesto vigente sanciona los derechos de sanidad establecidos y restablecidos por leyes de 23 de Octubre de 1895, 1º de Junio, 12 y 30 de Julio y 10 y 14 de Septiembre de 1894, disponiendo esta dicha ley de 30 de Julio de 1894 que toda clase de derechos de puerto deben pagarse sólo en las aduanas. La ley citada de 1º de Julio de 1898, en su art. 12, previene que «para cada puerto en que se practiquen obras de mejoramiento el Ejecutivo fijará las tarifas conforme á las cuales deberá hacerse el cobro de retribuciones por atraque á los muelles, malecones, diques ó otro lugar de carga ó descarga en los puertos: por aguada, por depósitos de carbón; por movimiento de carga y de vehículos en los muelles, diques, malecones ó almacenes; por almacenajes y por todos los demás servicios interiores de los puertos.» Este artículo, en mi concepto, deja vigente el reglamento de derecho de cobertizo de 10 de Julio de 1865. En consecuencia de lo expuesto, se cobran los siguientes derechos de puerto; de *toneladas, adicional de toneladas, de carga y descarga, de tráfico interior marítimo, de practicaje de faenas, de atraque y desatraque* y de otros servicios en puertos en que haya mejoras materiales. Esos derechos han producido ó deben producir según la Secretaría de Hacienda en su iniciativa última de presupuestos:

Toneladas	\$103,932
Adicional de toneladas	73,648
Carga y descarga	179,637
Tráfico marítimo interior	27,590
Suma	\$385,807

DERECHOS DE PUERTOS.

Aguada, depósitos de carbón, atraques, guarda, almacenaje	34,909
Sanidad	70,000
Practicaje	17,000
Patentes de navegación.	1,000
Certificados consulares	12,000
Suma	\$134,906

No es por lo mismo una gran pérdida para el Erario la supresión ó nueva reglamentación de los derechos de practicaje, patentes, aguada, etc., pues ellos solamente producen al año \$52,609, (deduciendo certificados consulares y derechos de sanidad.

(53) Yo preferiría establecer oficinas independientes de las aduanas, con el nombre de *Jefaturas de Puerto*, para el cumplimiento de esta ley ó Código Marítimo; pero no tengo experiencia para prever las dificultades y conflictos que esas nuevas oficinas sustituidas á las antiguas Capitanías podrán ocasionar con las aduanas, y por esto me limito á seguir el espíritu de las leyes de 4 de Septiembre y 15 de Octubre de 1895 que suprimieron muchas Capitanías.

(54) Art. 1559 de la Ordenanza Naval reformada en decreto de 15 de Octubre de 1895. La ley de 30 de Octubre de 1893 en la parte final del art. 20 dice "Los límites de la jurisdicción de las aduanas no será motivo para que el personal de cada una de ellas no ejerza vigilancia y proceda á la aprehensión de contrabandos en otra jurisdicción cuando se presentare el caso.

(55) Podría quizá crearse un sistema de funcionarios distintos de los empleados de Hacienda y dependientes exclusivamente del Ramo de Guerra para la ejecución de todas las leyes del orden marítimo; pero no teniendo yo experiencia ni práctica en este punto, me limito á refundir lo preceptuado en la reforma de supresión de Capitanías decretada por la ley de 4 de Septiembre de 1891 y las demás dictadas para su ejecución.

(56) El registro de actos civiles del orden marítimo debe estar sujeto á leyes y autoridades ó funcionarios federales, porque la Federación interviene en toda esta materia, no en virtud de la reforma constitucional de 1883 limitada, en sus efectos por reforma de 29 de Mayo de 1884, en el sentido de que sólo son competentes los tribunales para conocer de la aplicación de leyes federales cuando se trate de interés público y no cuando sólo afecte la controversia intereses particulares; no en virtud de esas dos

constitucionales conoce y debe conocer la jurisdicción federal y corresponder á los poderes federales la materia de hipotecas y actos civiles de derecho marítimo, sino en virtud de la jurisdicción *plena* que á los poderes federales concede en todo *asunto de derecho marítimo* la fracción 15 del art. 72 constitucional.

(57) Art. 718. (Cod. de Comercio) "Si se salvare alguna parte del buque ó del cargamento, ó de uno y otro, la tripulación ajustada á sueldo, incluso el capitán conservarán su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así como sobre los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; mas los marineros que navegan á la parte del flete, no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco sino sobre la parte del flete salvado; si hubieren trabajado para recoger los restos del buque salvado se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcionada á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrojados para conseguir el salvamento.

(58) Desde este párrafo hasta el XIII nos hemos limitado á copiar la Ordenanza de la Armada reformada por Decreto de 15 de Octubre de 1895, con ligeras modificaciones ó adiciones.

(59) El artículo correspondiente de la ley dice que *solicitará sin pérdida de tiempo la autorización del cónsul respectivo para proceder*, etc. Como los buques mercantes no gozan del beneficio de la extraterritorialidad, debe suprimirse la necesidad de la previa autorización del Cónsul.

(60) La ley que se copia dice: *si hace al extranjero*; pero se cambia la frase en virtud de la clasificación hecha en el art. 60 de esta ley.

(61) Se copia íntegramente el Decreto de 26 de Noviembre de 1895 y queda refundido el Decreto de 24 de Febrero de 1896 sobre tarifas por faena de atraque y desatraque.

(63) Sin necesidad de esa prevención, basta el art. 25 de la ley de 14 de Diciembre de 1874 para que tengan derecho á cobrar remuneración todos los que trabajan bajo el *tácito* convenio de ella.

(64) Esta materia de naufragios se regía por las siguientes leyes que no llegaron á informarse en una ley sencilla y precisa, ni han sido derogadas expresamente, á pesar de que el art. 920 de Código de Comercio se ocupa de naufragios: Art. 10 fracciones 12 y 13 de la ley reglamentaria de Cónsules extranjeros de 26 de Noviembre de 1859, cap. 10 y 20 de las Ordenanzas de Billao, ley 12 tit. 15, libro 12 Nov. Recop, Orden de la Secretaría de Relaciones de 15 de Septiembre de 1853 que cita los arts. 118 y 122 tratado 5º. tit. 6º. Ordenanzas Navales, y las ordenes de 26 de Agosto y 4 de Octubre de 1831. (B. Gutierrez tomo 3º. página 48) y en las que se citan la ley 1ª. tit. 8 libro 9 Nov., los arts. 14 tit. 6. ordenanza de

matrículas y 112 de la Ordenanza de Matrículas de mar, Las R. O. de 20 de Mayo de 1779 y 13 de Julio de 1781 y 18 de Septiembre de 1879.

Ordenanza de Matrículas de 2 de Enero de 1802, ley 10 tit. 7. libro 6 Nov., ley 6 tit. 22 libro 6 Nov., circulares de 29 de Mayo de 1804 y R. R. O. O. de 29 de Noviembre de 1803 y 7 de Enero de 1805. (B. Gutiérrez pág. 151 tomo II. Parte II) Las deficiencias y embrollo de estas leyes dieron lugar á la sentencia del Juez de Distrito de Mérida de 6 de Julio de 1896 declarando que por no expresar el art. 920 del Código de Comercio (*Diario Oficial* de 17 de Agosto de 1896) lo que debe hacerse con el depósito del valor de bienes naufragados, se deben aplicar al fisco con arreglo á los arts. 654 y relativos de la Ordenanza de Aduanas de 21 de Junio de 1891. Ese artículo y los 653, 118, 119, 193, 235, 405 y 489 se ocupan de algunos casos de mostrencos de mar; pero no de todos.

(65) Estos reglamentos son los siguientes: de los arts. 5, 8, 14 y 43 sobre pesca, uso de lagos y rios interiores; pero la reglamentación de estos corresponde á la Secretaría de Comunicaciones.

I. 36 De la fracción II sobre solemnidad de abanderamiento de naves.

II. 42 De pesca menor y servicio de puertos.

III. 48 De examen de capitanes de buque.

IV. 50 De examen de pilotos, patrones, contra maestres, maquinistas, prácticos etc.

V. 53 De equivalencia de grados militares para títulos profesionales en marina mercante.

VI. 57 á 59 De dotación de buques y naves menores.

VII. 65 y 70 De dotación de tripulantes, papeles, libros, etc. etc, y especificación de facultades y obligaciones de Capitanes, patrones, etc.

VIII. 68 De policía de puertos, luces y precauciones.

IX. 70 fracción 14 y art. 72. De uso de las banderas de buques.

X. 82 De puertos especiales, radas, litorales etc.

XI. 84, 181 y 182 De exacciones ó remuneracion de servicios por uso de puertos y obras de los mismos.

XII. 95 fracción 2.^a Reglamentos de examen de empleados y funcionarios marítimos.

XIII. 98 á 99 De registro marítimo, de hipotecas de buques, y de los libros y papeles que debe llevar el *Gefe de Puerto*.

XIV. 100 fracción 9, 221 y 224 De remuneración por servicio en caso de naufragio y otros servicios.

XV. 141 Condiciones y materiales de seguridad de los buques para la navegación.

XVI. 158 De condiciones generales de seguridad para la navegación.

XVII. 168. Tarifa de derechos de practica je.

XVIII. 189. Plan de señales.

XIX. Art. 665, 707 frac. I y 930 del Código Comercio sobre construcción de naves; y 647 del mismo sobre escrituras de prelación de créditos de buques 686 libros y papeles que deben llevar los *Capitanes* de buques.

(66) Arts. 75, 76, 166, 213, 923, 236, 238, 240, 240, 241, 243, 245, á 250, 253, 368, 263, (tarifa de multas) y 244.

(67) Las leyes derogadas, menos las expresamente exceptuadas, son todas las que se mencionan en la parte expositiva de este proyecto desde las *Ordenanzas de la Armada Naval* de 1748 hasta los reglamentos expedidos el 26 de Octubre de 1900 y publicados en el *Diario Oficial*.

(68) Estos reglamentos son de 6 de Febrero y 2 de Junio de 1886 para los puertos de Alvarado y el Carmen, los publicados en el *Diario Oficial* de Septiembre de 1888, la resolución de 20 de Febrero de 1890 sobre tarifa de ocupación de costas aclarando la circular de 5 de Diciembre de 1889 y varias disposiciones publicadas en el *Diario Oficial* en el número de Octubre 26 de 1900 sobre botes pescadores.

(69) Los Informes que se me han pasado por acuerdo de la Secretaría de Guerra, relativos á varias observaciones de empleados de la misma en sus viajes á las costas, no alteran en nada los principios consignados en el anterior proyecto y cuando menos deberán tomarse en consideración al expedirse los reglamentos respectivos. Esos informes versan sobre los siguientes puntos:

I. Conveniencia de conceder gratis el uso de las costas para construcción de naves; el proyecto en sus arts. 82 y 83 faculta á la Secretaría de Guerra para ello.

II. Necesidad de un reconocimiento higiénico de los buques á su salida; está prescrito en los arts. 64, 65 y otros de este proyecto.

III. Conveniencia de solicitar el parecer del Jefe de armas del puerto para arrendamiento de zonas marítimas; no está consignado en el proyecto, pero si se creyere necesario ese parecer puede consignarse en el reglamento de los arts. 82 y 83.

IV. Desorden en el tráfico de botes; debe precaverse en los reglamentos del art. 43 de este proyecto que expedirá la Secretaría de Guerra tratándose de rías, y la de Comunicaciones tratándose de ríos interiores.

V. Inseguridad de los muelles; corresponde á la Secretaría de Hacienda remediarla y á la Secretaría de Comunicaciones proveer de alumbrado á puertos y muelles, y la Secretaría de Guerra puede en los reglamentos *especiales de policía* de cada puerto establecer las medidas de seguridad que las localidades reclamen.

VI. Destrucción de crías de peces; el reglamento ó reglamentos de los arts. 8 y 43 deben prevenir ese mal.

VII. Invasión de las autoridades municipales en zonas y riberas de jurisdicción federal; queda definida en los arts. 82 y 83 del proyecto la extensión de la jurisdicción federal, y todo se reduce á hacer efectivos los preceptos de la ley.

VIII. No registro de embarcaciones menores; el proyecto es expícito en sus arts. 39 y relativos.

IX. Visitas de sanidad practicadas en lugares peligrosos; corresponde remediar el mal á la Secretaría de Gobernación.

X. Abuso de tarifas de medios de transporte; el reglamento de los arts. 82 y relativos debe remediarlo.

X. Abusos de las empresas de vapores y otras que no cumplen con los contratos celebrados con el Gobierno; corresponde á las Secretarías de Estado respectivas hacerlos cumplir.

XII. Cobros y exacciones indebidas; están rigurosamente penadas y previstas en los arts. 84 y 85 del proyecto.

XIII. Varios otros abusos que importan violaciones flagrantes de la ley; deben sencillamente reprimirse.

Además de las observaciones hechas en las notas al proyecto, creo de mi deber consignar aquí que he considerado como materia de simples reglamentos los siguientes artículos que en el proyecto del Sr. Gral. Vega figuran como preceptos legales, y los cuales copio en seguida para que se tengan presentes al reglamentar mi proyecto, en el caso de considerarlos útiles.

Art. 385. Si se encontrare en la mar un buque mercante sin tener acta de nacionalidad, certificado de matrícula y rol de equipaje, será embargado y el capitán ó patrón quedarán presos mientras se instruye la causa respectiva.

Art. 392. Los libros de Castigos, Contabilidad, Cargamentos y Diario de Navegación, serán llevados bajo su firma por los Capitanes y Patronos, y para que hagan fe ante la ley serán además sellados y foliados por la autoridad de marina ó consular respectiva.

Art. 395. Las omisiones y falsedades asentadas en los libros se castigarán conforme á la ley, previo sumario, con multa, prisión, suspensión ó inhabilitación de empleo, según el grado de la comisión y la intención ó culpa del delincuente. Si dichos actos constituyeren un delito, se consignará el hecho á la autoridad competente. La omisión ó falsedad asentada en los libros será denunciada por la autoridad marítima ó consular respectiva, tan luego como tenga noticia de ella.

Art. 396. Si por cualquiera causa un buque cesa de pertenecer á la Marina Nacional, el Capitán, Patrón ó Armador hará entrega de los libros á la autoridad de Marina ó Consular respectiva, dentro del término de un

mes, si se halla en aguas mexicanas, ó de tres meses si estuviere en el extranjero. Lo mismo se practicará cuando el buque se pierda ó sea abandonado, bajo multa, en ambos casos de cien pesos.

Art. 404. Están obligados á llevar rol:

I. Las naves que se dediquen al tráfico de altura, travesía, cabotaje y pesca mayor.

II. Las naves que naveguen de un punto á otro en los ríos y lagos.

III. Los remolcadores que salieren de los límites de las Capitanías de puerto ó dependencias marítimas.

Art. 416. Los anticipos ó pagos hechos á la gente de mar, deberán anotarse por la autoridad marítima ó consular en el rol.

Art. 417. Las embarcaciones que hacen el tráfico de puertos, los botes, chalanes, lanchas ó las demás afectas al servicio de las obras de puertos, diques, varaderos y las naves pertenecientes al servicio de las Secretarías de Hacienda, Comunicaciones ó Fomento, están exceptuadas de tomar rol; pero los Capitanes ó Patrones de dichas embarcaciones deberán avisar á la autoridad marítima respectiva el número de individuos que embarcan en ellas.

Art. 425. La inspección es también obligatoria á todas las naves que se dediquen á la navegación de cabotaje, pesca mayor y navegación en los ríos, siempre que dichas naves sean mayores de treinta toneladas.

Art. 426. Los buques extranjeros no deben ser inspeccionados sino en el caso que tomen pasajeros en territorio mexicano ó cuando por creerlo necesario la autoridad marítima, previo aviso al Cónsul respectivo, obtenga de éste su consentimiento escrito.

Art. 431. La licencia de salida caduca si el buque no emprende viaje á los cinco días después de su expedición, debiendo ser renovada.

Art. 433. Es obligación de los Capitanes, Patrones, Contadores, sobrecargos ó consignatarios de los buques mercantes proporcionar al Capitán de puerto, dos horas por lo menos antes de la salida, todos los datos que necesite para las anotaciones á que alude el artículo anterior.

Art. 435. En cuanto á pasaportes, el Capitán de puerto observará lo prevenido en la circular de la Secretaría de Relaciones Exteriores de 31 de Diciembre de 1870.

Art. 438. En ningún procedimiento del orden administrativo serán admisibles las certificaciones de entrada ó salida que no hayan sido expedidas por el Capitán del puerto, donde lo hubiere, quien deberá extenderlas con referencia á los asientos de sus libros siempre que se las pidan los interesados ó cualquiera autoridad con facultad para ello.

Art. 441. Si durante el viaje faltaren ó se hubieren agotado el agua ó

las provisiones, el Capitán ó Patrón deberán proveer á las necesidades de la gente embarcada, con toda la prontitud y eficacia posibles.

Art. 452. ~~Queda prohibido á toda embarcación menor ó de pesquería~~ que se halle en la mar, comunicarse de otro modo que de palabra con todo buque, salvo el caso de auxilio; está igualmente prohibido á esas embarcaciones recibir efectos de género alguno, bajo la pena de que si en la entrega hubiere algún delito, se reputará cómplice al infractor, y en caso contrario se le aplicará una multa de cinco á cincuenta pesos ó arresto de tres á treinta días.

Art. 462. Pertenece exclusivamente al Capitán ó patrón el mando de la nave en lo que corresponde á la maniobra y dirección náutica ó disciplina y orden interior, estándole prohibido toda convención directa ó indirecta contraria á este precepto.

Art. 465. Los Capitanes y Patrones deberán igualmente obedecer á los llamados de los buques de guerra de las potencias amigas, y están obligados á justificar ante ellos su nacionalidad.

En tiempo de paz no están obligados á sufrir visita alguna ni otro acto de jurisdicción por parte de las naves extranjeras, salvo cuando se refiera á los lugares sujetos á vigilancia para impedir la trata de esclavos.

Art. 466. Los Capitanes y Patrones á los que se haga alguna clase de violencia, deberán protestar y dar cuenta detallada ante la autoridad marítima competente, para que ésta lo comunique á la Secretaría de Relaciones.

Art. 467. Queda prohibido al Capitán ó Patrón embarcar en la nave de su mando armas y municiones de guerra sin que sean descritas en el rol de equipaje por la autoridad marítima ó por los Cónsules.

Art. 469. Se prohíbe al Capitán ó Patrón que se encuentren en países extranjeros, conceder refugio ú ocultar á individuo alguno, aunque sea nacional, perseguido por la justicia por delitos comunes.

Art. 470. Los Capitanes ó Patrones de buques mexicanos están obligados á dar su protección á los individuos de la marinería mexicana, que se encuentren abandonados en el extranjero, donde no haya Cónsul.

Art. 472. A la llegada de una nave nacional á puerto, rada ó ancladero, el Capitán ó Patrón presentarán á la autoridad marítima el Diario de Navegación, para que anotado con el «Visto Bueno,» rubricadas una á una las páginas que comprenden las anotaciones del viaje y llenos los espacios con líneas, se asegure su inalterabilidad.

La autoridad marítima ó consular, al hacer estas anotaciones, interrogará al Capitán ó Patrón sobre si han ocurrido averías, y en caso de negativa, agregará al «Visto Bueno» la certificación de «ninguna declaración de avería.»

Si el Capitán ó Patrón declara que ha ocurrido alguna avería, el Capitán de puerto sacará copia suscrita por el Capitán de la nave, de la parte del «Diario de Navegación» que se refiere á la avería. Si en el «Diario» no aparece mención alguna, el Capitán de puerto tomará declaración bajo protesta al Capitán, Patrón y tripulantes, respecto de la avería declarada, pudiendo asimismo interrogar á los pasajeros.

Del cumplimiento de esta formalidad hará al Capitán del puerto mención en el «Diario,» que devolverá al Capitán del buque.

De la referida declaración se mandará copia al Jefe del Departamento respectivo, y, en caso de avería general, se procederá inmediatamente á una investigación sumaria sobre la naturaleza y causa de la avería y se consignarán todos los datos á la autoridad judicial competente.

Art. 473. Los Capitanes y Patrones de las naves nacionales están obligados á presentarse personalmente, salvo el caso de legítimos impedimento, antes de las 24 horas de su llegada, á la Capitanía del puerto ó al Cónsul en el extranjero y entregarle el acta de nacionalidad, certificado de matrícula, rol de equipaje y demás documentos que señalen las leyes de Hacienda.

Art. 474. Dentro de las mismas 24 horas, los Capitanes exhibirán á la autoridad marítima el libro en que se anotan los castigos, dando cuenta además de los delitos cometidos durante el viaje, de las medidas de represión ó prevención empleadas y de las diligencias practicadas para comprobar los delitos.

Llegada la nave á puerto extranjero, todas estas comunicaciones se harán el agente consular ó, en su defecto, al Comandante de un buque de guerra de la República, si hubiere alguno en el puerto. A falta de uno y otro, las hará el Capitán á la autoridad local y consultará con ella para tomar las medidas convenientes á fin de que el culpable pueda ser remitido en breve plazo al Juez competente.

Las disposiciones procedentes se aplicarán igualmente cuando cualquier individuo de á bordo ha sido atacado de enajenación mental.

Los patrones de embarcaciones que no están obligados á llevar registro de disciplina, deben, en igual término, denunciar los delitos cometidos á su bordo.

Art. 475. Los capitanes ó patrones de los buques extranjeros que aborden los puertos ó radas de México, deberán depositar sus papeles de á bordo en poder de su Cónsul y deberán poner en manos del Capitán del puerto dentro de las 24 horas de su admisión á libre plática un certificado del Cónsul, relativo al depósito de tales papeles.

Esta disposición se aplicará al capitán ó patrón de naves extranjeras cuyas legislaciones no permitan á los cónsules mexicanos tener en depó-

sito los papeles de naves mexicanas, en cuyo caso los papeles de á bordo deberán entregarse al Capitán del puerto.

Art. 477. Los capitanes de buques mercantes y los patrones de embarcaciones, deben presentar á las autoridades marítimas en la República, y á los agentes consulares en el extranjero, los individuos de la tripulación y aun los pasajeros, cuando sean requeridos para ello por dichos funcionarios.

Art. 489. Cualquiera que sea la naturaleza del viaje y el número de personas embarcadas, la autoridad sanitaria exigirá de la autoridad marítima, que impida se haga á la mar el buque con individuos atacados de contagio.

Art. 490. No será permitido el transporte de insanos, idiotas, ciegos y niños menores de doce años, á menos que se presenten á bordo acompañados de sus parientes, tutores ó curadores ó de otras personas que ofrezcan garantías de que los atenderán debidamente durante el viaje y en el puerto de su destino.

Art. 491. Si un pasajero ú hombre de mar fuese atacado de una enfermedad contagiosa, deberá el Capitán desembarcarlo en un lugar habitado y conveniente, aun contra la voluntad del mismo pasajero.

Art. 492. Los pasajeros están obligados á prestar asistencia al Capitán en todos los casos urgentes que la reclame para la salvación de los tripulantes, de la nave y de la carga ó para la realización del viaje. Si rehúsen obedecer, el Capitán podrá obligarlos.

Se presume que el Capitán ha obrado en estos casos en favor de la salvación común, y de la legítima defensa personal, salvo prueba en contrario.

Art. 493. Ningún buque destinado á conducir pasajeros podrá transportar entre su carga sustancias ó productos explosivos, inflamables ó corrosivos, determinados por reglamentos.

Si estas sustancias se hubieren embarcado sin conocimiento del Capitán, una vez descubierto el hecho, el Capitán las arrojará al mar y levantará una acta del suceso, firmada por él, sus oficiales y testigos tomados de entre los pasajeros, para hacer efectiva la responsabilidad contra quien corresponda.

Art. 506. Los individuos del equipaje están siempre obligados á trabajar en el recobro de la nave, de los aparejos ó de la carga.

Art. 513. El capitán de una nave nacional que encuentre á cualquiera embarcación, aun cuando sea extranjera ó enemiga, en peligro de perderse, siempre que le sea posible, debe acudir en su ayuda y prestarle asistencia.

Art. 514. En todo caso de colisión entre dos buques será obligación

del capitán ó persona á cargo de cada buque, si puede y hasta donde lo permitan las circunstancias de peligro para su propio buque, tripulación y pasajeros (si los hay,) quedarse cerca del otro buque hasta haberse asegurado de que no necesitará auxilios y para prestarles los que le sean posibles á su capitán, tripulación y pasajeros (si los hay,) si fuere necesario salvarlos de algún peligro producido por la colisión; y también dará al capitán ó persona á cargo del otro buque el nombre del suyo y de su puerto de registro ó del puerto ó lugar á que pertenece el buque y también de aquellos de que procede y á los que va destinado.

Art. 516. Los que encontraren en alta mar una nave abandonada y consiguieren ponerla á salvo en uno de los puertos de la República, estarán obligados á hacer denuncia á la autoridad marítima dentro de las veinticuatro horas de su llegada. Si el recobro hubiese tenido lugar fuera de vista de tierra, los descubridores tendrán derecho, además del reembolso de los gastos, al octavo del valor de la nave y la carga salvada. Si la nave hubiese sido encontrada á la vista de tierra, los que la hayan salvado tendrán derecho al reembolso de los gastos y á una recompensa, según establece esta ley.

Art. 518. Las mercancías, equipo, valores y otros objetos de procedencia desconocida, encontrados en el litoral de la República, en la mar, á flote, debajo del agua, sobre la playa ó en el puerto, dársena, pozo ó canal, á menos que su valor sea menor de un peso, deberán los descubridores hacer el denunció dentro de veinticuatro horas á la autoridad marítima local.

Art. 519. Los descubridores que hayan puesto en salvo y denunciado antes del término establecido algunos de dichos objetos, tendrán derecho, además del reembolso de los gastos del recobro, á un premio igual al tercio del valor neto de la cosa salvada, y si se trata de efectos encontrados sobre la playa, el premio será sólo de un décimo del valor.

Art. 521. Si una nave se ha sumergido sin dejar huellas sobre el agua, el Capitán de puerto del Departamento marítimo en que se verificó el siniestro publicará inmediatamente aviso circunstanciado.

Si dentro del término de dos meses de la publicación, los dueños ó interesados en la nave ó en el cargamento no comparecen á declarar que quieren recuperar los efectos perdidos ó bien compareciendo dejan transcurrir cuatro meses sin realizar la operación ó después de haberla comenzado la hubieren abandonado por un término de otros cuatro meses, que deberán comenzar á correr desde el día en que dejaron de continuar sus trabajos, las cosas sumergidas se reputarán como abandonadas y cedidas á favor del Erario Público.

Art. 522. Si del juicio respectivo resulta que la pérdida ha sido oca-

sionada por malicia, descuido ó impericia, y que el buque obstruye el canal ó perjudica el tráfico del puerto, sin perjuicio de la pena á que sean acreedores los responsables, el buque será removido por cuenta del dueño.

Art. 523. En los casos previstos por este Código, el equipaje de la nave que haya encontrado objetos abandonados ó perdidos, tendrá parte en el premio que corresponda á la nave en los términos siguientes:

Si los individuos del equipaje están contratados á la parte, el premio será comprendido en las utilidades del viaje y repartido en las mismas proporciones.

Si la tripulación está contratada por mes ó por viaje, la mitad del premio pertenecerá á los armadores y la otra mitad será repartida entre los tripulantes en proporción de sus respectivos salarios.

Iguales reglas se seguirán cuando á la nave le corresponda premio por salvamento ó asistencia marítima.

Quando para verificar el salvamento se ha debido prolongar el viaje, el enganchado por viaje tendrá derecho al aumento de salario.

Art. 524. Los restos de naufragio encontrado en río navegable ó en las zonas del dominio público del mismo, estarán sujetos á las mismas reglas que los encontrados en el mar ó en la playa.

Art. 537. Los cónsules deben prestar á la marina nacional la protección y el apoyo de su carácter consular en los puertos comprendidos en su distrito; velarán, en consecuencia, porque se les otorguen los derechos, franquicias y exenciones que les corresponden por tratados, prácticas recibidas ó leyes del país en que funcionen.

Art. 681. En cuanto el tratamiento y honores, los cónsules en sus relaciones con la Marina de Guerra Nacional gozarán de los que corresponden á su clase.

Art. 630. Todos los botes destinados al transporte de personas ó carga, los pontones, los barcos destinados á la pesca, los botes de recreo y cualquier otro casco que se encuentre en el puerto, rada ó foso navegable, están bajo la vigilancia de la autoridad marítima.

Ninguno puede ser admitido á ejercer el arte de botero, conductor, pontonero, de botes de recreo ó cualquier otro fletador, sin licencia del Capitán de puerto, concedida con las condiciones establecidas en el Reglamento.

NOTAS AL PROYECTO

Páginas

Notas á los artículos 1º y 2º	181
3º, 4º, 6º y 7º	182
8º, 10, 11 y 12	183
15 y 17	184
18	187
19 y 21	188
22, 24, 27, 28, 30, 32, 34 y 37	189
38, 39, 41, 42, 44 y 46	190
47, 52 y 56	191
57, 66, 67 y 70	192
70, fracciones IV, IX, X y XV, 72, 75, 76 y 86	193
87, 88, 96 y 99 fracción XIII.	195
100 fracción VIII, 58, 124, 141 fracción V, 181, 124 y 296	196
313	197
316, 320 y 322	198
Fe de erratas	207



www.libtool.com.cn

