

ción 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 comuniquen con el mar, y los que sirven 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

CAPÍTULO II.

DE LA LIBERTAD DE TRAFICO MARITIMO 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.

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.

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.

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

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, 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.

CAPÍTULO III.

DE LA NACIONALIZACION DE LAS NAVES EN MEXICO.

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.

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.

Art. 17. La nacionalización es el acto por el que el propietario ó propietarios de una ó varias naves declaran, ante los funcionarios designados 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:

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 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, comprobado 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 frac. V 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, 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 más de la mitad de la propiedad de la nave, pues solamente en esta proporción podrá ser naturalizada como mexicana y conservar esa nacionalidad una embarcación perteneciente á varios propietarios.

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 producirá 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 1866.

Art. 20. El cambio de propiedad de una embarcación nacionalizada en México, verificado por cualquier título ó causa jurídica á favor de extranjeros, lo mismo que el cambio de nacionalidad de la nave por cualquiera 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 los propietarios de naves nacionalizadas en México el art. 1,071 del Código Penal, no pudiendo, por lo mismo, cambiarse la nacionalidad de dichos buques, en el caso previsto en dicho artículo.

Art. 22. Cuando se enájene 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 propietario, 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, recogiendo 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 hiciera, 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.

Art. 24. La inspección á que se refiere el art. 18, frac. 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:

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 obscuro.

II. Marcar igualmente el número oficial de la nave 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.

IV. 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 diferencias 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.