

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO

"EL ABANDONO ADMINISTRATIVO DEL  
BUQUE EN EL DERECHO MEXICANO"

T F S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
PRESENTA

ANTONIO SAAVEDRA ESPINOSA

MEXICO, D. F.

1968

M102583



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Dedico este trabajo a mi madre  
Sra. Simona Espinosa Arvizo  
con todo cariño y devoción.

A mi padre  
Sr. Manuel Caavedra García  
como un homenaje a los largos  
años que, como marino, surcó  
los mares.

A mi hermano  
Manuel Caavedra Espinosa,  
con el más sincero afecto.

A mi estimado maestro Dr. Raúl Cervantes Ahumada por quien siento el más sincero aprecio, respeto y admiración por sus amplios conocimientos, su dedicación a la docencia y demás cualidades que como autor posee.

Lo bueno que este trabajo tenga, se debe al interés que el maestro supo despertar en mí por esta materia.

Al maestro Lic. Genaro Góngora Pimentel  
por sus amables consejos para la  
elaboración de este trabajo.

Con todo respeto a la Lic., Dra. y benedicta  
Alicia Arellano Tapia, a la Profra. y Lic.  
Anita Arellano Tapia, por la ayuda que me  
proporcionaron durante mis estudios y a  
Mariano Lora Arellano, por su ejemplo de  
fuerza de voluntad.

A mis compañeros del S.T.P.R.M. al frente del cual se halla el C. Samuel Terrazas - Zozaya y en la Sección No. 30 el C. José Elías Pérez Herrejón, que dirigen con honestidad y capacidad una de las más fuertes organizaciones obreras mexicanas, pues to que la Industria del Petróleo es el pilar económico de México.

A mis maestros de Primaria, Secundaria Preparatoria y Profesional. También para todas las personas que en alguna forma influyeron para que lo empezado en la Primaria culmine en la Facultad de Derecho de la UNAM en este pequeño trabajo que es mi tesis profesional, - sea pues para todos mi más sincero - agradecimiento.

## I N D I C E .

### INTRODUCCION.

#### 1.- CARACTERISTICAS DEL DERECHO MARITIMO.

- a) Concepto de Derecho Marítimo.
- b) Particularismo o autonomía.
- c) Clasificación.
- d) El Derecho Marítimo Comercial.
- e) Naturaleza Jurídica del Buque, sus pertenencias y accesorios.

#### 2.- EL ABANDONO COMO INSTITUCION DEL DERECHO MARITIMO COMERCIAL.

- a) Características del abandono y comparación con otras figuras del Derecho Civil.
- b) Diversas clases de abandono.

##### I.- Abandono a los Acreedores.

- 1.- Definición Doctrinal y Legal.
- 2.- Características.

##### II.- Abandono a los Aseguradores.

- 1.- Definición.
- 2.- Características.

##### III.- Abandono de Hecho.

- 1.- Definición.
- 2.- Características.

##### IV.- Abandono Administrativo.

- 1.- Definición.
- 2.- Características.

#### 3.- EL ABANDONO ADMINISTRATIVO.

- 1.- Definiciones Doctrinales y Legales.
- 2.- Derecho Extranjero.

- a) Argentina.
- b) España.
- c) Francia.

#### 3.- Su reglamentación administrativa en nuestro país.

- a) Intervención de la Secretaría de Marina
- b) Intervención de la Secretaría del Patrimonio Nacional.
- c) Otras Secretarías.

#### 4.- ESTUDIO DE DIVERSOS CASOS DE ABANDONO ADMINISTRATIVO.

Primer Caso.- Santiago de Calimaya.

Segundo Caso.- Maureen.

Tercer Caso.- Irani Marú 10.

Cuarto Caso.- Doco.

#### CONCLUSIONES.

- I.- Resumen de lo expuesto: de lo que se concluye la necesidad de las siguientes reformas legales.
- II.- Ampliación del Problema.

#### APENDICE.

- I.- Listas de gastos de salvamento, reparaciones, mantenimiento, etc., de las naves que han sido declaradas definitivamente abandonadas.
- II.- Acuerdos que declaran abandonadas las naves, publicados - en el "Diario Oficial".

#### BIBLIOGRAFIA GENERAL CONSULTADA.



## INTRODUCCION Y AGUAS MARGINALES.

### 1.- CARACTERISTICAS DEL DERECHO MARITIMO.

- a) Concepto de Derecho Marítimo.
- b) Particularismo o Autonomía.
- c) Clasificación.
- d) El Derecho Marítimo Comercial.
- e) Naturaleza Jurídica del Buque, sus pertenencias y accesorios.

## I N T R O D U C C I O N .

El Derecho Marítimo en México, se encuentra en un lamentable atraso y no se le dá la importancia que se merece, es más, se imparte únicamente como materia optativa y sin embargo, en los pocos años de vida que tiene la citada cátedra, su influencia se ha dejado sentir en tal forma, que, hasta la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos fué reformada el día 6 de enero de 1960 - en su artículo 27, párrafo cuarto, para incorporar al Territorio Nacional la plataforma continental. La expresión "plataforma continental" comprende: a) el lecho del mar y el subsuelo submarino de las costas hasta la profundidad de 200 metros o más, b) el lecho del mar y regiones submarinas adyacentes a las costas de las islas. (1)

Lo incorporado representa un 25% del territorio mexicano y - ésto fué un verdadero acierto, porque hoy, nos permite la explotación del petróleo que se encuentra en esa plataforma; y en un futuro no lejano, otros recursos naturales --entendiendo por recursos "naturales" los minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar, y del subsuelo. Comprende asimismo los organismos vivos, pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo, o sólo pueden moverse en constante contacto con dicho lecho y subsuelo-- (2), de los muchos que ahí existen.

Debemos ser realistas en la apreciación de nuestro país, que tiene muchos recursos naturales no renovables, y otros renovables, pero que no se explotan en forma adecuada y por tanto no se obtiene el rendimiento esperado.

México no podrá ser un país eminentemente agrícola, pero sí industrial y ganadero. Tenemos mucha materia prima para la industria como hierro, plomo, cobre, etc., y en pesca tenemos dos de las cuatro más grandes zonas pesqueras del mundo, que son a saber: el Golfo de California y el Golfo de Campeche. Además, tenemos aproximadamente 10,000 kilómetros de litorales, que no explotamos como debiéramos, porque carecemos de una marina mercante suficiente para ello, y nuestros puertos no ofrecen todas las características que fueran de desear y para mantenerlos más o menos en servicio deben ser dragados y acondicionados cada vez que sea necesario.

Quizás, también influye la falta de una legislación adecuada que impida a los navieros dejar que sus buques viejos se hundan en el interior de los puertos o en lugares en que esos escombros sumergidos representan un estorbo o un peligro para la navegación.

Con mucha frecuencia el naviero no procede a remover la nave hundida o pecio, teniendo en este caso que proceder a ello la administración, y por lo general no logra reembolsarse de las erogaciones efectuadas en el salvamento.

Existe otro problema. Cuando un buque se encuentra en estado de abandono físico, el procedimiento para la declaración de abandono definitivo de la nave en favor del Estado, es tan lento que cuando el procedimiento llega a su fin, la embarcación ya se hundió. Debe regularse en forma sumaria para que aproveche a la Federación el buque declarado abandonado a su favor y pueda ser rematado antes de que se hunda.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo no fué aprobada tal y como la presentó el señor Dr. Raúl Cervantes Ahumada --autor del

citado proyecto-- los señores legisladores le hicieron muchas modificaciones, con los resultados que hoy pueden apreciarse, pues la mutilaron.

En mi opinión, deben modificarse algunos artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como otros de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo para que llenen mejor su función.

Elegí el tema del abandono administrativo del buque en el Derecho Mexicano, porque supongo que, regulado en forma acertada, -- puede influir mucho en la cantidad de naves que integran la flota mercante mexicana, como trataré de demostrarlo en el desarrollo -- del presente trabajo.

#### AGUAS MARGINALES.

Resulta importante delimitar las aguas nacionales, porque sólo en ellas puede producirse el abandono de hecho que regula nuestra ley y su especie el abandono administrativo. En esta breve descripción, no entraré en los debates doctrinales, pues mi idea es combinar el texto legal con la tendencia de México en el Derecho Internacional. En cuanto a la anchura del mar territorial se refiere, según Alfonso García Robles, México firmó de 1808 a 1908 trece tratados respecto al mar territorial de nuestro país, en 7 de ellos establece 9 millas náuticas y en los 6 restantes 20 kilómetros, -- por tanto, se deduce que 9 millas es el mínimo aceptado por nuestro país como mar territorial nuestro. (3)

A.- Las aguas marginales son la franja de agua que baña las costas, desde la marea más baja o desde la línea de base recta, -- hasta la distancia de 9 millas náuticas (16,668 mts.) en sentido perpendicular a la costa. (4)

B.- Las aguas interiores son las que quedan entre la línea de base recta y la costa, las de los ríos, esteros, etc., desde su desembocadura en el mar; lagos interiores, esteros, etc. (5) También quedan comprendidas aquí las bahías históricas como el Golfo de California. (1)

C.- Zona contigua es el espacio marítimo que se extiende más allá del límite exterior del mar territorial en dirección a la alta mar y hasta la distancia de 3 millas náuticas y sólo pueden realizarse en ella actos relativos a la pesca, aduanales, sanitarios, de policía y otros parecidos. (6)

La tradición ha consagrado el nombre de "mar territorial" pero resulta más correcto el de "mar marginal" o "aguas marginales", en rigor es la designación que corresponde. (7)

(1) NOTA: El agregado después del número de la cita bibliográfica es nuestro, y se incluye para mayor claridad o para citar casos posteriores a la edición del texto mencionado.

#### SISTEMAS PARA DETERMINAR LAS AGUAS MARGINALES E INTERIORES.

En épocas pasadas se emplearon diferentes sistemas o métodos para determinar las aguas marginales de cada país; por ejemplo el de sonda, con la cual se determinaba la profundidad hasta la cual se le reconocía jurisdicción al país ribereño. Esta medida por lo regular se daba en brazas, cada braza equivale a 6 pies.

Sistema de la vista, que consistía en lo siguiente: una persona parada en tierra en la costa mirando hacia el mar; y, donde llegara su vista llegaban las aguas marginales.

Otro sistema consistía en tener por aguas marginales, las que pudiera recorrer un buque en una hora navegando en línea perpendicular a la costa. (8)

El sistema de 3 millas fué idea del holandés Bynkershoek que la fundó en la distancia que recorría una bala disparada por un cañón desde la costa (*Terrae potestas finitur ubi finitur armorum - vis*), 3 millas marinas (5,556 mts.), era la mayor distancia a que podía llegar una bala disparada por un cañón en esa época. La mayoría de los países sajones la reconocen hasta la fecha. (9)

Con el problema entre Inglaterra y Noruega por la pesca, nace el sistema noruego de línea de base recta, que consiste en trazar una línea recta entre los dos puntos más sobresalientes de la costa, y de ahí hacia el mar son aguas marginales, y de la línea hacia tierra se consideran aguas interiores.

En los Principios de México sobre el régimen jurídico del mar territorial, se establece: cada país está facultado para determinar su mar territorial dentro de los límites razonables, y por no ser norma general lo de las 3 millas, no tiene fuerza jurídica suficiente para obligar a todos los países a su estricta observancia. (10)

Aquí, me ajusté a la práctica mexicana más frecuente en los tratados sobre el mar territorial, sin profundizar en las controversias doctrinales, ya que, para el objeto del presente trabajo, con eso es suficiente.

## B I B L I O G R A F I A .

- 1.- García Robles Alfonso. "La Conferencia de Ginebra y la Anchu-  
ra del mar territorial". México 1959, P.259 (Sin Ed.)
- 2.- Idem. P. 260 Artículo 2.
- 3.- Idem. P.38.
- 4.- Ley General de Bienes Nacionales Artículo 17, fracción II Ed.  
Andrade. México 1966.
- 5.- Idem. Artículo 17 fracciones II 2o., V y VII.
- 6.- Rosseau Charles "Derecho Internacional Público" 3a. Edición -  
aumentada y corregida por Fernando Jiménez A. Ed. Ariel. Bar-  
celona 1966 p. 448-449.
- 7.- Sepúlveda César "Derecho Internacional Público". Ed. Porrúa -  
2a. Edición. México 1964 p. 149.
- 8.- Cervantes Ahumada R. Apuntes de clase 6/III/67.
- 9.- Sepúlveda ob. cit. p.151.
- 10.- Cervantes Ahumada R. Apuntes de clase 10/II/67.

## CAPITULO PRIMERO.

### CARACTERISTICAS DEL DERECHO MARITIMO.

El Derecho Marítimo tiene características especiales que lo diferencian de las otras ramas jurídicas: 1a) estabilidad a través del tiempo; 2a) cierta uniformidad en todos los países; y 3a) osadía en las concepciones jurídicas. (1)

1a.- Se dice que es estable porque sigue la tradición, y los cambios políticos de los países no influyen en la técnica de la navegación, ejemplo: un país con un gobierno monárquico puede, por una revolución o golpe de Estado, pasar al sistema presidencial de tendencia capitalista o de inclinación al comunismo. Esto, en esencia, no influye en el Derecho Marítimo de ese país, la técnica de navegar será la misma que se aplicaba en el gobierno monárquico.

Resulta muy sensible a los adelantos técnicos tales como la radio, el casco de acero en los buques, la aplicación del vapor, el motor de combustión interna así como el buque submarino; el empleo de fuerza nuclear etc., esto es justificable porque en caso de abordaje entre un buque de navegación a vela y casco de madera y un buque a vapor o diesel y casco de acero equipado con radar y todos los adelantos en la navegación, es manifiesta la negligencia del capitán de este último, como causa del abordaje, para considerarlo así nos apoyamos en las presunciones juris tantum citadas por Danjón "se consideró siempre que, en caso de colisión entre un buque en marcha y otro anclado o entre un buque de vapor y un veleiro, existe la presunción de culpa contra el primero, en razón de la libertad de movimientos y de las facilidades de evolución mucho mayores de que dispone". (2)



Por otra parte, un buque de propulsión atómica, puede contaminar de radioactividad las aguas internacionales por arrojar desperdicios radioactivos al mar, o bien, en los puertos que recale convertirse en alguna forma en un peligro para las personas y buques que ahí se encuentren. Lo mismo puede decirse de cada uno de los adelantos aplicados a la navegación, en tanto que por un lado la modifica y por otra parte a veces implica peligro para otros buques.

2a.- Es más o menos uniforme porque los comerciantes de todo el mundo en sus continuas transacciones mercantiles, van creando costumbres que los gobiernos de cada país tienen que incluir posteriormente en sus códigos respectivos, pues esta situación de hecho, tiene que ser reconocida por los Estados más tarde o más temprano, ya que el no hacerlo, sería cerrar los ojos a la realidad. Como sabemos, el mar cubre el 73% de la superficie terrestre; quizás ello indujo a Pardessus a decir: "Los barcos son seres flotantes considerados como ciudadanos de una patria universal". (3)

Las condiciones propias de la navegación, han inducido a tratar de crear una legislación uniforme; a ello han tendido las siguientes instituciones: Asociación de Derecho Marítimo; Instituto de Derecho Internacional; Comité Marítimo Internacional (4) y la Oficina Internacional del Trabajo.

Tenemos como muestra de la tendencia unificadora en épocas pasadas, al CONSULADO DEL MAR; que en tres siglos se aplicó en el Mediterráneo; los ROOLES DE OLERON; las ORDENANZAS ESPAÑOLAS, al GUIDON DE LA MER, etc. Y en el presente a las reglas de YORK y AMBERES en materia de averías y las de la HAYA de 1921 en materia de trans

porte marítimo. (5) Los convenios celebrados en Ginebra y también podríamos incluir los Principios de México sobre el Régimen Jurídico del Mar.

3a.- Osadía en las concepciones jurídicas o mejor dicho, pionero en muchas instituciones que sólo después de transcurridos muchos años otras ramas del derecho se atreven a incluir en sus cuerpos de leyes, --como ejemplo podemos citar el de la sociedad anónima con su responsabilidad limitada a la aportación en acciones del socio respectivo que tiene su origen en las Corporas y en las sociedades-- y las otras instituciones como el préstamo a la gruesa, el seguro marítimo, la copropiedad, etc. (6)

También podemos ver que dió origen a ciertas prestaciones al trabajador, pues el Código de Comercio establecía en el artículo - 720, del libro III derogado, que si la muerte de un hombre de mar:

"hubiese ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará a sus herederos, con cluído el viaje, la totalidad de los salarios o la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como a los demás de su clase". (7)

Además, "no debemos perder de vista que el Derecho Marítimo - tiene como escenario el mar; y ahí, el hombre en contacto con la naturaleza se vuelve más humano. Son muchas las pruebas de valor y sacrificio en favor de un semejante; hechas por hombres de mar, --ofrendando en muchos casos lo más valioso que en el mundo existe; la propia vida". (8)

En materia de indemnizaciones por riesgo profesional, dicen - algunos literatos que los Hermanos de la Costa --tripulantes de buques, piratas y corsarios-- tenían un tabulador para calcular la indemnización que debía recibir quien perdía un brazo, un ojo, etc. durante el combate para lograr el botín.

Rodolfo Bellani, en su novela intitulada "El Pabellón Negro" serie Los Filibusteros del Caribe, Ed. Tor Buenos Aires 1955,p.9, ahí menciona algunos aspectos del "Seguro" que los Hermanos de la Costa tenían:

El brazo derecho	600 monedas de plata de 8 reales.
El brazo izquierdo	500 monedas de plata de 8 reales.
Cada pierna	400 monedas de plata de 8 reales.
Un dedo	100 monedas de plata de 8 reales.
Un ojo	200 monedas de plata de 8 reales.

A esta indemnización se agregaba la parte que le correspondiera del botín logrado.

Debe haber contenido mayor número de incapacidades clasificadas. Cuando el tripulante moría en combate, su parte del botín se repartía entre sus compañeros que salían con vida del encuentro.

Nota: El real tenía un valor de doce centavos y medio, cada moneda de plata de a 8, representaba cien centavos, o sea, en la actualidad un peso.

a) CONCEPTO DE DERECHO MARITIMO.

El Derecho Marítimo es una disciplina autónoma; pero vinculada con otras ramas del derecho, ya que, el orden jurídico es una unidad (se clasifica en distintas formas para fines estrictamente didácticos) indivisible como tal. Por autonomía, entiendo una subordinación un tanto relativa de una parte con relación al todo, - al cual está ligada necesariamente. Al respecto, se citan algunas definiciones o conceptos sobre el Derecho Marítimo:

- 1.- "Conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación - por mar". (9)
- 2.- El espacio marítimo ocupa el 73% de la superficie total - del globo, está regido por un orden jurídico integrado - por diferentes normas que, en conjunto, constituyen el De recho Marítimo en general. (10)
- 3.- "Conjunto de reglas que gobiernan la navegación desde el punto de vista jurídico". (11)
- 4.- "El Derecho Marítimo, dice Vivante, regido por el Código de Comercio, es la parte del derecho "privado" que tiene por objeto someter a reglas las relaciones jurídicas que nacen principalmente del ejercicio de la navegación, ya se practiquen como especulación, ya para recreo, descubrimientos, instrucción, etc." (12)

Así, en forma interminable podríamos citar otras definiciones y conceptos de otros autores; pero creo que para el objeto del presente trabajo, con lo anteriormente citado sea suficiente. Ahora me remito a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que en su artículo primero dice:

Artículo 1o.- "Será objeto de esta ley: la navegación ma-  
rítima portuaria y sus maniobras conexas; las empresas -  
navieras; los buques; los actos, hechos y bienes relacio-  
nados con el comercio marítimo".

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

De aquí se deduce que Derecho Marítimo es el conjunto de nor-  
mas que regulan la navegación en alta mar, en los puertos y por -  
analogía la navegación interior; así como las maniobras conexas de  
la navegación, a las empresas navieras, a los buques, a los actos,  
hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

El conjunto de normas referido no se encuentra agrupado en un  
solo código, sino que está disperso en distintas leyes que regulan  
la materia.

#### b) PARTICULARISMO O AUTONOMIA.

El particularismo del Derecho Marítimo es indiscutible. Ya -  
desde tiempos remotos se reconoció esto y a ello obedece que exis-  
tan leyes sólo aplicables al conjunto de operaciones relacionadas  
con el mar, desde aquellos tiempos remotos, hasta que Napoleón in-  
cluye las leyes de navegación en el Código de Comercio.

En la antigüedad tenemos las LEYES RODIAS que pasan al Dere-  
cho Romano. En la Edad Media las ciudades portuarias tienen leyes  
propias y tienden a aislarse del resto del país adquiriendo prerro-  
gativas y autonomía. Esto se vió en Italia con los ESTATUTOS DE -  
AMALFI; en Francia con los ROULES DE OLERON, en España con los CON-  
SULADOS DE BARCELONA, etc. Como antes se dijo, la Revolución Fran-  
cesa abolió la jurisdicción del almirantazgo y reunió en el Código  
de Comercio de 1807 todo lo relativo a la navegación; pero en el -

fondo la mayoría de los autores está de acuerdo en su autonomía, -  
puesto que para ello, basta lo siguiente:

- 1) "que la ciencia que se pretenda autónoma, sea lo suficientemente amplia al grado que permita un estudio especial;
- 2) que contenga doctrinas homogéneas dominadas por conceptos generales, comunes y distintos de los conceptos que informan otra disciplina;
- 3) que disponga de método propio, o sea, que emplee procedimientos especiales para conocer la verdad en el campo de su estudio u objeto de investigación". (13)

En resumen, se puede decir que para que exista una ciencia autónoma basta que tenga un método propio, un campo de investigación especial y esto lo satisface con mucho el Derecho Marítimo.

Debemos tener presente, que por autonomía no debemos entender soberanía, ni tampoco independencia, pues autonomía significa una relación de subordinación de la parte al todo.

Nuestra materia responde a todas estas condiciones exigidas, bien se forme con ella un sistema autónomo o se incluya en el Derecho Comercial. "Cualquiera que sea la agrupación exterior dada a las normas de Derecho Marítimo, éstas substancialmente, deben ser coordinadas y sistematizadas de un modo autónomo, que responda a las exigencias técnicas de navegación que no pueden desaparecer, - aún en el caso de que el legislador se empeñase en tutelar los intereses de clase de un modo más equitativo que el que hoy impera". (14)

La navegación marítima tiene aspectos muy especiales por el marco en que se desarrolla. Del punto de vista económico influye -

en la vida de los pueblos y la forma de efectuarse se refleja en - el Derecho: el buque al zarpar es una comunidad de personas y bienes aislados y fuera de la autoridad directa del gobierno del cual son súbditos. La autoridad la representa el capitán y esta comunidad se encuentra expuesta a riesgos excepcionales y propios de la aventura de mar. (15)

Sintetizando, podemos asegurar que el particularismo se manifiesta:

1o) En la economía cuando reglamenta la copropiedad marítima, el seguro y el préstamo a la gruesa, (ya en desuso pero que nació como institución típicamente marítima);

2o) En lo jurídico, al limitar la responsabilidad del armador a la fortuna de mar (existen excepciones en caso de responsabilidad por actos dolosos), en los casos que esta responsabilidad es - por actos del capitán o nacida de los contratos relacionados con - el transporte marítimo; las atribuciones del capitán de tipo técnicas, públicas y de índole privada; y la determinación en el sistema de nacionalidad del buque, copropiedad quirataria, registro e hipoteca del buque, etc., que no existe reglamentada en esa forma en - los ordenamientos terrestres;

3o) En lo social vimos como se anticipa a las leyes del trabajo en varios aspectos, pues erigió ciertas prestaciones para el -- hombre de mar, en una obligación jurídica, que tal vez, cuando mucho podrían ser deber moral en esa época. (16)

### c) CLASIFICACION.

Resulta muy difícil clasificar con propiedad el Derecho Marítimo, pues tiene relación con muchas ramas del Derecho, por ejem--

plo: con el Derecho Constitucional porque establece requisitos que deben llenar los marinos mexicanos, determina el mar territorial, aguas interiores, etc., y además establece la jurisdicción federal para el Derecho Marítimo.

Con el Derecho Civil, porque establece algunas disposiciones respecto a las facultades del capitán en materia de estado civil - de las personas y funciones de notario público que debe desempeñar.

Con la Ley Aduanal, Ley General de Población y la Ley de Vías Generales de Comunicación, que contiene la reglamentación administrativa de la navegación y los actos con ella relacionados.

Con el Derecho Penal, por los delitos que se cometan a bordo de las naves, o en aguas de jurisdicción mexicana, o los daños intencionales en instalaciones conectadas en alguna forma con la navegación, etc.

Con el Derecho Internacional, en cuanto fija los espacios marítimos y el acceso a los mismos, plataforma continental y la persecución de buques piratas, o que se dediquen al tráfico de esclavos, contrabando de drogas, etc. (17)

Con fines puramente didácticos se han hecho distintas clasificaciones de las cuales citaremos algunas:

- 1.- "Derecho Marítimo y Derecho de Navegación Interna". (18)
- 2.- Derecho Marítimo Público y Derecho Marítimo Privado.
- 3.- Derecho Marítimo Internacional Público y Derecho Marítimo Internacional Privado.

Derecho Marítimo Privado. Este comprende las relaciones de Derecho Marítimo entre particulares y actos mercantiles en ejercicio



del comercio marítimo como el fletamento, seguros marítimos, etc.  
(19)

Derecho Marítimo Público. "El Derecho Marítimo dice Bonnacase, no está constituido en forma integral por el derecho comercial marítimo, pues comprende un gran número de reglas de Derecho Público, entendiéndose por tal, "el conjunto de reglas cuyo doble objeto es:

- 1.- Fijar la estructura, los poderes y las obligaciones del - Estado, considerado en sus diversos órganos;
  - 2.- Definir y coordinar las relaciones de estos organismos entre sí, en primer lugar, y con los particulares, después"
- (20)

Derecho Marítimo Administrativo. Aquí quedan comprendidas las relaciones jurídicas derivadas de la navegación que se establecen entre el Estado y los particulares. (21)

El Estado regula la Marina Mercante, el personal del buque, - cónsules, puertos, etc.

Derecho Marítimo Penal. En esta rama del Derecho quedan incluidos los actos delictivos que se cometan en el ejercicio de la navegación y el carácter profesional de las personas que a ella se dedican, podría dar lugar a un Código Penal Marítimo adecuado al teatro donde se desarrolla la navegación (22) y se evitaría la reglamentación en leyes especiales dispersas.

Derecho Marítimo Internacional Público. Todas las naciones reconocen la libertad del mar y el tránsito por el mismo, pero existen problemas por el uso o abuso de esa libertad de navegación. Para evitarlos se realizan convenciones internacionales o tratados -

multilaterales con el fin de establecer ciertas reglas en materia de armamento, asistencia, abordaje, responsabilidad de los armadores, requisitos para el otorgamiento de bandera (23). También el tránsito por las aguas territoriales del país costero o por las -- aguas consideradas interiores. Aquí se encuadra también, el dere-- cho a perseguir a buques sospechosos de contrabando, de tráfico de drogas o esclavos en tránsito por alta mar, etc.

Derecho Marítimo Social. Aquí queda comprendida la condición social del marino, las condiciones en que realiza el trabajo, dura-- ción de la jornada, salario mínimo, medidas de higiene y seguridad en el buque, las guardias diurnas y las nocturnas, labores extras, descansos y licencias, etc. (24)

Estas son unas cuantas de las clasificaciones que pueden ha-- cerse del Derecho Marítimo con fines didácticos o de investigación.

#### d) EL DERECHO MARTIMO COMERCIAL.

El Derecho Marítimo Comercial (o privado como algunos le lla-- man) debe comprender: "La explotación del buque; los contratos a -- que da lugar; la comunidad de riesgos; las precauciones para evitar los o disminuirlos, y los conflictos de legislaciones distintas".

El ámbito internacional en que se desarrolla, puesto que el -- buque opera en puertos de distintas naciones y debe observar las -- leyes aduaneras, marítimas y las demás relativas de cada una de -- esas naciones. Por lo tanto, es manifiesto que esta rama del dere-- cho no puede ser circunscrita a una legislación nacional. (25)

Al respecto existe una división detallada de todo lo que debe contener el Derecho Marítimo Comercial o Derecho Marítimo Privado

como lo llaman otros.

A.- De los Derechos Reales. (El buque en el Derecho Privado y en el Público; la propiedad y sus medios de adquisición; la publicidad naval; la copropiedad; los derechos reales de garantía).

B.- De los Derechos de las Personas. (Personas principales, - armador, propietario, transportista de emigrantes, cargador, etc.) personal auxiliar; representantes, capitán, consignatario, etc.); personal marítimo (tripulación).

C.- De las obligaciones.

a) Derivadas de los contratos:

- 1.- Relativas al ejercicio de la navegación;
- 2.- Relativas al transporte marítimo;
- 3.- Relativas al tráfico marítimo;
- 4.- Relativas al crédito marítimo;
- 5.- Relativas a la seguridad marítima.

b) Derivadas de otras fuentes:

- 1.- Avería común;
- 2.- Asistencia y salvamento.

c) Derivados de los delitos y otras fuentes:

- 1.- Delitos marítimos;
- 2.- Colisión náutica.

D.- De la realización judicial de los derechos en materia marítima, (jurisdicción; competencia; procedimientos especiales; medios de prueba, etc.) (26)

Aquí, Brunetti supone que la ley nacional, puede regir en su totalidad al tráfico marítimo comercial, sin tomar en cuenta que -

el buque se desplaza también en puertos de países extranjeros y - que ahí muchas leyes nacionales son inoperantes. Quizás si pudiera ser aplicado a la navegación de cabotaje y a la interior y, por su puesto, a la fluvial.

Es muy difícil, desde el punto de vista doctrinal, poder decir si el derecho marítimo comercial es privado o es público. También, surge el problema doctrinal, de que si todo el Derecho Marítimo es comercial aunque falte el intento de lucro por parte de los contratantes. Nosotros al respecto no tenemos problema, porque la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo primero dice:

"Serán objeto de esta ley: la navegación marítima portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo"

Esto resuelve el problema de la Ley aplicable, puesto que en el artículo sexto de dicha ley, para mayor abundamiento, establece lo siguiente:

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

Ninguna disposición de esta ley se aplicará en oposición a los tratados, convenios y convenciones internacionales debidamente ratificados en los que México sea parte".

#### e) NATURALEZA JURIDICA DEL BUQUE, SUS PERTENENCIAS Y ACCESORIOS.

Naturaleza jurídica del buque. El buque es una cosa mueble - susceptible de apropiación y de ser hipotecado (27). Aquí el término cosa en sentido jurídico está supliendo al concepto de universalidad jurídica de hecho.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, al respecto en su artículo 106 establece:

"Se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles"

Por otra parte la mencionada Ley define la naturaleza jurídica del navío, de sus pertenencias y accesorios de la siguiente manera:

Artículo 107: "El navío y sus pertenencias y accesorios constituirá una universalidad de hecho...."

Por tanto, podemos concluir que buque mercante es una cosa mueble compuesta, que integra una unidad de hecho con una finalidad de lucro.

Concepto de buque.- En sentido general es un cuerpo hueco de ciertas dimensiones, que sirve como medio de locomoción por agua. (28)

La nave es cosa, no solamente en el sentido de un bien capaz de utilidades y producción económica, sino también en el sentido jurídico de un derecho patrimonial autónomo susceptible de relaciones jurídicas. (29)

Definición de buque: "El buque es una máquina flotante destinada a la navegación". (30)

"Los buques varían mucho en las formas y en las dimensiones; entre un transatlántico gigante y un pequeño bote pesquero no hay comparación posible; sin embargo, jurídicamente, el bote es un navío lo mismo que el gran transatlántico". (31)

También tenemos que los buques, se clasifican en la forma siguiente: en buques públicos, aquellos que hacen un servicio de marina militar, los buques de guerra, los que realizan levantamiento

de planos, misiones científicas e investigaciones oceanográficas, etc.

En buques privados, a todos los particulares dedicados al recreo o comercio marítimo.

También se clasifican en buques de altura, aquellos que prestan servicio en alta mar.

Buques de cabotaje los que realizan la navegación sin apartarse sensiblemente de las costas.

Buques de navegación interior, son aquellos que navegan por los ríos, esteros, etc.

Existe otro punto de vista para clasificar a un buque, partiendo del punto de vista de la naturaleza del servicio que presta. A los transportes de viajeros se les llama paquebotes.

Si el servicio prestado es de carga y pasaje, se les llama mixtos; si es dedicado a la carga únicamente, se les denomina cargueros.

Tomando en cuenta su medio de propulsión empleado se clasifican en veleros, vapores y navíos a motor.

Por la extensión de la travesía, en la navegación de altura cuando navegan por alta mar cubriendo largas distancias.

En navegación de cabotaje cuando se navega siguiendo las costas, éste a su vez se puede dividir en cabotaje nacional, cuando esta navegación se realiza exclusivamente en aguas de nuestro litoral marítimo que a su vez se puede subdividir en gran cabotaje y pequeño cabotaje cuando lo realiza embarcación no mayor de cien toneladas y en un viaje que no excede de 120 kilómetros de su puerto de matrícula.

De cabotaje internacional cuando siguiendo su navegación costera pasa el buque el límite de las aguas nacionales internándose en

las aguas de un país extranjero.

Otra clasificación de buques puede ser la siguiente: en buques de gran pesca, de pequeña pesca, embarcaciones de auxilio, - yates de recreo, etc.

Tomando en cuenta la bandera del buque podemos clasificarlos en: buques nacionales y buques extranjeros. (32)

Además, el buque por su naturaleza jurídica, debe ser identificado en su individualidad de una manera indubitable, aunque en el transcurso del tiempo la nave sufra reparaciones, transformaciones o modificaciones en su estructura, o en sus partes, su individualidad permanece jurídicamente invariable; es decir, sigue siendo la misma nave aún cuando se le llegara a cambiar el nombre inclusive. Salvo el caso de desguace y sucesiva reconstrucción, aunque ésta se efectúe con los materiales antiguos, la identidad desaparece. Puesto que la nave desguazada pierde su carácter res conexa. Aún aprovechando esos materiales la nueva nave será una cosa diferente. (33) Se entiende equiparado el desguace a la extinción de la personalidad jurídica o a la muerte biológica de la persona física cuando se cumplen los requisitos legales para que se tenga por tal.

Aquí debe tomarse en cuenta que la nave tiene su "nacionalidad", acta de abanderamiento y Suprema Patente de Navegación (34), etc. Y por medio de todos estos documentos se describen todas las características principales como son: Dimensiones de la nave, desplazamiento bruto y neto, arqueo, material de construcción, tipo de fuerza que la impulsa, estado de navegabilidad de la nave, etc., todo esto sirve para identificar al buque al grado de ser inconfun

dible con otro aún de la misma medida y características.

PERTENENCIAS Y ACCESORIOS. La Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 107 en su segundo párrafo establece lo que debemos entender por pertenencias y accesorios de la nave:

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

El Código Argentino reformado en su artículo 856 establece:

"La palabra buque comprende, además del casco y quilla los aparejos y demás accesorios para que pueda navegar. Con el nombre de aparejos se designan las lanchas, botes y canoas correspondientes al buque, municiones y provisiones, los mástiles, vergas, jarcias, velamen, anclas y anclotes, el cordaje, los útiles y todos los demás objetos fijos o sueltos que son necesarios para su servicio, maniobras y navegación, aunque se hallen separados temporalmente". (35)

De todo lo anterior debe deducirse, que por pertenencias debemos entender todo aquello que se le haya incorporado al buque y le sea indispensable para la navegación y maniobras. Por accesorios necesarios, se podrían tomar aquellos que facilitan aún más la navegación o maniobras o que proporcionan mayor seguridad o comodidad del buque. Por accesorios de lujo debemos entender todos aquellos que sirven de simple ornato o comodidad poco común en la mayoría de las embarcaciones de ese tipo. Entre otras cosas pueden citarse las siguientes: cuadros que adornen las cabinas, escudos y armas antiguas, muebles de lujo, clima artificial, y todo aquello que tenga una finalidad parecida.



## CAPITULO PRIMERO.

### B I B L I O G R A F I A .

- 1.- Danjon Daniel "Tratado de Derecho Marítimo" Tr. L. de Aguirre Fanaique. Ed. Reus Madrid 1931 Tomo I p.18.
- 2.- Danjon Ob.Cit. Tomo IV p.27 No.1,149.
- 3.- Dr. Cervantes Ahumada Raúl. Apuntes de clase 1967.
- 4.- Fariña Francisco "Derecho Comercial Marítimo" Ed. Comisariado Español Marítimo. Madrid 1948 Tomo I p.18.
- 5.- Brunetti Antonio "Derecho Marítimo Privado Italiano" Tr.R.Gay de Montenella. Ed. Bosch Barcelona 1950 Tomo I p.46-47.
- 6.- Brunetti Ob.Cit. p.134-135.
- 7.- Cervantes A. R. Apuntes de clase.
- 8.- Idem.
- 9.- Gamechogicoechea y Alegría Francisco de "Derecho Marítimo Español" Ed. C.O.C. Industria y Navegación de Bilbao. Bilbao - 1943. Tomo I p.8.
- 10.- Fariña Ob.Cit. Tomo I p.11.
- 11.- Gamechogicoechea Ob. Cit. Tomo I p.9 No.2.
- 12.- Idem. p.9 nota 2.
- 13.- Idem. p.38 No.41.
- 14.- Asquini, citado por Brunetti Ob.Cit. p.28 nota 2.
- 15.- Mezzera Alvarez Rodolfo "Curso de Derecho Marítimo" Montevideo Ed. Gráficas "33" 1946 p.28-29.
- 16.- Cervantes, Apuntes.
- 17.- Idem.
- 18.- Gierke Julius Von. "Derecho Comercial y de la Navegación" Tr. Juan M. Semon. Buenos Aires. Ed. Argentina 1957 p.11.
- 19.- Gamechogicoechea Ob.Cit. p.51 supra.

- 20.- Idem p.52 supra.
- 21.- Idem p.52 No.58.
- 22.- Idem p.52 No.59.
- 23.- Idem p.53 No.61.
- 24.- Idem p.54 No. 62.
- 25.- Farifia Ob. Cit. p.12-13.
- 26.- Brunetti Ob.Cit. p.77.
- 27.- Cervantes A. R. Apuntes.
- 28.- Gierke Ob.Cit. Tomo II p.225.
- 29.- Brunetti Ob.Cit. Tomo I p.255 No.84.
- 30.- Ripert Georges "Compendio de Derecho Marítimo" Tr.Pedro G.Sn.  
Martín. Ed. Tip. Argentina. Buenos Aires 1954.p.37 supra.
- 31.- Ripert Ob.Cit.p.37 No.34.
- 32.- Mezzera, Ob.Cit.p.71.
- 33.- Brunetti Ob.Cit.p.267 No.89.
- 34.- Idem p.268 No.89.
- 35.- Mezzera Ob.Cit.p.55-56 No.16.

## CAPITULO SEGUNDO.

### "EL ABANDONO COMO INSTITUCION DEL DERECHO MARITIMO COMERCIAL"

- a) Características del abandono y comparación con otras figuras del Derecho Civil.
- b) Diversas clases de abandono.
  - I.- Abandono a los acreedores.
    - 1.- Definición doctrinal y legal.
    - 2.- Características.
  - II.- Abandono a los aseguradores.
    - 1.- Definición.
    - 2.- Características.
  - III.- Abandono de hecho.
    - 1.- Definición.
    - 2.- Características.
  - IV.- Abandono Administrativo.
    - 1.- Definición.
    - 2.- Características.

## CAPITULO SEGUNDO.

### "EL ABANDONO COMO INSTITUCION DEL DERECHO MARITIMO COMERCIAL"

En la antigüedad fue desconocido el abandono en la navegación. El Derecho Romano tiene varias acciones contra el transportista náutico (nautae) en relación con las cosas entregadas para su transporte (receptum nautarum). En resumen había tres acciones frente al ejercitor que son:

a) La actio in factum de recepto in simplum; actio rei persecutoria (nisi restituant). Cualquiera que fuere el autor del daño, siendo un hecho imputable al armador, a la tripulación o al pasaje.

b) La actio in factum de recepto in duplum, ob damnum iniuria datum, por hechos imputables a personas al servicio del ejercitor. Esta era una acción de carácter penal que tendía a obtener el duplo del valor de la cosa.

c) Actio furtis adversus nautae. Aquí el actor podía ejercer la actio in duplum contra el ladrón o la honoris contra el ejercitor teniendo éste el beneficio del abandono por la responsabilidad del daño causado o por la cosa robada, y podía hacer uso del abandono noxal (1), que estudiaremos más a fondo en el curso del presente trabajo.

La institución del abandono en general, nace en el Derecho Marítimo Mercantil, a principio de la Edad Media, para en esta forma limitar la responsabilidad del armador a la fortuna de mar que forma el buque en explotación. En esa época las funciones y atribuciones del capitán eran amplísimas y además, como la navegación era a vela, tenían que aprovechar la dirección en que soplaran los vientos.

tos, por tanto, un buque no podía navegar hacia puerto contrario de la dirección de los vientos y eso hacía que los viajes duraran mucho tiempo. En estas circunstancias, desde que el buque salía del puerto el armador perdía contacto con su capitán, quien obraba siempre siguiendo lineamientos generales del armador cuando éste fuera posible; de no serlo, el capitán debería obrar conforme a su criterio, y claro, una desafortunada decisión del capitán podía dejar en la ruina al naviero por una pérdida superior al valor del buque y todo lo que transportara propiedad del armador.

En estas circunstancias, era frecuente la quiebra total de comerciantes navieros que perdían hasta el patrimonio de tierra. En consideración a todo lo anterior, desde las legislaciones marítimas medievales se limitó la responsabilidad del armador al valor del buque y sus accesorios, creándose la institución del abandono.

(2)

a) Características del abandono y comparación con otras figuras - del Derecho Civil.

Como sabemos, la propiedad sobre una cosa se encuentra integrada por el elemento subjetivo animus domini, o sea la intención de usar y disponer de la cosa sin más limitación que las establecidas por la ley. El otro elemento es de carácter físico, que consiste en la posesión material del objeto, que en Derecho Romano se le denomina simplemente corpus. Considerando lo anterior, generalmente en el abandono de hecho el propietario o armador del buque, ha perdido el corpus, pero conserva el animus ya que, por lo regular, este hecho es de índole fortuita, o sea ajeno a la voluntad del armador o dueño del buque. Este género de abandono, puede convertirse en un abandono tácito, cuando la conducta del armador, arrendatario o propietario induce a pensar que ha perdido el interés en la cosa. Cuando la persona autorizada por la ley hace abandono expreso de la cosa, estamos propiamente ante una renuncia al derecho de propiedad, o si es el caso del arrendatario o del armador, en esta forma hacen uso de la facultad que la ley les concede de abandonar el buque. Esto es independientemente de la responsabilidad que les resulte frente al arrendador.

I.- Características del abandono.

A continuación se enuncian algunos de los caracteres del abandono:

- 1.- Es un acto unilateral del armador o del arrendatario o - propietario del buque;
- 2.- Es una forma de actualizar la limitación de la responsabilidad del naviero o propietario del buque;
- 3.- Sólo opera en casos que no exista dolo de parte del naviero, y que la ley lo permita;

- 4.- Es una cláusula contractual, en los contratos de seguros;
- 5.- En el abandono a los aseguradores, que es el más antiguo que se conoce, opera como traslativo de dominio;
- 6.- En el abandono de hecho el armador está imposibilitado de tener la posesión del buque; pero conserva el animus, es decir, se comporta como dueño respecto al buque o sus restos;
- 7.- El abandono a los acreedores, es una especie de entrega - del buque para su venta, y para que se paguen sus créditos con el precio de la misma; y lo sobrante, si lo hubiere, queda a disposición del armador abandonatario;
- 8.- En el abandono administrativo, la persona facultada para ello por la ley, en forma expresa o tácita transfiere la propiedad del buque al Estado, en cuyas aguas territoriales se encuentra anclado, varado, hundido, encallado o - amarrado.

## II.- Comparación con otras figuras del Derecho Civil.

Como sabemos, el comercio marítimo adquiere mayor impulso con las sociedades maris, en la cual un socio aportaba el buque y el -- otro la carga y todo ésto se entregaba al capitán que se contrataba, por lo que la obligación de la sociedad se fundaba en una doble responsabilidad:

- 1.- Por elegir mal (Culpa in eligendo);
- 2.- Por no vigilar con diligencia al capitán (culpa in negligendo).

Pero, esta responsabilidad se limita porque es imposible que el armador vigile constantemente al capitán por razones que son ob

vias y además, porque si no se limitara la responsabilidad, al buque y sus pertenencias, tomando en cuenta lo peligroso que resulta la navegación, ningún comerciante intentaría este tipo de actividad.

Este abandono tiene semejanza con la institución del abandono noxal del Derecho Romano. A esto se refiere la siguiente cita que transcribo: "En cuanto a los delitos cometidos por esclavos o filius familias, el respectivo pater familias respondía del daño y de la multa privada, pero podía sustraerse a esta responsabilidad entregando al filius familias o al esclavo a la familia de la víctima (abandono noxal)". "En caso de venta o donación del esclavo - el nuevo dueño se exponía a la reclamación noxal". Esto era como hipoteca que gravaba al esclavo erga omnes y podía oponerse a cualquier nuevo adquirente. Esto operaba para dueños de barcos y hoteles, y cuando el infractor era libre, el patrón pagaba la multa -- privada y el daño causado con fundamento en la Lex Aquilia por su culpa in eligendo. (3)

También creo que pueda equipararse, al abandono que realiza el propietario de un inmueble a favor del Municipio, Estado o Federación, por los gravámenes que adeuda respecto a ese inmueble.

Aquí pudiera compararse la reparación del daño en materia penal y las multas en general. Según lo que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 22, - párrafo segundo:

"...No se considerará como confiscación de bienes la aplicación total o parcial de los bienes de una persona, hecha por la autoridad judicial, para el pago de la responsabilidad civil resultante de la comisión de un delito, o para el pago de impuestos o multas".



El deudor puede hacer abandono de su patrimonio en los casos establecidos por el citado párrafo.

Existe otro caso parecido, en el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, que se refiere a la responsabilidad en la copropiedad de las bardas comunes, paredes comunes, etc.

Artículo 944: "Todo copropietario tiene derecho para obligar a los partícipes a contribuir a los gastos de la cosa o derecho común. Sólo puede eximirse de esta obligación - el que renuncie a la parte que le corresponde en el dominio".

Así tenemos, que el propietario que no desee cubrir los gastos que le correspondan, puede hacer abandono de su parte y queda liberado de toda obligación. Esto resulta aplicable en todo tipo de co propiedad, siempre que la ley no establezca otra cosa.

El abandono, o sea la renuncia de la propiedad o el derecho, también opera en los casos de gravámenes reales, como son los siguientes: servidumbres, hipotecas, etc. El obligado se libera haciendo abandono a su acreedor hipotecario, o en el caso de la servidumbre abandonando el predio sirviente o si se tratare del dueño del predio dominante abandonando su derecho a la citada servidumbre. En esta forma, tanto el dueño del predio dominante como el del predio sirviente, pueden liberarse de su obligación respectiva abandonando la cosa a su acreedor o renunciando a su derecho.

En el caso de hipoteca, podemos citar el siguiente ejemplo: - una persona constituye una hipoteca sobre un inmueble de su propiedad para garantizar la deuda de un tercero. Por lo tanto, su responsabilidad se limitará al valor total del inmueble hipotecado - que puede abandonar a favor de su acreedor hipotecario, quedando -

libre de toda obligación.

En Derecho Administrativo, tenemos otro caso análogo, como es el de una persona que ha introducido al país un vehículo sin el pago correspondiente del impuesto. También puede abandonarlo en favor del Estado, independientemente del delito cometido por la introducción ilegal.

En Derecho Mercantil, existe el caso que contempla la Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos en sus artículos quinto, sexto y séptimo, en cuanto se refieren a una sociedad anónima que pida ser declarada en quiebra siempre que no exista culpa, dolo ni otro delito patrimonial, etc. En este caso la sociedad anónima, a través de su representante legal, hace entrega de todo su patrimonio a sus acreedores y se procede a su liquidación, pagándose los créditos generalmente en moneda de quiebra. Para todos los socios accionistas, ahí terminó su obligación.

Existen autores que equiparan el abandono de la nave a la quiebra del comerciante terrestre. Como ejemplo cito a Shuldreich Talleda Héctor A., que dice lo siguiente:

"El abandono y la quiebra... El abandono es una institución análoga (procesalmente) a la quiebra. Todos los acreedores del buque concurren y se gradúan los créditos de acuerdo con la ley".(4)

b) Diversas clases de abandono.

El abandono, es una forma de actualizar la limitación de la responsabilidad del naviero, a la fortuna de mar que constituye cada buque, y se funda en los siguientes principios:

- 1.- El buque es el centro de la industria naviera y en los viajes que realiza, queda fuera del control directo del naviero.
- 2.- La nave, es una especie de patrimonio afectado a un fin y cada buque es como una descentralización económica del patrimonio total del armador. (5)
- 3.- Por equidad, el que responda por actos del capitán y de la tripulación, debe hacerlo hasta cierto límite, puesto que de lo contrario, su patrimonio total quedaría expuesto a la buena o mala fe de sus empleados por actuar indebidamente o procurar arruinarlo.

Para actualizar esta limitación de la responsabilidad, existen cuatro sistemas:

- 1.- Sistema alemán o sistema de ejecución real.

Aquí la responsabilidad del naviero, es ilimitada, pero tiene derecho a pedir que la ejecución se circunscriba únicamente al buque y flete devengado;

- 2.- Sistema inglés o de la suma responsabilidad.

Este sistema desconoce la distinción entre fortuna de mar y fortuna de tierra. Tampoco existe el abandono, pero el naviero puede liberar su responsabilidad pagando 8L libras por tonelada de arqueo, y si en el accidente hubiesen resultado muertos o lesionados, la suma que debe pagar asciende a 15L libras por tonelada.

### 3.- Sistema norteamericano.

Aquí se reconoce al armador un derecho de opción; puesto que, puede abandonar el buque o abonar el importe del mismo, inmediatamente después del accidente; y

### 4.- El sistema francés.

En éste, el naviero tiene la facultad de abandonar el buque y el flete devengado en el último viaje. Esto tiene sus orígenes en el Consulado del Mar, Ordenanzas Marítimas de Valencia de 1250, de donde pasa a las ciudades Hanseáticas y a través de la ordenanza francesa de 1681 a la mayoría de los códigos marítimos latinos y a Holanda. Las leyes antiguas establecían que no debía privarse de todo lo suyo al propietario, que "ya pierde bastante con los buques por faltas del capitán, al cual no puede vigilar en la lejanía". En este sistema, si el buque perece totalmente, desaparece toda responsabilidad para el naviero. -

(6)

Es una limitación a la responsabilidad del armador, ya que, frente a sus acreedores sólo responde con la fortuna de mar, tal como se considera a cada buque, y no con todo su patrimonio. (7)

## I.- Abandono a los acreedores.

### 1.- Definición doctrinal y legal.

Concepto Doctrinal: es un acto unilateral liberatorio que no requiere el consentimiento de los acreedores, pasando a ser un patrimonio especial de liquidación destinado al pago de los acreedores abandonatarios preferentes. (8)

Definición legal. La Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 138 establece lo siguiente:

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

## 2.- Características.

- a) Es un acto unilateral del naviero al cual no puede ser -  
compelido por sus acreedores;
- b) No implica transferencia del dominio, sino entrega para -  
su venta y pago de los créditos de los acreedores abando-  
natarios;
- c) Para que un propietario o armador pueda hacer abandono -  
del buque, es necesario que éste esté permitido por la -  
ley;
- d) Cuando la responsabilidad tiene su origen en actos dolo--  
sos del armador no opera el abandono y responde con todo  
su patrimonio;
- e) El abandono del buque, representa para los acreedores --  
abandonatarios, una garantía limitada.

## II.- Abandono a los aseguradores.

### 1.- Definición.

El abandono a los aseguradores es una facultad del arma--  
dor, que la ejerce en ciertos casos para cobrar el total de la in-  
demnización pactada y constituye un acto traslativo de propiedad.

(9)

Es un medio de adquirir la propiedad de la nave por el -  
asegurador en los llamados siniestros mayores. (10)

### 2.- Características.

- a) Es un acto unilateral del armador;
- b) Es un acto que transfiere la propiedad;

- c) Sólo puede realizarlo el que tenga el interés económico y jurídico asegurado;
- d) Opera en caso de naufragio total;
- e) En todos aquellos accidentes de mar protegidos por la póliza, y que al realizarse el siniestro destruyan en sus tres cuartas partes el valor del buque;
- f) Generalmente, se encuentra establecido en una cláusula inserta en la póliza del seguro.
- g) Debe ser notificado el asegurador de la decisión de abandonar el buque, tomada por el armador y su aceptación por parte del asegurador.

La dejación-abandono a los aseguradores es una práctica muy antigua. Ya en el *Gidon de la Mer*, publicado en Ruán en el siglo XV se establece lo siguiente: La dejación es "una cesión de derechos". Esta regla fue recogida por la ordenanza de mil seiscientos ochenta y uno y pasa después al Código de Comercio de 1807 promulgado por orden de Napoleón.

Las pólizas de seguros la modifican, y establecen que en la falta de noticias de un buque y en otros casos muy graves, el asegurado puede hacer abandono del buque en favor del asegurador y éste debe pagar la total indemnización convenida. (11)

### III.- Abandono de hecho.

#### 1.- Definición.

Abandono de hecho es la no utilización del buque por su incosteabilidad, desgaste excesivo o innavegabilidad del mismo. -

(12)

También pudiera ser considerado abandono de hecho, cuando la tripulación o tripulación y pasaje, por causas ajenas a su voluntad, se ven en la necesidad de dejar solo el buque porque éste corre peligro de destruirse y el siniestro que se creía inminente no suceda. Ej: Un buque azotado por un temporal con la máquina descompuesta y el timón destruido, es empujado hacia las rocas de la costa. Ante esta certidumbre de que la nave se despedazará en la costa, la tripulación la abandona; pudiera suceder que un cambio del viento evitara el temido siniestro salvándose el navío, sin embargo, de hecho estuvo abandonado.

## 2.- Características.

- a) Es un acto unilateral de voluntad del dueño o del asegurador del buque, que no necesitan comunicárselo a ninguna persona, simplemente han perdido el animus domini;
- b) Al quedar abandonada la nave se convierte en "res nullius" que encontrándose en aguas nacionales y si se llenan los requisitos establecidos, pasa a propiedad de la Federación;
- c) Cuando el abandono de hecho es de carácter fortuito, no tiene relevancia para el derecho, puesto que el dueño se encuentra privado del corpus, pero conserva el animus domini. Al respecto la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 80 establece lo siguiente:

"El dueño del buque o buques naufragados o de sus restos, seguirá siéndolo cualquiera que sea el lugar donde se encuentren." (13)

El artículo 81 del mismo ordenamiento dispone:

"La apropiación de los restos de un naufragio será considerada y se sancionará como robo." (14)

Existen otras características; pero encuadran mejor en el llamado abandono administrativo, por tanto, ahí se tratarán en forma más amplia por ser el tema de la presente tesis.

#### IV.- Abandono Administrativo.

##### 1.- Definición.

a) El abandono es un derecho que la ley confiere al dueño del buque y que éste puede utilizar con la sola manifestación unilateral de su voluntad, cuando existen los presupuestos de la institución. (15)

b) Es una conducta del armador con relación al buque, a la cual la ley atribuye el traslado de dominio en favor del Estado.

"El abandono es una facultad que la ley otorga al naviero para eximirse del cumplimiento integral de sus obligaciones". (16)

"Abandono por salvamento es un caso de derelicción que implica un modo de adquirir a favor del Estado". (17)

##### 2.- Características.

a) Es un acto unilateral;

b) Es una presunción legal, -no se ha determinado si es jure et jure o es juris tantum- establecida en la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 217 fracciones II, III, IV y V. La fracción I es cesión de la propiedad en favor del Estado y el artículo 218 de la misma ley es autorización de desguace de la nave;

c) Es una situación de hecho reglamentada por la ley;

d) Aquí el silencio del interesado se toma como renuncia tácita a su propiedad o derechos;

e) Sólo opera a favor de la Federación;



f) Es un acto traslativo de propiedad, aún por quien no la tiene, pero que la ley lo autoriza al abandono.

## CAPITULO SEGUNDO.

### B I B L I O G R A F I A .

- 1.- Brunetti Ob.Cit.Tomo I p.159-160.
- 2.- Mezzera Ob.Cit. p.155-156. Aquí inclui nociones generales de otros autores y de los apuntes de clases.
- 3.- Floris Margadant S. Guillermo "El Derecho Privado Romano" Ed. Esfinge. México 1960 p.436.
- 4.- Shuldreich Talleda Héctor A. "Derecho de la Navegación Marítima, Fluvial y Aéreo" Ed. Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales. Buenos Aires. 1963. p.421.
- 5.- Cervantes. Apuntes de clases.
- 6.- Idem y aumentados con citas de Fariña Ob.Cit. p.112-113.
- 7.- Cervantes. Apuntes de clases.
- 8.- Mezzera, Ob.Cit.Tomo I p.166.
- 9.- Idem, p.163.
- 10.- Brunetti Ob.Cit.p.381 No.130.
- 11.- Ripert Ob.Cit.p.451 No.709.
- 12.- Cervantes. Apuntes de clases.
- 13.- Cervantes A.R.Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 14.- Idem.
- 15.- Mezzera Ob.Cit.p.166.
- 16.- Gamechogicoechea Ob.Cit.Tomo II p.193.
- 17.- Brunetti Ob.Cit.Tomo I p.157-158.

### CAPITULO TERCERO.

#### EL ABANDONO ADMINISTRATIVO.

- 1.- Definiciones doctrinales y legales.
- 2.- Derecho extranjero.
  - a) Argentina.
  - b) España.
  - c) Francia.
- 3.- Su reglamentación administrativa en nuestro país.
  - a) Intervención de la Secretaría de Marina.
  - b) Intervención de la Secretaría del Patrimonio Nacional.
  - c) Intervención de otras Secretarías o Dependencias.

## CAPITULO TERCERO.

### EL ABANDONO ADMINISTRATIVO.

#### 1.- Definiciones doctrinales.

El abandono es una modalidad jurídica exclusiva del Derecho Marítimo mediante la cual puede el naviero limitar su responsabilidad al valor del buque con todas sus pertenencias y de los fletes que hubiere devengado en el último viaje. (1)

Abandonar -Derecho Marítimo. Hacer renuncia de todo derecho - de dominio sobre un buque o mercancías en beneficio de los aseguradores o acreedores- abandono. (2)

Abandonar "evacuar, un fuerte, un buque o hacer cesión de él o de su cargamento". (3)

Abandono. La acción de abandonar una nave por naufragio, por huir del enemigo, etc. (4)

"En la Edad Moderna se reconoce al Estado la propiedad de las cosas que quedan del naufragio. Los despojos entonces corresponden al Estado". (5)

Esta institución, aunque es conocida desde hace algún tiempo, parece que muy pocos países la reglamentan, por ejemplo Francia, - México y España.

Según Danjon, en Francia, la Ordenanza de 1681 en su artículo 27 establecía que:

"Los navíos naufragados cerca de la orilla y las mercancías y otros efectos provenientes de restos de naufragios encontrados sobre las playas pertenecen al Estado si no son reclamados en el año y día por su propietario". (6)

Aquí establece la usucapion en un año y un día a favor del Estado.

También menciona, que si se tratara de objetos pertenecientes al enemigo, los dos tercios pertenecerán inmediatamente a los salvadores y el tercio restante al Estado. (Ley del 26 Nivoso año VI Artículos 1 y 2). (7)

Aquí, mas que de un abandono administrativo se encuentra dentro del Derecho de Presa.

En el lugar oportuno trataré más a fondo el presente tema.

Definiciones legales mexicanas. La ley no las define en forma expresa, pero el artículo 86 de la LNCM que dice:

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

Además tenemos la Ley de Vías Generales de Comunicación que establece:

"Artículo 217: Se considerará abandonada una embarcación:

- I.- Cuando así lo declare el propietario ante las autoridades marítimas;
- II.- Cuando permanezca en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación durante un plazo de 5 días sin que se solicite la autorización de amarre o de abandono respectivo;
- III.- Cuando, fuera de puerto permanezca sin hacer operaciones y sin tripulación durante un plazo de 30 días, sin que solicite la autorización respectiva de amarre o abandono.
- IV.- Cuando hubieren transcurrido los plazos y prórrogas a que se refiere el artículo 215 sin que la embarcación sea puesta en servicio; y
- V.- Cuando dentro de los límites de un puerto quedare varada o se fuere a pique sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento, dentro del plazo y las condiciones que determine la Capitanía de Puerto".

El artículo 215 del mismo ordenamiento dice:

"Cuando transcurrido el plazo de amarre y las prórrogas, en su caso, no se pusiere en servicio la embarcación, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de irse a pique o constituyere

un estorbo para la navegación o el tránsito marítimo, a juicio de la Capitanía de Puerto ésta ordenará su remolque al lugar que considere conveniente. Si no se cumpliera la orden, la misma Capitanía de Puerto ordenará la maniobra por cuenta de los propietarios de la embarcación, haciendo efectiva la fianza y procediendo al remate de la misma, cuando el importe de aquélla no fuere bastante para pagar el de las manobras, quedando el resto a disposición de los propietarios".

De los citados artículos podemos extraer un concepto que contenga más o menos las notas esenciales de los mismos, que podría ser el siguiente:

El abandono administrativo es la pérdida del interés del que puede disponer de la nave que se hundió, naufragó, encalló o está fondeada en puerto o fuera de éste o amarrada definitivamente y el desacato a órdenes de la autoridad marítima respecto a la nave y su situación jurídica indefinida.

El abandono que nosotros llamamos administrativo, en la Dirección de Marina Mercante de la Secretaría de Marina, le llaman abandono legal y así figura en los oficios que giran entre sí las autoridades marítimas durante el procedimiento respectivo.

## 2.- Derecho Extranjero.

### a) Argentina.

En Argentina, como en todos los países se reglamenta en forma más o menos minuciosa el abandono a los aseguradores en el Código de Comercio, artículos 1232 al 1250 y el abandono a los acreedores de los artículos 778 al 880; pero respecto al abandono de hecho que es el género, dispone el artículo 929:

"Es prohibido al capitán el abandono del buque, sea cual fuere el peligro, a no ser en caso de naufragio..." (8)

El salvamento que está relacionado con el abandono de hecho lo trata el artículo 1305 que dice:

"Los casos de salvamento son:.... párrafo cuarto: si hallándose un buque en peligro inminente o no presentando ya seguridad es abandonado por la tripulación, o cuando habiéndose ésta ausentado, ocupan el buque los que desean salvarlo y lo conducen a puerto con toda la carga o parte de ella".  
(9)

Por los artículos siguientes puede deducirse que el propietario del buque o despojos sigue siéndolo por 10 años.

"Artículo 1297: No mediando reclamaciones, debe - procederse a la venta en remate público, sin pérdida de tiempo, de todos los efectos que por su mal estado o por naturaleza, están sujetos a deteriorarse, o cuya conservación o depósito en especie fueren evidentemente contrarios a los intereses del propietario" (10)

"Artículo 1298: Dentro de los 8 días siguientes - al salvamento, se hará anunciar en uno de los periódicos del lugar más próximo, todas las circunstancias del suceso y número de los efectos, invitando a los interesados a que deduzcan sus respectivas reclamaciones. Ese anuncio deberá ser repetido cuatro veces, una cada mes"; y, mas adelante dispone que, "al presentarse el dueño, sólo pagará los gastos de salvamento".

"Artículo 1299: Justificado el derecho del reclamante por los conocimientos u otros documentos legales se le entregarán los efectos salvados, previo pago de los gastos de salvamento". (11)

"Artículo 1300: No apareciendo persona alguna a reclamar después de los cuatro avisos arriba mencionados, y de transcurrido el término de un año se procederá a la venta en remate público conforme a lo dispuesto por el artículo 1292. En tal caso, la aprobación judicial de la cuenta no perjudica al derecho de los interesados que podrán hacer los reparos y las debidas observaciones que crean convenientes" (12)

De aquí se desprende que es refutable la cuenta de gastos aun cuando haya sido aprobada por el juez. El artículo 1292 se refiere a la deducción de los gastos de salvamento del total logrado en la venta en subasta pública.

"Artículo 1301: El propietario de los objetos salvados podrá durante 10 años reclamar el importe del precio de la venta. Transcurrido ese plazo, la cantidad depositada pasará a dominio del fisco". (13)

Los artículos anteriores, tal parece que se refieren únicamente a objetos, sin mencionar en forma expresa al buque, así que no sabemos si queda o no incluido. Pero el artículo siguiente hace pensar que el dueño del buque lo es eternamente, sin tomar en cuenta el lugar donde se encuentre la nave o sus restos.

"Artículo 1302: No se pagará derecho alguno de varamiento, naufragio, ni otro semejante del buque o efectos naufragados, ya sea que pertenezca a nacionales o extranjeros". (14)

b) España.

En el derecho positivo español, los propietarios de buques naufragos conservan su derecho de propiedad, pero si por el lugar donde se encuentre sumergido representa un peligro, se puede obligar al dueño a proceder a su extracción, y en ciertos casos la misma administración la efectúa y procede a valorar los restos. (15)

En España cuando un autor habla de abandono a favor del Estado, es únicamente en los casos en que el Estado ha contratado -- con un particular para que éste le transporte ciertos efectos por mar y si la carga se llegara a dañar, el transportista puede hacer uso del derecho de abandono del buque en favor del Estado. Aquí estamos frente al abandono a los acreedores, que en este caso sería el Estado.

SALVAMENTO Y HALLAZGOS EN EL MAR. TITULO ADICIONAL A LA LEY DE ENJUICIAMIENTO MILITAR DE MARINA. REAL DECRETO.- LEY DE 10 DE JULIO DE 1925:

"Artículo 23: Para el salvamento que prevé el artículo 11 se observarán las siguientes prevenciones:



...b) Cuando se trate de materiales de un buque sumergido o de restos de un naufragio, que se hallen fuera del puerto y en paraje donde no constituyan peligro ni incomodidad para la navegación, la autoridad de Marina consentirá que por las personas que tengan legítimo derecho al aprovechamiento de los indicados materiales o restos se efectúen los trabajos convenientes para la extracción y salvamento.

c) Cuando ocurrido el naufragio de un buque dentro del puerto, se presentarán las personas indicadas en la letra anterior con la pretensión de efectuar por sí el salvamento, la autoridad de Marina, de acuerdo con el Ingeniero - Jefe del grupo de puertos correspondiente o del Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto, y previo examen y aprobación del proyecto que le sometan los interesados, podrá acceder a ello, señalándoles un plazo prudencial para la terminación de los trabajos. Transcurrido éste o hecho el abandono del buque, uno u otro de los citados Ingenieros, según el caso, de acuerdo con la autoridad de Marina, procederán a la extracción de los materiales o restos sumergidos, quedando el casco o efectos que se salven efectos al pago de los gastos que ocasione este servicio, e ingresándose el sobrante del precio que se obtenga de su venta en pública subasta en el Tesoro Público.

Si el buque naufragado o sus restos se hallaren fuera del puerto, pero en paraje de la costa donde pudieran representar un peligro para la seguridad de la navegación, la autoridad de Marina podrá adoptar por sí las disposiciones a que se refiere el párrafo anterior, solicitar del Ingeniero a quien corresponda los informes y la prestación de auxilio que estime convenientes.

Para la fijación del plazo que se conceda a los interesados para la extracción, se tendrá en cuenta la posibilidad de emplear el material de salvamento que posean la Junta de Obras del Puerto o la Jefatura del grupo de puertos, a fin de que la operación se realice con la brevedad que exija el servicio comercial del puerto y el peligro de que, por penetrar en los fondos fangosos o por otra circunstancia, llegue el buque a estado que haga más difíciles y penosos los trabajos.

d) Cuando un buque varado, embarrancado o sumergido, obstruya una ría, canal o entradas de un puerto, cerrando o dificultando su paso en sitios donde causa perjuicios al normal desenvolvimiento del tráfico marítimo, y los propietarios o interesados en el buque hagan abandono de él, no den fin al salvamento dentro del plazo señalado o no hubieren comparecido, la autoridad Marina o el Ingeniero Jefe del grupo de Puerto o el Ingeniero Jefe de la Junta de Obras del Puerto podrán acordar que se lleve a cabo su desguace, aún por medio de explosiones.

e) Cuando un buque se vaya a pique dentro de un puerto comercial o en sitio de sus inmediaciones donde perjudique a la navegación, el procedimiento judicial determinado por la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina se referirá exclusivamente a las personas que hallan podido tener relación con el naufragio. Respecto al buque suergido, la jurisdicción se ejercerá exclusivamente por la Comandancia de Marina y por el Ingeniero Director del Puerto, en la forma que determina el Real Decreto de 21 de marzo de 1882, en lo que no se oponga a las disposiciones que estén vigentes".

Del artículo siguiente se puede extraer un concepto del abandono de hecho para el Derecho Español.

Sección Segunda.- De los Hallazgos.

"Artículo 40: El capitán o patrón de un buque que, encontrando en el mar a otro buque logre ponerlo a salvo en aguas españolas, tendrá derecho a un premio, que consistirá en la tercera parte del valor del buque y del cargamento que conduzca, sin que este premio pueda aumentarse en consideración a gastos o perjuicios de cualquier clase sufridos por el buque hallador.

Este premio se repartirá en la forma que determina el artículo 21.

Se entiende, para estos efectos, por buque abandonado el que se encuentra en la mar en cualquiera de los casos siguientes:

- 1.- Sin gente.
- 2.- Con ella, pero en condiciones o circunstancias que les priven del pleno dominio de sus facultades intelectuales, y, por consiguiente de una relación normal con la dotación del buque salvador; y
- 3.- Con personas menores de 18 años o mayores de 70".(16)

De lo anterior se pretenderá extraer un concepto de buque -- abandonado.

Buque abandonado es aquél que se encuentra en el mar sin gente o con ella, pero en condiciones psicológicas anormales que impidan la relación normal con la dotación del buque salvador, o que el buque se encuentre tripulado por menores de 18 años o mayores de 70.

Como se puede observar resulta demasiado discutible, ya que -- puede suceder que la tripulación sufra un trastorno transitorio -- por ejemplo una borrachera colectiva y que el buque esté anclado -- en la alta mar o que se encuentre en un mar profundo en muchas millas a la redonda y completamente tranquilo; tratándose de menores de 18 años y mayores de 70, puede darse el caso que los menores sean expertos marinos o que estén capitaneados por un viejo lobo de mar de mas de 70 años, en este caso es discutible que la nave se encuentre en algún peligro por falta de experiencia y fuerza física para su perfecto manejo. En cuanto a los mayores de 70 puede darse el caso siguiente: que un buque que necesite una dotación ordinaria de diez hombres, en vez de éstos llevara 20 marinos mayores de 70 años, pero en completa salud y pleno vigor físico y, sin embargo, según la ley se consideraría abandonado. Ahora un caso contrario, una embarcación grande navegando en el mar con un solo marino cuya edad se encuentre entre los 18 y 70 años no se consideraría abandonada de acuerdo con la ley.

c) Francia.

"Los navíos naufragados cerca de la orilla, y las mercancías y otros efectos provenientes de restos de naufragios encontrados sobre las playas, pertenecen al Estado si no son reclamados en un año y un día por sus propietarios (Ordenanza de 1681 Artículo 27)". "Los objetos sumergidos que no dejen vestigios permanentes en las superficies de las aguas, pertenecen en sus 8 décimas partes al que las saque y en sus dos décimas restantes al Estado, si sus propietarios no han emprendido su extracción en los 6 meses, que deben contarse a partir de la primera noticia del naufragio. (Declaración del 15 de enero de 1735 Artículo 30)".

Cuando se trate de anclas, quien las extraiga del fondo debe declararlo en la inscripción y si no son reclamadas por su dueño - dentro de dos meses a partir de la declaración, las anclas pertenecen por entero al salvador. (17)

Si un buque se hundiera sin dejar rastros visibles en el agua, el Capitán de Puerto del departamento en el cual ocurrió el siniestro inmediatamente publicaba un aviso circunstanciado, y si en dos meses, a partir de la publicación no comparecen los interesados a manifestar que intentarán el salvamento, o si compareciendo dejassen transcurrir cuatro meses sin emprender las obras, o después de iniciadas las abandonen durante cuatro meses a partir de su constitución en mora, las cosas sumergidas se considerarán abandonadas y pasan a poder del Estado. (Artículo 137 Código Marítimo Mercante).

Cuando el hundimiento ocurra en un lugar en que el buque hundido constituya peligro o dificulte la navegación, los propietarios estarán obligados a intentar el salvamento y despejar el fondo a sus expensas, dentro del plazo fijado por la oficina de puerto previo dictamen pericial; de lo contrario se considerará el buque -- abandonado a favor del Estado, que dispondrá la extracción del obstáculo. (Artículo 176 Código Marítimo Mercante).

La última disposición está completada por el Artículo 871 del Reglamento Marítimo Mercante. (18)

En Francia ocurre un detalle curioso, cuando un naviero abandona el buque a los aseguradores, éstos liquidan totalmente el -- riesgo asegurado pero rechazan el abandono, es decir, rechazan la

propiedad. Si el buque asegurado pasara a propiedad de los aseguradores, se considera que son despojos y el buque puede ser abandonado, mas no así sus despojos. Por lo tanto, si causara algún accidente, como por ejemplo, que otro buque vaya y choque contra él, - aún en ese caso, los aseguradores serían responsables del citado accidente y deberían pagar los daños que el otro buque sufriera. - Esto lo vienen aplicando en forma supletoria porque es una disposición contenida en el Artículo 216 del Código Civil.

El abandono administrativo en Francia es conocido con el nombre de abandono por salvamento y también con el nombre de "dejación". La doctrina le llama "dejación" cuando es un abandono en favor del Estado, y le llama abandono cuando éste es en favor de los aseguradores o acreedores.

El abandono por salvamento tiene su origen en la Ordenanza de 1681, y en la actualidad lo trata el Código Marítimo Mercante y - aprovecha únicamente al Estado.

El citado código contempla dos posibles casos distintos:

1.- Artículo 137: Aquí considera el caso de una nave naufragada en aguas territoriales sin dejar rastro aparente, ordena que la autoridad marítima local publique inmediatamente un aviso detallado del caso, y dentro de dos meses de la publicación el propietario o los demás interesados en la nave o cargamento están obligados a declarar si intentarán o no la recuperación. Si no declaran o no extraen los restos, el buque naufragado se reputa abandonado y su propiedad adjudicada al Estado.

El artículo tiene dos supuestos: 1o.- Que el naufragio haya ocurrido en aguas territoriales y dentro del límite de actividades administrativas de la Capitanía de Puerto y 2o.- Que la nave suer

gida sea recuperable, aunque sea en parte.

2.- Artículo 176: Aquí trata el caso de las embarcaciones que se hundan en el interior de un puerto u otra estación marítima, o en canal de acceso. Cuando esto ocurre, los propietarios deben efectuar la recuperación y dejar libre de estorbos los fondos a sus costas dentro del plazo que les fije la oficina del puerto, previa peritación. De lo contrario la nave se supone abandonada en favor del Estado que procederá a su extracción.

El artículo 722 del Reglamento Marítimo Mercante dispone que los propietarios e interesados en la nave, después de haber justificado su voluntad de proceder a la recuperación, deben suscribir en la Capitanía de Puerto, un acto formal, obligándose a que desde el plazo que sean comenzadas las operaciones hasta que estén terminadas, todos los gastos necesarios irán a su exclusivo cargo. El plazo señalado puede ser prorrogado por causa justificada.

Los artículos 726, 728 del Reglamento Marítimo Mercante complementan los códigos disponiendo que en caso de abandono de las operaciones iniciadas de recuperación, sin que hayan sido reemprendidas después de la constitución en mora, transcurridos los términos señalados se entenderán de pleno derecho abandonadas conjuntamente las cosas naufragadas y el producto entregado al Estado sin que sea necesario ningún acto administrativo y no podrán los interesados reclamar los gastos efectuados para la parcial recuperación, pero el artículo 278 continúa; el abandono de las cosas naufragadas, real o presunto y así mismo de las cosas parcialmente recobradas cuando sea del caso, el Capitan del Puerto competente, lo hará constar mediante proceso verbal en forma administrativa.

El artículo 724 del Reglamento Marítimo Mercante dice que no se halla en las facultades de los propietarios o interesados, el poder proceder a la recuperación en aquellas partes solamente de las cosas naufragadas de fácil y menos costosa extracción del mar y dejar las demás que llenen el fondo y constituyan un peligro y un obstáculo para la navegación.

El Reglamento Marítimo Mercante establece:

"Artículo 871: La oficina del puerto compartimental, hará notificar a los propietarios una admonición para que procedan a sus costas a la recuperación del naufragio dentro del plazo que será fijado en el requerimiento visto el informe de los ingenieros civiles.

Quando los propietarios no procedan a la extracción dentro del plazo fijado, el apartamiento del escombro se hará de oficio; y en el caso de que el valor de la recuperación no baste para cubrir los gastos originados la oficina del puerto procederá a hacer efectiva la diferencia; según la disposición combinada de los artículos 176 y 205 del Código Marítimo Mercante y las normas establecidas por el presente reglamento".

Ascali opina que es una disposición insensata y opresiva que destruye los efectos del abandono, imponiendo el reembolso de los gastos excedentes del valor de las cosas recuperadas, mientras que el artículo 176 del Código en caso de abandono presunto traslada éstos gastos a cargo del Estado; y dice que esta disposición es inconstitucional y resulta inaplicable a naves extranjeras.

Huetter refiriéndose a la Circular 21 de mayo de 1901, número 3,400 del Ministerio de la Marina que declara obligado al propietario a reembolsar al Estado los gastos adelantados por éste, cuando le sustituya en las operaciones de salvamento y hace notar que el abandono liberatorio del artículo 49 del Código de Comercio es completamente diferente al abandono regulado por el artículo 176 del

Código Marítimo Mercante que no depende de la malicia o actos del capitán y tampoco se limita a la fortuna del mar. Por lo cual, si después de la aprehensión de la nave abandonada y recuperada por parte del Estado; si éste no alcanza a reembolsarse de los gastos ocasionados por el procedimiento prescriptivo de que habla el artículo 56 y último párrafo del 205 del Código Marítimo Mercante - puede procederse a la ejecución del restante patrimonio del propietario. Sin embargo, toda responsabilidad por alimentos y gastos de repatriación hechos por el Estado de la tripulación del buque hundido, si se hace abandono de la nave ahí termina la obligación. Así lo establece el artículo 56 del Código Marítimo Mercante y también la Casación del Reino, 11 de enero de 1927 en la Corte di Casa, 1927, c.975 quedando eximido el propietario de hacer el reembolso al Estado por gastos de asistencia y repatriación.

(19)

3.- Su reglamentación administrativa en nuestro país:

a) Intervención de la Secretaría de Marina.

Al respecto la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 217 dice:

"Se considera abandonada una embarcación:

- I.- Cuando así lo declare el propietario ante las autoridades marítimas;
- II.- Cuando permanezca en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de cinco días, sin que se solicite la autorización de amarre o de abandono respectivo;
- III.- Cuando, fuera de puerto, permanezca sin hacer operaciones y sin tripulación durante un plazo de 30 días, sin que solicite la autorización respectiva de amarre o abandono;
- IV.- Cuando hubieren transcurrido los plazos y prórrogas a que se refiere el artículo 215 sin que la embarcación sea puesta en servicio; y
- V.- Cuando dentro de los límites de un puerto quedare varada o se fuere a pique sin que se lleven a cabo



las maniobras necesarias para su salvamento, dentro del plazo y en las condiciones que determine la Capitanía de Puerto".

En la fracción primera en realidad existe una cesión del derecho de propiedad en favor del Estado, quizás una renuncia a la propiedad convirtiéndose la nave en esta forma en res nullius.

La LVGC en su artículo 216 dice:

"Si una embarcación en estado de amarre se varare o se fuere a pique dentro del puerto, en condiciones tales que constituya un obstáculo para la navegación, será removida por los propietarios en el plazo que fije la Secretaría de Comunicaciones; si no lo hicieren se procederá en los términos del artículo anterior".

La LVGC en su artículo 215 dice:

"Cuando transcurrido el plazo de amarre y las prórrogas, en su caso, no se pusiere en servicio la embarcación, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de irse a pique o constituya un estorbo para la navegación o el tráfico marítimo, a juicio de la Capitanía de Puerto ordenará la maniobra por cuenta de los propietarios de la embarcación, haciendo efectiva la fianza y procediendo al remate de la misma, cuando el importe de aquella no fuere bastante para pagar las maniobras quedando el resto a disposición de los propietarios".

LVGC Artículo 218:

"Cuando una embarcación hubiere sido abandonada con autorización de la Capitanía de Puerto que corresponda, el propietario de la misma tendrá derecho a desmentarla; pero si el abandono se hubiere hecho sin contar con esa autorización, la embarcación quedará desde luego a beneficio del Gobierno Federal y se dispondrá de ella en la forma que determine la Secretaría de Comunicaciones".

En este artículo en realidad lo que sucede es que el propietario solicita el permiso para desguace de la nave, por lo tanto, no es abandono y ésto debiera decirlo la ley. En su parte final el artículo anterior, se refiere a la Secretaría de Comunicaciones que en la actualidad nada tiene que ver con la navegación ya que, todo

lo relativo lo controla la Secretaría de Marina por medio de la Dirección General de Marina Mercante que a su vez tiene una dependencia especializada que se denomina: Oficina de Comunicaciones Marítimas.

Existe otro artículo aplicable al abandono. La LVGC en su artículo 263 dice lo siguiente:

"En caso de naufragio de una embarcación dentro del puerto o en sus cercanías cuando lo afecte, el propietario o compañía interesada procederá a su extracción o remoción, dentro del plazo que fija la Capitanía, sin perjuicio de aplicarle lo dispuesto en el artículo 47, en caso de que se rehuse a hacer los trabajos respectivos".

El citado artículo 47 dice:

"Cuando la Secretaría de Comunicaciones -entiéndase que en realidad se refiere a la Secretaría de Marina- en los casos del artículo 52, ordena la ejecución de obras en las Vías Generales de Comunicación, hará la notificación por oficio certificado, en el que señalará el plazo para ejecutarlas. Si éstas no se hicieren dentro del término señalado, la Secretaría formulará el presupuesto respectivo, que servirá de título para cobrar previamente, el valor de la obra, siguiendo el procedimiento administrativo de ejecución establecido por el Código Fiscal de la Federación, y procederá por sí o por medio de terceras personas a la ejecución de las obras".

Lo que quiere decir el artículo 263 al referirse al 47, es que, si el propietario de nave naufragada no efectúa la extracción de la misma en el plazo fijado por la Capitanía de Puerto, que ésta haga el presupuesto de gastos del salvamento y dicho presupuesto hará las veces de título ejecutivo, que se hará efectivo por el procedimiento del citado Código Fiscal de la Federación.

El citado artículo 263 jamás se ha aplicado y menos aún, el artículo 47, en cuanto se refiere al naufragio y abandono de restos en el fondo de los puertos, etc. Si nos ajustáramos al texto literal de todos los artículos mencionados, el abandono administra

tivo sólo podría ser declarado, cuando el buque se hubiera hundido dentro del puerto, en sus cercanías cuando lo afectara. Para remediar la omisión que existe en cuanto a los buques hundidos o naufragados en el resto de las Aguas Nacionales, en la Dirección de Marina Mercante aplican supletoriamente el artículo 86 de la LNCM que establece:

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

Este artículo, en mi concepto, no puede aplicarse a toda nave que naufrague en aguas mexicanas; sólo les es aplicable a los que se constituyan en un obstáculo para la navegación. En mi opinión - debe modificarse para aplicarlo a toda nave que naufrague en aguas de jurisdicción mexicana, para que esas embarcaciones puedan ser - salvadas por el Estado o particulares autorizados para ello, pues de lo contrario esas naves se pierden totalmente sin producir ningún beneficio a nadie y cuando alguien las salva se crean situaciones complicadas.

Respecto a la intervención de la Secretaría de Marina, en el abandono administrativo de los buques, ésta es determinante, porque es en la citada Secretaría donde se efectúa todo el trámite que da principio con el informe que rinde la Capitanía de Puerto del lugar donde se encuentre una embarcación colocada dentro de los supuestos establecidos por el artículo 217 de la LVGC y el 86 de la LNCM; la citada información la remite a la oficina de Comunicaciones Marítimas, para que ésta a su vez lo haga del conocimiento de la superioridad. Cuando la nave naufraga, encalla o se encuentra -

abandonada en aguas mexicanas, procede la declaración de abandono definitivo en favor de la Federación de la nave de que se trate.

Existe un procedimiento sumamente farragoso para la declaratoria del abandono definitivo de los buques que se encuentran en el supuesto de las citadas leyes que regulan el abandono administrativo, y eso origina, que por lo regular, cuando se hace la respectiva declaratoria de abandono la nave en cuestión ya está en el fondo del mar tiempo ha.

Debiera reglamentarse una forma, sumaria si se quiere, para que esas naves no se destruyan, ésa es riqueza que se pierde y además, fuentes de trabajo que desaparecen. Hay que evitar todo ese papeleo burocrático, que es la causa de muchos males; además, cada Secretario que toma posesión de su cargo, imprime modalidades personales a todos los trámites que ahí se hacen. Regulada en forma breve y sencilla se ahorraría tiempo, dinero y se aprovecharía la Federación del valor de las naves abandonadas.

b) Intervención de la Secretaría del Patrimonio Nacional.

Cuando el buque abandonado es grande y su casco es de acero, la Secretaría de Marina notifica del abandono al Patrimonio Nacional, y éste toma a su vez posesión del buque a través de un enviado especial o del Jefe de la Oficina Federal de Hacienda del lugar más próximo. El destino que el Patrimonio da al citado buque es el siguiente: lo vende a las compañías fundidoras como chatarra. Si el buque es chico, no le pone interés y deja que se hunda. En esa forma muchos barcos se han hundido esperando que el Patrimonio disponga de ellos pero como son chicos no le ponen interés; o será que el negocio que pudieran realizar los funcionarios no los inspira.

Esto está mal porque se causan perjuicios, primero porque se destruye el buque y segundo porque generalmente queda en un puerto y al hundirse ahí, la arena se acumula sobre él y va formando bajos peligrosos para el tráfico y maniobras del puerto.

c) Otras Secretarías.

Interviene la Secretaría de Hacienda por medio del Jefe de Hacienda Federal del lugar más cercano, en representación de la Secretaría del Patrimonio Nacional y en especial del Departamento de Bienes Muebles de la misma. Su intervención sería únicamente para que hiciera un avalúo de la nave y remita la documentación al Patrimonio, para que éste determine el destino final del buque.

Hasta la fecha no tengo noticia que haya intervenido en ningún caso; pues en el que se le dió ingerencia después por motivo de contraorden dejó el caso sin realizar en él ninguna gestión de las que se le habían encomendado.

En el caso del buque Santiago de Calimaya, indebidamente intervino Puertos Libres Mexicanos, con el carácter de autoridad, - pues su papel debió haber sido únicamente el de dar aviso de la situación irregular de la nave, sin tratar de declarar el abandono y adjudicársela. Puertos Libres Mexicanos es una institución descentralizada y no una parte del Ejecutivo.

La Secretaría de Relaciones Exteriores interviene a petición de la Secretaría de Marina para que haga la debida notificación de los acuerdos que hacen la declaratoria de abandono definitivo de un buque con matrícula extranjera; en esta forma, por conductos diplomáticos se notifica la resolución a la embajada del país en el

cual está matriculada la nave que ha quedado dentro de los supuestos que establecen los artículos y las leyes que reglamentan el -- abandono administrativo en el Derecho Mexicano. Esa es toda la intervención de la Secretaría de Relaciones Exteriores, servir de en lace entre el Ejecutivo y la Embajada del país del cual porte bandera la nave.

### CAPITULO TERCERO

### B I B L I O G R A F I A .

- 1.- Martínez Hidalgo José Ma. "Enciclopedia General del Mar" Ed. Garriga. Madrid Barcelona 1957 Vol. I p.19.
- 2.- Idem.
- 3.- "Diccionario Marítimo" Ed. Estado Mayor de la Armada de México. México 1945.
- 4.- "Diccionario Marítimo" Ed. Litorales. México 1967 p.1 (Se expresa en iguales términos que el anterior citado).
- 5.- Shuldreich Talleda Héctor A. "Derecho de la Navegación Marítima, Fluvial y Aérea" Ed. Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales Buenos Aires 1963 p.1.
- 6.- Danjon Daniel "Tratado de Derecho Marítimo" Tr. L.de Aguirre Fanaique. Ed. Reus Madrid 1931 Tomo I p.112.
- 7.- Danjon Ob.Cit. p.112.
- 8.- "Código de Comercio y Leyes Complementarias" Ed. Arayú. Buenos Aires 1953.
- 9.- Idem.
- 10.- Idem.
- 11.- Idem.
- 12.- Idem.
- 13.- Idem.
- 14.- Idem.
- 15.- Alfin y Delgado Felipe "El Mundo Submarino y el Derecho" Ed. Ministerio de Marina. Madrid 1959 p.108
- 16.- Polo Antonio "Leyes Mercantiles y Económicas" Ed. Revista de Derecho Privado. Madrid 1956. Tomo IV p.152 a 154 y la 80.

- 17.- Danjon Ob.Cit. Tomo I p.112.
- 18.- Scialoja Antonio "Sistema de Derecho de la Navegación" Tr. De  
lia V. Frieder. Ed. Bosch. Chile 1950 p.170-171.
- 19.- Brunetti Ob.Cit. Tomo I p.356 a 358.



CAPITULO CUARTO.

ESTUDIO DE DIVERSOS CASOS DE ABANDONO ADMINISTRATIVO.

Primer Caso..... SANTIAGO DE CALIMAYA.

Segundo Caso..... MAUREEN.

Tercer Caso..... IRANI MARU 10.

Cuarto Caso..... DOCO.

## CAPITULO CUARTO.

### ESTUDIO DE DIVERSOS CASOS DE ABANDONO ADMINISTRATIVO.

Primer Caso.- SANTIAGO DE CALIMAYA (antes Leticia II).

#### ANTECEDENTES DEL CASO:

Con el nombre de Leticia II esta nave motor tiene su primer Pasavante fechado el día 30 de Septiembre de 1955 en el Puerto Libre de Salina Cruz, Oaxaca, en el cual se especifica que se dedicará a la pesca comercial, siendo su primer propietario el Ingeniero Roberto Avendaño Crozco.

En 1958 se matriculó a nombre de Armadores de Salina Cruz, S.A. aún con el nombre de Leticia II y sigue como barco de pesca comercial.

El 2 de Marzo se matricula a nombre de la Sociedad Mercantil Pesquera del Sur y cambia el nombre de Leticia II por el de Santiago de Calimaya con autorización de Marina.

El día 23 de Septiembre de 1966 el Bufete Jurídico Cruz & Acosta pide a Marina le informe el actual nombre del buque Leticia II y su paradero, pues tiene entablado juicio en representación de Nacional Financiera y de Fiduciaria Mexicana. Marina le informa que se encuentra semi hundido en el muro marginal norte de la dársena en el Puerto Libre de Salina Cruz, Oaxaca y el nombre actual es - Santiago de Calimaya.

En vista de que ha permanecido abandonada en el Puerto Libre de Salina Cruz, Oax., la nave que lleva el nombre de Santiago de Calimaya, las autoridades marítimas del Puerto Libre de Salina --

Cruz, Oax., levantan una acta para hacerlo constar y además, pedir la declaración de abandono en favor de Puertos Libres Mexicanos, - por encontrarse el citado buque dentro del supuesto que la ley señala para considerar que una embarcación se encuentra en estado de abandono.

Aquí debemos aclarar que, Puertos Libres Mexicanos es un organismo descentralizado y no es parte del Ejecutivo Federal; por lo que la citada petición de declararlo abandonado en beneficio de -- esa institución, era improcedente puesto que, ese tipo de abandono sólo opera en favor de la Federación.

#### CARACTERISTICAS:

Nombre de la nave: . . . . . Santiago de Calimaya.  
Propietario: . . . . . Pesquerías Cruz del Sur, S.A.  
Fecha de construcción y botado: . Agosto de 1955.  
Casco de la nave: . . . . . Madera.  
Eslora: . . . . . 17.50 mts.  
Manga: . . . . . 5.20 mts.  
Puntal: . . . . . 2.20 mts.  
Contorno: . . . . . 9.00 mts.  
Capacidad: . . . . . 149.00 M<sup>3</sup>  
Tonelaje Bruto: . . . . . 62.60 Tons.  
Tonelaje Neto: . . . . . 36.88 Tons.  
Motor propulsor: . . . . . "Caterpillar" 150 H.P. Diesel.  
Clasificación: . . . . . Buque motor de pesca comercial.  
Matrícula: . . . . . Nacional.

Procedimiento Administrativo para la declaratoria de abandono:

Por la copia del acta levantada por Puertos Libres Mexicanos, Marina Mercante se enteró que el buque Santiago de Calimaya tenía año y medio de estar amarrado e inactivo y además, se supo lo siguiente: la nave fué carenada por última vez en Noviembre de 1964 y se amarró definitivamente en el muelle número uno del Puerto Libre de Salina Cruz, Oax., el día 19 de Enero de 1965 quedando al cuidado de la misma el señor David Marín Salinas. Después de 5 meses de amarre e inactividad, el capitán de Puerto de Puertos Libres Mexicanos indicó a los encargados de la embarcación que era conveniente que la vararan y carenaran, para evitar que se fuese a pique amarrada en el muelle, y que, en caso de no carenarla y si las vías de agua aumentaban, debían trasladarla al muro marginal norte de la dársena, donde no sería un peligro en caso de hundirse.

En Julio de 1966 -al año y siete meses de estar amarrada e inactiva; se ordenó el traslado al citado muro marginal norte y no habiendo a quien dar aviso por encontrarse en abandono el buque, la autoridad marítima del lugar ordenó su remolque y amarre posterior con base en el artículo 215 y 216 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

"Artículo 215: Cuando transcurrido el plazo de amarre y las prórrogas, en su caso, no se pusiere en servicio la embarcación, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de irse a pique o constituya un estorbo para la navegación o el tráfico marítimo, a juicio de la Capitanía de Puerto, esta ordenará su remolque al lugar que considere conveniente. Si no se cumpliera la orden, la misma Capitanía de Puerto, ordenará la maniobra por cuenta de los propietarios de la embarcación, haciendo efectiva la fianza y procediendo al remate de la misma, cuando el importe de aquella no fuere bastante para pagar las manobras, quedando el resto a disposición de los propietarios."

"Artículo 216: Si una embarcación en estado de amarre se varare o se fuere a pique dentro del puerto, en -

condiciones tales que constituye obstáculo para la navegación. será removida por los propietarios en - el plazo que fije la Secretaría de Comunicaciones, - en la actualidad se entiende Secretaría de Marina - si no lo hicieren se procederá en los términos del artículo anterior"

De acuerdo con lo anterior, el buque fue remolcado y amarrado en el muro norte de la dársena y se le puso vigilancia como lo establece el artículo 96 del Reglamento de Policía de los Puertos.

La citada vigilancia en un momento dado, reportó a la Capitana de Puerto de Puertos Libres Mexicanos que el buque Santiago de Calimaya estaba semi hundido, la popa estaba descansando en el enrocamiento del muro marginal norte de la dársena y la proa estaba a flote porque el amarre le impedía sumergirse totalmente.

Hasta esa fecha ningún interesado en la embarcación se había presentado y Puertos Libres Mexicanos creyendo obrar de acuerdo - con el artículo 217 de la citada ley que establece:

"Se considerará abandonada una embarcación:....

V.- Cuando dentro de los límites de un puerto quedare varada o se fuere a pique sin que se lleven a cabo - las maniobras para su salvamento, dentro del plazo y en las condiciones que determine la Capitana de Puerto."

Puertos Libres procedió al salvamento de la nave; las maniobras para ponerla a flote y en lugar seguro empezaron a las 12.00 y terminaron a las 18.00 horas del día 3 de agosto de 1967; cubriendo todos los gastos Puertos Libres y para recuperarlos vendió la nave.

Según Puertos Libres debía declararse el abandono a su favor, y así lo pidió por escrito a la Secretaría de Marina, pero no por el concepto del salvamento efectuado, sino por el hecho de estar -

en abandono físico dentro del puerto. Ya sabemos que ésto sólo opera en favor del Estado.

Puertos Libres adjuntó a la petición que dirigió a Marina una copia del acta levantada el día 8 de Agosto de 1967, en que se hace constar el abandono de dicha nave. En oficio posterior pide permiso a Marina para cambiarle nombre al buque y ponerle INDEPENDENCIA en lugar de Santiago de Calimaya que es el actual, y además, - que le haga el cambio de dominio para que ya sea propiedad de Puertos Libres.

La Secretaría de Marina contestó que, comprobado el abandono, se haría la correspondiente declaración, pero que el buque pasaría a poder de la Nación a través de la Secretaría del Patrimonio Nacional; pero entre tanto, Puertos Libres ya había vendido la nave que hasta se encontraba pescando, despachada por ellos.

La Secretaría de Marina giró un oficio al Jefe de la Oficina Federal de Hacienda de Coatzacoalcos, Ver., para que hiciera un - avalúo del buque y lo diera a conocer a Puertos Libres para que - fuera la base sobre la cual se rematara al mejor postor.

El acuerdo de la declaración de abandono se publicó en el Diario Oficial del día 5 de Enero de 1968.

La Dirección General de Bienes Muebles del SePaNaI había girado oficio al Jefe de la Oficina Federal de Hacienda de Salina Cruz, Oax., para que en su representación valuara el buque y sus pertenencias y enviara la documentación al SePaNaI para decidir el destino posterior de la nave.

Según se sabe, Hacienda no intervino, se alegó que no era de su competencia y por acuerdo superior la Secretaría de Marina sin más trámite adjudicó el buque a Puertos Libres Mexicanos.

#### ANALISIS DEL CASO:

En el proceder de Puertos Libres Mexicanos, me parece que hay cierto dolo. En primer lugar por pedir que se declare abandonada - en su favor. Siendo que ésto sólo opera en favor del Estado; en segundo lugar, si el buque estaba semihundido y asentada la popa en el enrocamiento, no se justifica la cantidad tan elevada a que dicen que ascendieron los gastos del salvamento que es \$39,900.00 - más \$4,851.00 por concepto de sueldo a dos veladores; del día 3 de Agosto al 8 de Septiembre de 1967. Si el buque se hundió poco a poco -según se desprende de todos los datos- eso prueba que los citados vigilantes no cuidaban de la nave. Es probable que, únicamente desde lejos veían la nave, y eso de tiempo en tiempo; por lo que no se justifica que se les pagara un salario de más de \$30.00 diarios a cada turno. En resumen, se nota demasiado inflada la cuenta. Quizás ese era el motivo por el cual no quería Puertos Libres que se adjudicara la nave por el concepto de salvamento, pues temía la objeción que pudiera hacer algún interesado a la cuenta. Esto de inflar las cuentas es un hábito en todos los que efectúan salvamento, y como es lógico suponer, ésto determina que un dueño no trate de recuperar su nave y prefiera perderla. La autoridad debiera poner remedio a esta práctica. Por separado incluyo la cuenta de gastos, pues me parece más elocuente, que mi propia opinión.

Segundo caso: MAUREEN.

El yate norteamericano Maureen arribó al Puerto de Zihuatanejo, Gro., el día 22 de Diciembre de 1965 al mando del capitán y propietario Guy Gabaldón Serna de nacionalidad norteamericana, procedente de La Paz, Baja California en tráfico de turismo no comercial. La nave matriculada en Newport, Beach Cal. U.S.A. y de una capacidad de 13.00 toneladas brutas y 12 netas.

El citado capitán parece que tuvo dificultades, debido a que en combinación con el dueño del Hotel Safari que está en ese puerto, cobraba por pasear a los turistas que se hospedaban en el mencionado hotel, violando en esta forma la disposición que prohíbe a las naves de turismo dedicarse al transporte de pasajeros. La denuncia de esta actividad dió lugar a que por orden de Marina se hiciera la investigación del caso, y le fijaron al capitán del yate una fianza de \$1,000.00 que no depositó nunca y además, salió del puerto sin permiso de la respectiva Capitanía. Esta era la situación del capitán del citado yate, cuando, por último, sin el debido permiso de amarre definitivo ancló la nave en el ya mencionado Puerto de Zihuatanejo, quedando sin tripulación; pero encargó al señor José Guadalupe Sánchez Valencia, empleado del Hotel Safari, que la cuidara. El encargado del yate, no tenía documentos de marino, ni los conocimientos necesarios para el cuidado del mismo, y debido a ello, lo único que hacía era ir en las tardes a encender las luces de fondeo y regresaba a su trabajo en el hotel. Con mucha frecuencia la vigilancia del puerto reportaba a la superioridad, que esa nave permanecía con las luces de fondeo apagadas y sin ninguna persona a bordo, representando un peligro para el movimiento nocturno del puerto.



La Capitanía de Puerto llamó al encargado del yate, para que informara de la situación del mismo. El señor José G. Sánchez Valencia expresó que, desde el día en que se encargó del cuidado del yate, hasta la fecha en que compareció, no se le había pagado ni un centavo por su trabajo, y que él sólo se concretaba a encender las luces de fondeo. Respecto al capitán y dueño de la nave, dijo no tener noticias desde que se ausentó del lugar.

La Capitanía de Puerto tomando en cuenta que la nave está en peligro de hundirse, pidió instrucciones a Marina Mercante informándole del tiempo que tenía el yate fondeado en el puerto.

#### CARACTERISTICAS DEL YATE:

Nombre de la nave: . . . . .Maureen.  
Propietario: . . . . .Guy Gabaldón Serna.  
Capitán: . . . . .La misma persona.  
Casco del buque: . . . . .Madera.  
Eslora total: . . . . .40 pies.  
Manga mayor: . . . . .10 pies.  
Puntal: . . . . .3 pies.  
Tonelaje bruto: . . . . .13 Tons.  
Tonelaje Neto: . . . . .12 Tons.  
Motor propulsor: . . . . .Graymarine 225 H.P. Diesel.  
Ancla: . . . . .Una de 150.00 Kgs.  
Clasificación: . . . . .Yate de recreo.  
Matrícula: . . . . .Newport Beach, Cal. U.S.A.

#### PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LA DECLARACION DE ABANDONO.

En Marina al estudiar el expediente, se dieron cuenta de que ese yate se encontraba en el supuesto que establece el artículo -

217 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, girando por tanto un telegrama a la Capitanía de Puerto de Zihuatanejo, Gro., ordenándole tomara el barco Maureen a su cuidado, por iniciarse el procedimiento para la declaratoria de abandono legal de esa nave con apoyo en el artículo 217 de la LVGC.

Se comunicó a la embajada norteamericana la tramitación de la declaración de abandono en favor del Estado Mexicano del yate Maureen de matrícula norteamericana. La nota se envió a la Embajada en México por conducto de la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Embajada guardó silencio al respecto y el trámite quedó detenido mucho tiempo; quizás esperando conocer la opinión de esa representación diplomática; lo que no fue posible.

Así estaban las cosas cuando avisó la Capitanía de Puerto del Puerto de Zihuatanejo, Gro., que el yate Maureen se había hundido. Ya ante esta nueva situación, se procedió a declarar abandonado el buque, con apoyo en el artículo 86 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que dice lo siguiente:

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

Y se aplicó en el caso el artículo 217 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que en su parte relativa establece:

"Se considerará abandonada una embarcación... V.- Cuando dentro de los límites de un puerto quedare varada o se fuere a pique sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento, dentro del plazo y en las condiciones que determine la Capitanía de Puerto."

Cabe aclarar que el buque se hundió el 16 de Junio de 1967 y se declaró el abandono hasta el día 27 de Noviembre del mismo año.

Durante el tiempo que la Capitanía de Puerto tuvo a su cargo el cuidado del yate, efectuó gastos por concepto de vigilancia y - mantenimiento por un total de \$7,534.00. Los gastos son del día 31 de Agosto de 1966 al 11 de Abril de 1967.

#### ANALISIS DEL CASO.

Se tuvieron muchas consideraciones con el dueño, pues la nave estuvo más de 8 meses al cuidado de la Capitanía de Puerto; además, debe tenerse en cuenta el poco respeto que el dueño siempre demostró hacia nuestras leyes. Cuando se declaró el abandono, la nave - ya estaba hundida y no fue posible aprovechar nada y sí en cambio, representa un peligro para la navegación y tráfico del puerto.

A pesar de que la cuenta de los gastos no es muy elevada, se puede apreciar que está algo inflada, por ejemplo: por poner a tra bajar el motor para que no se pegue \$100.00, el arranque era una - vez al mes, así que, \$100.00 cada mes por ese pequeño trabajo es - mucho. También apuntan la compra de un acumulador usado. Todos sa- bemos que hacer una compra de ese tipo es como tirar los \$100.00 - que fué el precio. Respecto a los vigilantes, pues, el mismo vicio de siempre, fácilmente se deduce que no cumplen como debieran con su cometido. Creo pertinente aclarar, que la vigilancia así como - otros trabajos los realizaban personas que pertenecen al personal de la Capitanía de Puerto, no sé si dentro de sus horas de servi- cio o fuera de ellas, es decir, si la vigilancia y las demás labo- res formaban parte de su servicio, o si por ellas cobraban aparte.

Comento lo anterior, porque eso puede fácilmente despertar suspicias al tener que cubrir una cuenta de gastos un propietario de un buque. Al final del presente trabajo puede consultarse la lista de gastos comentada.

### Tercer caso: IRANI MARU 10.

#### ANTECEDENTES DEL CASO.

El día 31 de Agosto de 1965, el buque pesquero Irani Marú 10 de matrícula japonesa y de 399 toneladas brutas y 187 netas, encalló en la costa entre San José del Cabo y Cabo San Lucas, con una vía de agua originada al chocar con las rocas de la costa, quedando en el lugar en situación difícil.

El buque conducía 170 toneladas de pescado fresco y 28 tripulantes. La tripulación resultó ilesa y llegó a tierra abandonando el buque naufragado. La nave tenía dañadas dos bodegas nada mas, - el agua entró por la cubierta, las vías eran poca cosa.

La Capitanía de Puerto de San José del Cabo, B.C., por orden de marina estableció vigilancia del buque para evitar el robo de - los objetos pertenecientes al mismo.

#### PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA HACER LA DECLARATORIA DE ABANDONO.

La Secretaría de Marina se dirigió a la Secretaría de Relaciones Exteriores para que ésta comunicara a la Embajada Japonesa aquí en México, el accidente ocurrido a la nave pesquera Irani Marú 10.

La Embajada contestó el día 17 de Septiembre de 1965, dirigiéndose a la Dirección General de Marina Mercante, que el dueño del - barco en vista del daño sufrido renunciaba al derecho de propiedad.

Se supo después que la Compañía de Seguros Japonesa indemnizó al dueño el valor total de la nave y le cedió además la propiedad, porque el dueño había optado por el abandono a los aseguradores. -

Resultando, que el dueño abandonó en favor del asegurador, pero éste pagó el total y rechazó la propiedad de la nave entonces el dueño renunció a ella, dejó abandonado el buque en favor del Estado. Esto es un abandono expreso del dueño. Estos casos de abandono expreso, son sumamente raros. Como antes se dijo, es propiamente una renuncia a la propiedad del buque o cesión de ese derecho.

Ante esta situación, la Oficina de Comunicaciones Marítimas - pidió a la Dirección General de Marina Mercante que se dictara el acuerdo que declarara definitivamente abandonado en favor del Estado al buque pesquero citado, tomando en cuenta que se cumplían los requisitos del artículo 217 de la LVGC en su fracción I.

"Artículo 217: Se considerará abandonada una embarcación:  
I.- Cuando así lo declara el propietario ante las autoridades marítimas respectivas."

La Dirección General de Marina Mercante turnó el caso al Secretario del ramo y acordó que se procediera a la elaboración del proyecto de declaratoria de abandono; la Dirección General de Marina Mercante pidió a la Dirección Jurídica que elaborara el proyecto, lo cual efectuó esta dependencia y lo remitió a la Dirección General de Marina Mercante que a su vez lo pasó al Secretario de - ramo para su aprobación y firma. Quedó hecha la citada declaratoria de abandono en favor de la Federación a través de la Secretaría de Marina, el día 12 de Febrero de 1966 y se giró oficio al Diario Oficial para la debida publicación del citado acuerdo.

**CARACTERISTICAS:**

Nombre de la nave: . . . . . Irani Marú 10.

Clasificación: . . . . . Buque motor pesquero comercial.

Matrícula: . . . . . Japonesa.

Tonelaje bruto: . . . . . 399 toneladas.  
Tonelaje neto: . . . . . 187 toneladas.  
Motor propulsor principal: . . . 750 H.P. (No se cita marca).  
Equipo de pesca moderno, radar, -  
radio comunicación, etc.: . . . . Todo en excelentes condiciones.  
Fecha de construcción y botadura: Noviembre de 1961 (No dice de -  
qué material es el casco).

NOTA:- Cuando se trata de naves extranjeras, no se citan sus medidas de eslora, manga, puntal ni contorno.

#### ANALISIS DEL CASO.

A pesar de haber manifestado el dueño la renuncia o cesión del derecho de propiedad apenas transcurridos 18 días de sucedido el siniestro, y de que el buque sólo tenía daños en dos bodegas, quedando en realidad la nave intacta en el resto, y el agua que inundaba la sala de máquinas entró por la cubierta al dejar abierta la puerta la tripulación en el momento de abandonar el barco, y además que se estableció vigilancia para evitar el robo de pertenencias y accesorios de la misma; a pesar de todo estos objetos desaparecieron y la nave fue destrozada por el mar contra las rocas y se hundió, no llegando a obtener ningún beneficio el Estado con la declaratoria de abandono legal citada.

También quiero señalar, que es muy frecuente el robo de accesorios y pertenencias de los buques abandonados, aún con vigilancia.

Otro detalle que conviene hacer notar, es que en todos los gastos que se efectúan por concepto de vigilancia, salvamento, reparaciones, etc., a los buques naufragados, encallados, etc., siem

pre se les infla en forma bastante notable. Este buque por vigilanc  
cia, agua potable para los vigilantes y gasolina para sobrevigilan  
cia, de Septiembre de 1965 a Febrero de 1966, fue un total de --  
\$15,713.00 y a pesar de ello todo se perdió.

Esto hace pensar que los citados vigilantes no permanecían en  
el buque, sino que de vez en cuando daban un vistazo por ahí y si  
es así, no se justifica el salario de \$30.00 diarios y los dos tur  
nos que había, es decir, una guardia de 12 horas de cada uno de -  
los vigilantes.

En la parte titulada Ampliación del Problema incluyo la lista  
detallada de los gastos mencionados.

Hago notar lo de los gastos, porque, como se verá es un vicio  
general que supongo influye en la pretendida recuperación por el -  
propietario de un buque, que un particular por autorización del Es  
tado haya salvado y reparado.



Cuarto caso: DOCO.

ANTECEDENTES DEL CASO.

El día 3 de Septiembre de 1962, entró al Puerto de Manzanillo, Col., procedente de San Diego, Cal. U.S.A., el buque motor norte--americano de nombre "Doco" y matriculado en los Angeles, Cal.U.S.A. de 126 toneladas brutas y 85 netas, en lastre, calando 5'6'' a proa y 8'0'' a popa, propiedad del señor Arthur Banks y a la consigna--ción del señor Luis García Jr., con domicilio en ese puerto.

Después de su arribo, el capitán y propietario solicitó perm*is*o para permanecer fondeado en el citado puerto, permiso que se le concedió y que vencía el día 31 de Julio de 1963. Como transcurrió un lapso de 2 años 7 meses y el buque seguía fondeado sin haber - solicitado la correspondiente prórroga del permiso, ni realizar - operaciones y además sin tripulación, Marina Mercante ordenó a la autoridad del citado puerto practicase una inspección al menciona--do buque.

La inspección se efectuó por dos técnicos, cuyo informe estrac*ta*do es el siguiente:

1.- El Práctico Mayor del Puerto opinó que la cubierta debía ser reparada por encontrarse en mal estado, el casco necesitaba - ser reparado antes de volver a navegar, porque el calafate se esta*ba* soltando, produciendo con ello filtraciones.

2.- El Ingeniero Mecánico Naval dijo: El sistema de gobierno no funciona, las máquinas por falta de lubricación -no habían sido puestas a trabajar desde su amarre- se han pegado, y por tanto es necesario destaparlas para el arreglo correspondiente.

Rendido ese informe a Marina Mercante en el cual se mencionaba el tiempo que tenía la nave fondeada sin el correspondiente permiso, sin realizar maniobras y sin tripulación. En vista de caer dentro de uno de los supuestos del artículo 217 de la Ley de Vías Generales de Comunicación se inició el procedimiento para la declaración de abandono.

#### CARACTERISTICAS DEL BUQUE.

Nombre de la nave: . . . . . Doco.  
Clasificación: . . . . . Buque mercante carguero.  
Tonelaje bruto: . . . . . 126 toneladas.  
Tonelaje neto: . . . . . 85 toneladas.  
Material del casco: . . . . . Madera.  
Máquina propulsora: . . . . . Chrysler Marina 175 H.P. de gasolina.  
Matrícula: . . . . . Norteamericana.  
Ancla: . . . . . Una, kilos ?  
Propietario: . . . . . Arthur Banks.  
Capitán: . . . . . Arthur Banks.

#### PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA HACER LA DECLARATORIA DEL ABANDONO.

En estos casos, por lo regular el procedimiento se inicia con un telegrama que gira la Dirección General de Marina Mercante a la Capitanía del Puerto de que se trate. En este caso, el telegrama se giró el día 20 de Abril de 1965, ordenando a la Capitanía de Puerto de Manzanillo, Col., que no diera curso a ninguna petición para mover o despachar el buque motor "Doco" de matrícula norteamericana en virtud de estarse tramitando su abandono legal -así llaman en Marina al abandono administrativo en los oficios que se gi-

ran entre sí, las diversas dependencias- y ordena se tomen las medidas necesarias para evitar a la nave cualquier daño posible por el mal tiempo, vías de agua, etc.

Con fecha 6 de Mayo de 1965 la Dirección General de Marina Mercante pide a la Dirección Jurídica que elabore el correspondiente proyecto de abandono legal del buque "Doco" fondeado en Manzanillo Col.

Por extravío del expediente, el citado proyecto es elaborado hasta el día 21 de Junio del mismo año y remitido a la Dirección General de Marina Mercante, para que ésta a su vez lo turne al Secretario del ramo para su aprobación y firma.

Este acuerdo de abandono se fundó en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo artículo 86 que establece:

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

Además en la Ley de Vías Generales de Comunicación artículo 217 fracción II establece:

"Se considerará abandonada una embarcación:.....  
II.- Cuando permanezca en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación durante un plazo de cinco días sin que se solicite la autorización de amarre o de abandono respectivo."

Como se ve, llenaba con mucho el presupuesto legal, puesto que permaneció dos años siete meses sin tripulación, sin hacer operaciones ni haber solicitado el amarre o abandono.

Ya declarado el abandono, la Secretaría de Marina se dirige a la Secretaría de Relaciones Exteriores, para que por su conducto - se informe a la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica en México de la declaratoria de abandono del buque "Doco" de matrícula norteamericana por encontrarse en el supuesto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos artículo 86 y Ley de Vías Generales de Comunicación artículo 217, fracción II.

Hasta el día 22 de Septiembre de 1965 no había contestado nada la mencionada embajada a la Secretaría de Marina, ante ese silencio, Marina preguntó a la Secretaría de Relaciones Exteriores - si había sido comunicado el acuerdo de declaración de abandono del buque "Doco" a la Embajada Norteamericana en México, a lo que respondió la aludida en forma afirmativa.

En esta situación se encontraba el procedimiento, aunque había sido declarado el abandono y publicado dicho acuerdo en el Diario Oficial, no había aún dispuesto de la nave la Federación a través del Patrimonio Nacional, cuando un norte hundió el "Doco" antes de ser rematado y hasta la fecha ahí está, formándose por ese motivo un bajo de arena alrededor del casco y sobre él.

#### ANALISIS DEL CASO.

Aquí, la excesiva consideración hacia el propietario, es decir, el haber esperado tanto tiempo para hacer la declaratoria de abandono, dió lugar a que el navío se hundiera, no lográndose su remate e ingreso del importe del mismo a las arcas de la Nación y creando al hundirse el buque un obstáculo para la navegación y movimiento de barcos en el puerto, por la formación de bajos.

C O N C L U S I O N E S :

- I.- Resumen de lo expuesto.
- II.- Ampliación del problema.

## RESUMEN DE LO EXPUESTO.

- 1.- La cantidad en kilómetros de litorales con que cuenta México, reclama la modernización al extremo posible de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
- 2.- Dado el particularismo del Derecho Marítimo deben integrarse - en un solo texto, todas las normas aplicables --aunque resulten repeticiones-- a la navegación y actividades conexas.
- 3.- El Derecho Marítimo tiene su origen en las costumbres del mar y además es pionero en muchas instituciones del Derecho en general, tiene gran importancia porque el mar cubre el 73% de la superficie del globo terrestre.
- 4.- El buque es un objeto mueble que representa una universalidad de hecho con sus pertenencias y accesorios y cada buque es una fortuna de mar.
- 5.- El abandono a los acreedores es una forma de actualizar la limitación de la responsabilidad. No es traslativo de dominio, - constituye la entrega sujeta a liquidación de una garantía limitada, quedando el sobrante a favor del dueño abandonatario.
- 6.- El abandono a los aseguradores transfiere la propiedad del buque o sus restos a los aseguradores y éstos deben pagar el total del interés asegurado.
- 7.- El abandono a los aseguradores es una facultad del armador que la ejerce en ciertos casos para cobrar el total de la indemnización pactada y constituye un acto traslativo de propiedad.

- 8.- El abandono de hecho es una conducta real o presunta del naufragero a la cual la ley atribuye consecuencias de derecho, llegando a transferir la propiedad de la nave al Estado, llamándosele en este caso abandono administrativo.
- 9.- Argentina no reglamenta el abandono administrativo.
- 10.- España en el título adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, menciona el abandono en favor del Estado en forma indirecta en su artículo 23 inciso d) que dice en síntesis:
- "...d) Cuando ocurrido el naufragio de un buque dentro del puerto y los interesados pretendan efectuar por sí el salvamento, la autoridad de Marina les fijará un plazo prudente, y transcurrido éste o hecho el abandono del buque, la autoridad de marina extraerá los restos sumergidos, quedando el casco y efectos salvados afectos al pago de los gastos que origine este servicio e ingresando el sobrante del precio obtenido en pública subasta en el tesoro público."
- Lo mismo establece para el caso que el naufragio sea fuera de puerto, pero en lugar que pueda representar un peligro para la navegación.
- 11.- El abandono de hecho que establece el Derecho Español, es muy discutible en ciertos casos.
- 12.- Francia tiene una legislación interesante en el Código Marítimo Mercante, en su artículo 137 establece el abandono administrativo, en el 176 un abandono no liberatorio, pues si el Estado no alcanza a resarcirse de las erogaciones efectuadas se aplica el artículo 871 del Reglamento Marítimo Mercante que establece que el salvamento o remoción de la nave será de oficio cuando estorbe a la navegación y si la recuperación no cu

bre los gastos originados, la oficina del puerto procederá a hacer efectiva la diferencia (según la disposición del artículo 176 y parte final del 205 del Código Marítimo Mercante en combinación con las normas del Reglamento Marítimo Mercante), en el restante patrimonio del naviero.

- 13.- En México, es la Secretaría de Marina la que hace todo el trámite de la declaratoria de abandono, con base en el artículo 86 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que se refiere al naufragio en aguas mexicanas cuando la nave o sus restos son obstáculo para la navegación, si no son removidas en el plazo establecido se consideran abandonadas en favor del Estado.

El artículo 217 de la Ley de Vías Generales de Comunicación considera abandonada una embarcación cuando su propietario así lo expresa a la autoridad marítima, cuando la nave permanezca en puerto cinco días sin tripulación, sin hacer maniobras y sin el permiso de amarre o abandono, o cuando en las condiciones anteriores pero fuera del puerto transcurran 30 días, cuando venzan los plazos y prórrogas de amarre y no sea puesta en servicio o cuando se varare o fuere a pique en el puerto y no se efectúe el salvamento en el plazo y condiciones establecidas por la Capitanía de Puerto.

La legislación aplicable a los casos de naufragio o abandono administrativo es la siguiente: Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos 47, 215, 216, 217, 218 y 263 y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos los artículos 86, 134 fracción IV y del Reglamento General de Policía de los Puertos el artículo 33.



- 14.- Primer Caso: Santiago de Calimaya de 62.60 toneladas brutas y 36.88 netas fué adjudicada a Puertos Libres Mexicanos y la cuenta de gastos de salvamento de \$39,900.00 me parece muy inflada dadas las circunstancias de que la nave estaba con la popa sobre rocas y su proa a flote y creo que el salario de los vigilantes de más de \$30.00 diarios por turno de 12 horas tampoco se justifica.
- 15.- Segundo Caso: Maureen de 13.00 toneladas brutas y 12.00 netas. El dueño y capitán de este buque demostró siempre poco respeto hacia las leyes mexicanas, sin embargo, cuando se ausentó sin definir la situación de su nave, se le dispensó gran consideración, pues no se dictó el acuerdo de abandono mientras la nave estuvo a flote. La Capitanía de Puerto la tuvo 9 meses a su cargo, del 31 de Agosto de 1966 al 11 de Abril de 1967 con un gasto total de \$18,678.00 y al hundirse está formando un bajo de arena. En los casos de naves de matrícula norteamericana, siempre comunican a la Embajada de ese país en México el procedimiento de abandono que se hace y la citada Embajada por norma guarda silencio, mientras el buque se hunde y destruye formando bancos de arena en los puertos.
- La cuenta de gastos de mantenimiento y vigilancia está algo inflada.
- 16.- Tercer caso: Irani Marú 10 de 399 toneladas brutas y 187 netas. En este caso, el dueño abandonó en forma expresa la nave a los 18 días de sucedido el siniestro. Los daños eran leves, fue construido y botado en Noviembre de 1961 y el accidente fue el 31 de Agosto de 1965, la nave, equipo de radar, radio,

etc., todo moderno y en buenas condiciones y a pesar de tener dos turnos diarios de doce horas cada uno de vigilancia, todo el equipo fue robado y la nave, como permaneció mucho tiempo en el lugar del siniestro, las olas la destrozaron contra las rocas. La cuenta de gastos de vigilancia, etc., ascendió a - \$15,794.00 también algo inflada. La nave permaneció al cuidado de la Capitanía de Puerto desde Septiembre de 1965 a Febrero de 1966.

- 17.- Cuarto Caso: "Doco" de 126 toneladas brutas y 85 netas. Este buque entró al puerto de Manzanillo, Col., en lastre consignado al señor Luis García Jr., el día 3 de Septiembre de 1962 y el capitán y propietario del mismo pidió permiso para fondearlo, el cual le fué concedido; pero venció el día 31 de Julio de 1963. Permaneció fondeado sin permiso más de dos años y se inició el procedimiento para declararlo abandonado. Como era de matrícula norteamericana se dió aviso a la Embajada, la cual no contestó nada al respecto; transcurrió el tiempo hasta que un norte lo hundió, ya entonces se declaró el abandono por estar más de cinco meses hundido y su dueño no procedió a su salvamento. En México se tiene excesiva tolerancia para los buques norteamericanos, no sé si exista reciprocidad.

## REFORMAS PROPUESTAS.

a) El Derecho Marítimo tiene tal importancia que debiera promulgarse un Código que agrupe todo lo relativo a la navegación. En la actualidad la legislación marítima está atrasada y dispersa.

b) Debe regularse un procedimiento sumario para la declaración de abandono, sin distingos de nacionalidad de la nave, para que sea rematada antes de que se hunda.

c) De lo expuesto hasta ahora, se desprende que el abandono - administrativo en nuestro país es de carácter liberatorio, según - la Ley de Navegación y Comercio Marítimo artículo 134 fracción IV; establece que la responsabilidad del naviero por obligación de remoción de un buque naufragado se limitará a la fortuna de mar que éste constituye.

Propongo que se suprima la fracción IV del artículo 134 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y se adicione el artículo 86 de la misma en la forma siguiente:

"Artículo 86: Si el naufragio hubiere ocurrido en aguas de jurisdicción mexicana y el buque o sus restos constituyeren un obstáculo para la navegación, la autoridad marítima señalará al naviero un plazo prudente para que los retire. Si el naviero no procediere al retiro, los bienes se considerarán abandonados a favor del Estado -adición-, quien procederá a su remoción y si el importe de los efectos salvados no cubre los gastos originados por las maniobras, la Capitania de Puerto sirviendo se de la cuenta de gastos como título para cobrar, procederá a hacer efectiva la diferencia en el restante patrimonio del naviero siguiendo el procedimiento de ejecución establecido por el Código Fiscal de la Federación"

Esto cambiaría el carácter liberatorio que tiene actualmente el abandono administrativo, y se justifica porque las vías de comunicaciones deben estar expeditas para el tráfico y tiende a evitar

que los navieros dejen hundir buques viejos en lugares que estorban o constituyen un peligro para la navegación.

d) Los artículos 215, 216, 217 y 263 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como el artículo 33 del Reglamento General de Policía de los Puertos deben ser reformados para que estén acordes con la adición propuesta al artículo 86 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

e) El artículo 218 de la Ley de Vías Generales de Comunicación debe modificarse, ya que menciona el abandono, pero en realidad es una solicitud para desguace de la nave, podría quedar así:

"Artículo 218: Los propietarios que pretenden desguazar su nave, deben solicitar la autorización de la Secretaría de Marina, y, a la Capitanía de Puerto que corresponda, pedir que señale el lugar donde puedan llevarlo a cabo. La autoridad al acordar la solicitud mandará abrir su expediente al caso y quedará obligado el naviero a ejecutar la destrucción del buque sin dejar objetos que perjudiquen al lugar o puerto y dentro del plazo fijado."

Si no cumpliera con lo establecido, la remoción de escombros se hará de oficio, siendo aplicable la parte final -adición- del artículo 86 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

f) Para evitar que sean infladas las cuentas de gastos de salvamento, etc., la autoridad sólo debe reconocer los gastos necesarios y comprobables.

Esto permitirá a los propietarios recuperar sus naves y redundará en beneficio de la Flota Mercante.

g) Los barcos chicos que sean declarados abandonados en favor del Estado -éstos no le interesan al Patrimonio Nacional-, deberá

cederlos o venderlos a las cooperativas de pescadores, evitando - así que terminen hundidos como sucede hasta la fecha.

h) En caso de naufragio debe notificarse al naviero y darle - un plazo de dos meses para que dé principio el salvamento, apercibiéndolo que de no hacerlo se tendrá por abandonada la nave en favor del Estado, lo mismo sucederá si incurriere en mora después de iniciados los trabajos.

## AMPLIACION DEL PROBLEMA.

El presente trabajo debido a su carácter de tesis, está limitado al tema central y por lo tanto, quedaron muchas cuestiones relacionadas con el mismo que no fueron estudiadas, pero que mencionaré por creerlo de interés.

Sería muy interesante hacer un estudio de las legislaciones - extranjeras más avanzadas que la nuestra, en lo que se refiere al Derecho Marítimo, y en especial lo relativo al abandono administrativo; y, poder comparar los beneficios que reporta una moderna reglamentación del abandono administrativo.

Otro caso interesante sería determinar si las presunciones de abandono que nuestra ley establece son *juris tantum* o son *jure et jure* y determinar la situación jurídica de terceros - acreedores del naviero, etc.- frente a la declaratoria y publicación de abandono definitivo de la nave a favor del Estado.

Tiene importancia también el estudio del posible conflicto de nuestras leyes con legislaciones extranjeras.

Otro punto sería la elaboración de un procedimiento sumario - para la declaratoria del abandono definitivo del buque, y su inclusión dentro del Reglamento Interior de Labores de Marina Mercante.

Estudiar la naturaleza jurídica de la institución del abandono administrativo, su origen y evolución histórica y naturaleza jurídica de la declaratoria de abandono.

Todos los temas mencionados tienen aspectos muy interesantes que merecerían un estudio más a fondo.

**A P E N D I C E :**

- I.- Listas de gastos de salvamento, reparaciones y mantenimiento, etc., de las naves que han sido declaradas definitivamente abandonadas.
- II.-Acuerdos que declaran abandonadas las naves publicados en el Diario Oficial.

GASTOS DE VIGILANCIA Y MANTENIMIENTO DEL BUQUE IRANI MARU 10.

Septiembre: 2 Vigilantes a \$50.00 c/u por día	\$ 3,000.00
Octubre: 2 Vigilantes a \$30.00 c/u por día	" 1,860.00
Agua potable \$150.00 por semana	" 600.00
Gasolina para la lancha (por mes)	" 125.00
Noviembre: 2 Vigilantes a \$30.00 c/u por día	" 1,800.00
Agua potable \$150.00 por semana	" 600.00
Gasolina por mes	" 140.00
Diciembre: 2 Vigilantes a \$30.00 c/u por día	" 1,860.00
Agua potable \$150.00 por semana	" 600.00
Gasolina	" 129.00
Suma de gastos del mes de Septiembre al 31 de	
Diciembre de 1965: . . . . .	\$10,714.00
Gastos de enero y febrero de 1966: . . . . .	<u>\$ 4,999.00</u>
T O T A L : . . . . .	\$15,713.00



## LISTAS DE GASTOS DE SALVAMENTO, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA, ETC.

## BUQUE SANTIAGO DE CALIMAYA.

Remolque del muelle #1 al muro marginal norte de la dársena -ésto fue mucho antes del salvamento-	\$ 700.00
Maniobras de salvamento hasta dejarlo seguro.	" 26,800.00
Pago por asesoría técnica en el salvamento.	" 3,500.00
Alquiler de equipo para salvamento.	" 8,100.00
Alquiler de un lanchón.	" 800.00
Sueldos a 2 vigilantes con turnos de 12 hs. c/u del día 3 de agosto al 8 de septiembre de 1966.	" 4,851.00
Adeudo por concepto de muellaje hasta el 8 de septiembre de 1966.	" <u>3,150.00</u>
T O T A L : . . . . .	\$47,901.00

## BUQUE MAUREEN.

Salarios del vigilante a \$25.00 diarios del 10 de junio al 31 de agosto de 1966.	\$ 2,075.00
Diesel 1000 lts.	" 500.00
Aceite para motor.	" 60.00
Por mudar de fondeadero, aclarar cadenas y vigilar el yate 3 días durante el Ciclón Adela.	" 500.00
Reparación de vías de agua.	" 500.00
Reparación de vías de agua, colocación de tapines y calafate en el fondo.	" 800.00
Reparación de vías de agua, achique de las sentinas colocación de calafate y cemento en el fondo 2 buzos:	" 1,200.00
Reparación bomba de achique principal.	" 100.00
Arranque de la máquina y reparación de la línea del aceite.	" <u>100.00</u>
SUMA:	\$ 5,835.00

Suma de la hoja anterior:	₡ 5,835.00
Recarga de acumuladores, llevarlos a tierra y regresarlos y revisión de los mismos.	" 170.00
Compra batería usada 12/16 volts.	" 100.00
Reparación planta eléctrica.	" 120.00
Bujía para avión -lo usa la planta-	" 80.00
Gasolina planta.	" 90.00
Petróleo para luz de fondeo.	" <u>20.00</u>
Suma hasta el día 31 de agosto de 1966:	₡ 6,415.00
Conservación y Mantenimiento.	
Septiembre de 1966 sueldos velador del 1o. al 30.	₡ 750.00
Aceite lubricante 6 litros.	" 39.00
Arranque de la máquina, limpieza de filtros y conexiones combustible.	" 150.00
Alquiler y recarga baterías -llevada a tierra y regresada a bordo de las mismas-	" 150.00
Maniobra de cadenas y cabos durante tres días por patrón motorista debido al mal tiempo.	" 200.00
Octubre, velador del 1o. al 31. Sueldo.	" 775.00
Arranque máquina, revisión y engrasado.	" 100.00
Compostura bomba de achique y alineamiento de cadenas y cabos.	" 100.00
Noviembre, salario velador del 1o. al 30.	" 750.00
Reparación de emergencia del fondo del casco 2 buzos y material.	" 400.00
Arranque máquina y revisión de tubería del combustible.	" 100.00
Diciembre, sueldo velador del 1o. al 31.	" <u>775.00</u>
SUMA:	₡ 4,289.00

Suma de la hoja anterior:	\$ 4,289.00
Arranque máquina y limpieza filtros.	<u>" 100.00</u>
Total hasta Diciembre de 1966:	\$ 4,389.00
Enero 1967. Sueldos velador del 1o. al 31.	" 775.00
Arranque de máquina y engrasado.	" 100.00
Compostura planta eléctrica.	" 50.00
Compra de 4 grilletes y dos cubos.	" 70.00
Febrero, sueldos del velador del 1o. al 28.	" 700.00
Arranque de máquina y revisión de los conductos del combustible.	" 100.00
Marzo, sueldos velador del 1o. al 31.	" 775.00
Arranque máquina y engrasado (Nota: ésto siempre lo hacía un empleado del puerto y que a veces era el - velador)	" 100.00
Alineamiento de cadenas y cabos.	" 50.00
Abril, sueldos del velador del 1o. al 11.	" 275.00
Arranque maquinaria y revisión de la misma.	<u>" 100.00</u>
Total hasta el 11 de abril de 1967:	\$ 3,095.00
Gastos hasta el día 31 de agosto de 1966: . . . . .	\$ 6,415.00
Gastos hasta el día 31 de diciembre de 1966: . . . . .	\$ 4,389.00
Gastos hasta el día 11 de abril de 1967: . . . . .	<u>\$ 3,095.00</u>
TOTAL GENERAL: . . . . .	\$13,899.00

(TRECE MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS)

A C U E R D O que señala definitivamente abandonado en aguas nacionales el buque pesquero Santiago de Calimaya, el cual se encuentra varado en el puerto de Salina Cruz, Oax.

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal.- Estados Unidos Mexicanos.- México.- Secretaría de Marina.

ACUERDO que declara definitivamente abandonado en aguas nacionales el buque pesquero Santiago de Calimaya, el cual se encuentra varado en el Puerto de Salina Cruz, Oax.

Acuerdo a la Dirección General de Marina Mercante.

P r e s e n t e .

Vistos para resolver en el expediente II/242.'/5171, Leg. I - en relación con el abandono del buque pesquero matrícula nacional Santiago de Calimaya, que se encuentra inactivo en el Puerto de Salina Cruz, Oax., y varado desde el día 19 de Enero de 1965, sin haberse regularizado su situación; y

CONSIDERANDO.- Que el buque motor pesquero de matrícula nacional Santiago de Calimaya, matriculado a nombre de Pesquerías Cruz del Sur, S.<sup>A.</sup>, cambió a ese nombre, designándose con anterioridad Leticia II, lo cual fué definitivamente autorizado por la Dirección General de Marina Mercante, Oficina de Comunicaciones Marítimas, - mediante el oficio 17405 de 19 de mayo de 1963, girado a la Capitana de Puerto de Salina Cruz, Oax.

CONSIDERANDO.- Que mediante acta levantada en el Puerto de Salina Cruz, Oax., con fecha 8 de Septiembre de 1966 en el local que ocupa las oficinas de la Capitanía de Puerto del Puerto Libre de ese lugar, la Autoridad Marítima, hizo constar que el barco pesquero denominado Santiago de Calimaya del porte de 62.60 toneladas -

brutas y 36.88 de arqueo neto, fue carenado por última vez el día 27 de Noviembre de 1964, quedando definitivamente amarrado en el muelle No. 1 del Puerto Libre el 19 de enero de 1965, y como encargado de esta unidad el señor David Marín Salinas.

CONSIDERANDO.- Que en la misma acta citada en el Considerando anterior, aparece que en el mes de mayo de 1965, después de cinco meses de amarre e inactividad del buque pesquero Santiago de Calimaya, se manifestó a su encargado la conveniencia de subirlo a varadero para carenarlo y evitar al mismo tiempo que la entrada de agua aumentara, poniéndolo en peligro de hundirse, con la advertencia de que si ésto ocurría, el barco quedaría trasladado al muro marginal norte de la dársena del puerto, a fin de evitar interrupciones en el muelle.

CONSIDERANDO.- Que a pesar de estas indicaciones la persona a cuyo cargo se encontraba la embarcación, no se dió por enterada, permaneciendo en estas condiciones hasta el 15 de julio del presente año (1967), es decir, un año y seis meses de estar amarrada e inactiva en que hubo necesidad de ordenar su traslado al muro marginal norte de la dársena, lugar donde no estorbaba la navegación de los demás buques pesqueros.

CONSIDERANDO.- Que por último el 3 de agosto del corriente año (1967), la vigilancia establecida para cuidar el buque Santiago de Calimaya, reportó a la Autoridad Marítima del Puerto de Salina Cruz, Oax., que dicha nave se encontraba semihundida desde la sección central del casco hacia popa y el resto del casco varado en el enrocamiento del muro marginal norte de la dársena, por lo que la Capitanía de Puerto procedió a su salvamento con los elementos que disponía e inclusive algunos alquilados, verificándose

dicha maniobra de las doce horas del tres de agosto de este año a las dieciocho horas cuarenta y cinco minutos del mismo mes y año, quedando la embarcación fuera de peligro de hundimiento total y varada en el muro mencionado.

CONSIDERANDO.- Que por todo lo expuesto se estima que el buque motor pesquero Santiago de Calimaya, cuyas especificaciones se han anotado, se encuentra en completo abandono material por parte de su propietario y con fundamento en lo dispuesto en el artículo 135 y relativos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 218 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en nombre y representación del Comité Ejecutivo Federal, se dicta el siguiente

#### A C U E R D O :

I.- Se declara abandonado definitivamente el buque motor pesquero Santiago de Calimaya, el cual se encuentra en el Puerto de Salina Cruz, Oax., con las características y especificaciones que constan en el expediente II/242.8/5171, Leg. I, con todas sus pertenencias y que se encuentra inactivo desde el 19 de enero de 1965 por no haberse procedido por parte de los propietarios, armadores o partes interesadas, a verificar trabajos y maniobras para movilizarlo, ni solicitar su abandono con autorización de la Autoridad Marítima, a pesar de los requerimientos hechos a su encargado por la Capitanía de Puerto del Puerto Libre de Salina Cruz, Oax.

II.- La propia embarcación que ha permanecido sin hacer operaciones y sin tripulación desde la fecha mencionada en el punto anterior y sin regularizar su situación ante las autoridades marítimas, queda a beneficio de la Nación, a través del Gobierno Federal, a partir de esta fecha y a disposición de la Secretaría de Marina, para que disponga lo que estime pertinente.

TRANSITORIO.- El presente acuerdo surtirá sus efectos legales desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Comuníquese y cúmplase.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a diez de octubre de mil novecientos sesenta y siete.- El Secretario de Marina. ANTONIO VAZQUEZ DEL MERCADO.- Rúbrica.

A C U E R D O que declara definitivamente abandonado en aguas nacionales el yate de matrícula americana denominado Maureen, que se encuentra hundido en el Puerto de Zihuatanejo, Gro.

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal.- Estados Unidos Mexicanos.- México.- Secretaría de Marina.

ACUERDO que declara definitivamente abandonado en aguas nacionales el yate de matrícula americana denominado Maureen, que se encuentra hundido en el Puerto de Zihuatanejo, Gro.

ACUERDO a la Dirección General de Marina Mercante.

P r e s e n t e .

Vistos para resolver en el expediente II/271/125 en relación con el abandono del yate de matrícula norteamericana Maureen, que se encuentra hundido frente al Puerto de Zihuatanejo, Gro., desde el día 16 de Junio pasado sin haber regularizado su situación el propietario del mismo; y

CONSIDERANDO PRIMERO.- Que el yate motor de matrícula norteamericana Maureen de 13 toneladas brutas y 12 netas de matrícula Newport Beach, California, Estados Unidos de Norteamérica, desde el 16 de Junio pasado se hundió en las costas aludidas quedando incapacitado para la navegación.

CONSIDERANDO SEGUNDO.- Que han transcurrido 5 meses sin que la citada nave haya sido puesta en actividad, ni ejecutado las maniobras necesarias para su salvamento; y por otra parte del expediente respectivo aparece que se han efectuado diferentes gastos por parte de la Capitanía de Puerto de Zihuatanejo, Gro., para su conservación y mantenimiento sin que su propietario haya cubierto el importe de éstos.



CONSIDERANDO TERCERO.- Que esta Secretaría de Marina autorizó al C. Oliverio Maciel Díaz para poner a flote la citada embarcación.

Con fundamento a lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley de Vías de Navegación y Comercio Marítimo, 217 fracción V de la Ley de Vías de Comunicación supletoriamente aplicada en nombre y representación del Ejecutivo Federal se dicta el siguiente

A C U E R D O:

PRIMERO.- Se declara abandonado definitivamente en aguas nacionales el yate de matrícula norteamericana denominado Maureen, con las características y especificaciones que constan en el expediente respectivo, con todas sus pertenencias y que se encuentra inactivo desde el 16 de Junio pasado, en virtud de haberse hundido dentro de los límites del Puerto de Zihuatanejo, Gro., por no haberse procedido por parte del propietario, armador o parte interesada a efectuar trabajos y maniobras para ponerlo a flote, ni solicitar su abandono con autorización de la autoridad marítima correspondiente.

SEGUNDO.- La identificada embarcación queda a beneficio de la Nación, a través del Gobierno Federal sin ningún gravamen ni perjuicio de las garantías que se hayan podido otorgar para responder de los daños materiales ocasionados y a disposición de esta Secretaría de Marina, para que determine lo que estime pertinente en cuanto a su destino y recuperación de las erogaciones efectuadas.

TERCERO.- En virtud de que el C. Maciel Díaz Oliverio ha efectuado gastos de salvataje, déjese a salvo sus derechos para que en su oportunidad los haga efectivos.

TRANSITORIO.- El presente acuerdo surtirá sus efectos legales a partir de la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Comuníquese y cúmplase.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a veintisiete de noviembre de mil novecientos -  
sesenta y siete.- El Secretario de Marina, ANTONIO VAZQUEZ DEL MER  
CADO.- Rúbrica.

A C U E R D O que declara definitivamente abandonado en aguas nacionales el yate velero de matrícula nacional denominado "Tintavento II", y que se encuentra hundido frente al astillero de Icacos, en el Puerto de Acapulco, Gro.

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal.- Estados Unidos Mexicanos.- México.- Secretaría de Marina.

ACUERDO que declara definitivamente abandonado en aguas nacionales el yate velero de matrícula nacional denominado "Tintavento II", y que se encuentra hundido frente al astillero de Icacos en el Puerto de Acapulco, Gro.

ACUERDO a la Dirección General de Marina Mercante.

P r e s e n t e .

Vistos para resolver en el expediente II/242.84/1162 en relación con el abandono del yate velero de matrícula nacional "Tintavento II", que se encuentra hundido frente al astillero Icacos en el Puerto de Acapulco, Gro., desde el día 26 de Noviembre de 1966 sin haber regularizado su situación el propietario del mismo; y

CONSIDERANDO PRIMERO.- Que el yate motor de matrícula nacional "Tintavento II", de 52.86 toneladas brutas y 49.14 netas, desde el 26 de Noviembre de 1966, se hundió en las costas aludidas -- quedando incapacitado para la navegación.

CONSIDERANDO SEGUNDO.- Que han transcurrido más de 13 meses sin que la citada nave haya sido puesta en actividad, ni ejecutado las maniobras necesarias para su salvamento; y por otra parte del expediente relativo aparece que se le han concedido al propietario del yate velero nacional "Tintavento II" diferentes prórrogas a fin de que procediera al salvamento del mismo sin que lo hubiera hecho.

CONSIDERANDO TERCERO.- Que el citado yate velero representa un peligro para el movimiento marítimo del puerto por estar formando un bajo en el lugar donde se encuentra hundido ya que está en completo abandono material por parte de su propietario.

CONSIDERANDO CUARTO.- Que esta Secretaría de Marina por conducto de su astillero ubicado en la Base Naval de Icaos de la Jurisdicción del Puerto de Acapulco, Gro., efectuó diversas reparaciones al yate velero nacional "Tintavento II", sin que el propietario haya hecho el importe de éstas.

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, 217 fracción V de la Ley de Vías Generales de Comunicación de aplicación supletoria, en nombre y representación del Ejecutivo Federal se dicta el siguiente

#### A C U E R D O :

PRIMERO.- Se declara abandonado definitivamente en aguas nacionales el yate velero de matrícula nacional denominado "Tintavento II", con las características y especificaciones que constan en el expediente respectivo, con todas sus pertenencias y que se encuentra inactivo desde el 26 de noviembre de 1966, frente al astillero de Icaos y dentro de los límites del Puerto de Acapulco, Gro., por no haberse procedido por parte del propietario, armador o parte interesada, a efectuar trabajos y maniobras para ponerlo a flote, ni solicitar su abandono con autorización de la Autoridad Marítima correspondiente, dentro de los plazos que se le concedieron, ni posteriormente a esta fecha a fin de expeditar la navegación.

SEGUNDO.- La identificada embarcación queda a beneficio de la Nación, a través del Gobierno Federal sin ningún gravamen ni perjuicio de las garantías que se haya otorgado para responder de los

daños materiales ocasionados y a disposición de esta Secretaría de Marina, para que determine lo que estime pertinente en cuanto a su destino y recuperación de las erogaciones efectuadas.

TRANSITORIO.- El acuerdo surtirá sus efectos legales a partir de la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Comuníquese y cúmplase.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 24 de octubre de 1967.- El Secretario de Marina. ANTONIO VAZQUEZ DEL MERCADO.- Rúbrica.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.

- 1.- Alfin y Delgado Felipe "El Mundo Submarino y el Derecho" Ed. Ministerio de Marina. Madrid 1959.
- 2.- Brunetti Antonio "Derecho Marítimo Privado Italiano" Tr. R.G. de Montenella. Ed. Bosch. Barcelona 1950.
- 3.- Cervantes Ahumada Raúl. Apuntes de clases de 1967.
- 4.- Idem. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 5.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ed. Arayú. Buenos Aires 1953.
- 6.- Constitución Política Mexicana. Ed. Andrade. Edición XII. México 1964 (al día en 1967).
- 7.- Diccionario Marítimo. Ed. Estado Mayor de la Armada de México México 1945.
- 8.- Diccionario Marítimo. Ed. Litorales. México 1967.
- 9.- Danjon Daniel, "Tratado de Derecho Marítimo" Tr. L.de Aguirre Fanaique. Ed. Reus Madrid 1948.
- 10.- Fariña Francisco "Derecho Comercial Marítimo" Ed. Comisariado Español Marítimo. Madrid 1960.
- 11.- Floris Margadat S. Guillermo "El Derecho Privado Romano" Ed. Esfinge. México 1960.
- 12.- Gamechogicoechea y Alegría Francisco de. "Derecho Marítimo Español" Ed. C.O.C. Industria y Navegación de Bilbao. Bilbao 1943.
- 13.- Gierke Julius Von "Derecho Comercial y de la Navegación" Tr. Juan M. Semon Ed. Argentina. Buenos Aires 1957.
- 14.- "Ley de Vías Generales de Comunicación" Ed. Andrade. Edición VII. México 1966 (al día en 1968).
- 15.- Martínez Hidalgo José Ma. "Enciclopedia General del Mar" Ed. Garriga Madrid-Barcelona 1957.

- 16.- Mezzara Alvarez Rodolfo "Curso de Derecho Marítimo" Ed. Gráficas "33" Montevideo 1946.
- 17.- Polo Antonio "Leyes Mercantiles y Económicas" Ed. Rev. de Derecho Priv. Madrid 1956.
- 18.- Ripert Georges "Compendio de Derecho Marítimo" Tr. Pedro San Martín Ed. Argentina Buenos Aires 1954.
- 19.- Rousseau Charles "Derecho Internacional Público" 3a. Edición Aumentada y corregida por Fernando Giménez A. Ed. Ariel Barcelona 1966.
- 20.- Scialoja Antonio "Sistema de Derecho de la Navegación" Tr. De Lia V. Frieder. Ed. Bosch. Chile 1950.
- 21.- Sepúlveda César "Derecho Internacional Público" Ed. Porrúa 2a. Edición México 1964.
- 22.- Shuldreich Talleda Héctor A. "Derecho de la Navegación Marítima, Fluvial y Aérea" Ed. Cooperadora del Derecho y Ciencias - Sociales. Buenos Aires 1963.