

Capítulo octavo

COPROPIEDAD NAVAL

I. Aproximación	347
II. Copropiedad civil y copropiedad marítima: rasgos y diferencias	348
1. Generalidades	348
2. Rasgos generales de la copropiedad civil	348
3. Elementos distintivos de la copropiedad marítima respecto a la copropiedad civil	351
III. Copropiedad marítima y estructura societaria: rasgos y diferencias	354
IV. Administración de la copropiedad marítima	358
V. Responsabilidad de los copropietarios marítimos frente a terceros por las obligaciones de la copropiedad	359
VI. Causas de extinción de la copropiedad marítima	363
VII. El régimen de las mayorías en la copropiedad marítima mexicana	365
1. Normas generales sobre deliberación	365
2. Normas especiales sobre deliberación	366

Capítulo octavo

COPROPIEDAD NAVAL

I. APROXIMACIÓN

El propósito de dividir los riesgos y limitar las responsabilidades generadas de la utilización de las embarcaciones ha motivado que a lo largo de la historia¹¹²¹ del derecho de la navegación, se hayan buscado figuras jurídicas cuya estructura y función permita el logro de tan fundamental objetivo. Una de esas figuras es precisamente la de la copropiedad naval.

Como afirma el maestro Antonio Brunetti, la directa participación en la propiedad de la nave y, por tanto, en los contratos que con ella se enlazan, reúne a los copropietarios en un vínculo que los hermana en mayor proporción que cualquier otra forma asociativa. La participación directa en la empresa común transforma los intereses privados en una comunidad de vida, en la cual se participa de iguales riesgos, y se disfruta de los mismos beneficios. En efecto, no hay utilización posible, ni la más elemental de la nave, que no exponga el patrimonio común a las insidias del mar.¹¹²²

Con estos elementos es pertinente adelantar que el objeto del presente apartado recae en las diferencias entre nuestro tópico y la copropiedad civil; en la comparación entre la copropiedad naval y la sociedad; en la

¹¹²¹ En este capítulo nos abstendremos de practicar un análisis historiográfico de la figura. Sin embargo, recomendamos a algunos doctrinistas italianos que han logrado excelentes estudios sobre el particular: Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, p. 422; Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1345 y ss.; Tullio, Lefebvre & Pescatore, *op. cit.*, pp. 350 y ss. Vale la pena dejar ya mencionado que la tarea legislativa de esta figura a lo largo de la historia, ha mostrado dos claras tendencias. La primera, ubicar la estructura y función de la figura, como una aplicación especial del condominio. La segunda, ceñir el aspecto funcional de la figura al de una empresa organizada en común, según la regulación aplicable a las empresas comerciales.

¹¹²² Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, p. 421. Conviene aclarar que pese a que algunos sectores consideren que la copropiedad naval es una figura sin aplicación, muerta en el negocio marítimo; es claro que ésta sigue teniendo observancia sobre todo en el terreno corporativo, donde varias personas morales suelen ser copropietarias de embarcaciones mercantes.

descripción de las tareas administrativas de la citada copropiedad; en la responsabilidad de los sujetos copropietarios ante terceros por el ejercicio de la utilización de su embarcación; en las causas que tienen por consecuencia la disolución de la copropiedad naval. Por último, centraremos los elementos académicos en una descripción de las normas especiales previstas en la Ley de Navegación de 1994 para la copropiedad naval.

II. COPROPIEDAD CIVIL Y COPROPIEDAD MARÍTIMA: RASGOS Y DIFERENCIAS

1. *Generalidades*

Ya antes hemos descrito que a lo largo de la historia legislativa de la copropiedad marítima es factible diferenciar dos distintos sectores de opinión. El primero, considera que nuestro tema de estudio no es más que otra de las aplicaciones específicas del condominio; el segundo, aduce que la cercanía de finalidades entre la copropiedad naval y las sociedades mercantiles hace de aquélla una especie societaria con ciertos particularismos. En ambos casos nos enfrentamos a una cuestión de apreciación de la naturaleza jurídica de la figura; elemento que en las siguientes líneas intentaremos esbozar.¹¹²³

Pues bien, la tarea de descubrir la asimilación a una o a otra de las figuras no es nada sencilla, por lo cual primero ensayaremos algunas aproximaciones sobre la copropiedad civil en general, para luego oponerla a los elementos característicos de la copropiedad naval.

2. *Rasgos generales de la copropiedad civil*

La complejidad de la situación condominal motivó en el genio jurídico romano toda una sistematización que los sistemas continentales recogerían con el tiempo. En efecto, según un principio fundamental romano

¹¹²³ Entre los autores que sugerimos para consultas de mayor profundidad se encuentran: Diez, Alberto, *op. cit.*, t. II, pp. 141 y ss.; Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1349 y ss.; Ripert, Georges, *op. cit.*, pp. 119 y ss.; Rodiere, René, *op. cit.*, pp. 179 y ss.; Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 426 y ss. Podemos apuntar aquí —siguiendo el estudio del último de los autores citados— que mientras que en el derecho de la Alemania septentrional, en la copropiedad maduraba el germen de la empresa colectiva, en la *Ordonnance* de Colbert, se fundamentaban las bases orgánicas de la regulación del interés común de los propietarios.

no es dable la existencia de una propiedad ejercida por varios individuos sobre la misma cosa.¹¹²⁴

Así, si la propiedad —bajo la sistematización latina— es exclusiva en cuanto a que una cosa no puede pertenecer *in solidum* a varias personas, debe admitirse entonces una comunidad de propiedad de cuotas ideales; esto es —explica el romanista Juan Iglesias— sin atribución de partes físicas: *totius corporis pro indiviso pro parte dominum habere*.¹¹²⁵

La copropiedad en los sistemas continentales posteriores como el francés es —en palabras del maestro Julien Bonnecase— un derecho real perteneciente colectivamente a varias personas sobre una misma cosa individualizada.¹¹²⁶

En nuestro Código Civil ha permeado la idea de copropiedad a través de la fórmula consistente en que existe ésta cuando una cosa o un derecho pertenecen *pro-indiviso* a varias personas.¹¹²⁷

En efecto, con una mejor técnica el maestro Rojina Villegas ha integrado los elementos de la noción positiva a su propio concepto general, estableciendo que hay copropiedad cuando una cosa o un derecho patrimonial pertenecen, *pro indiviso*, a dos o más personas. Así, los copropietarios no tienen dominio sobre partes determinadas de la cosa, sino un derecho de propiedad sobre todas y cada una de las partes de la cosa en cierta proporción, esto es, sobre parte alícuota.¹¹²⁸

Como bien se ha señalado, la naturaleza de la parte alícuota es elemental para comprender los derechos de los copropietarios, en el enten-

1124 Bajo el criterio de Celso: *duorum in solidum dominum esse non potest* (D. 13, 6, 5, 15).

1125 *Ibidem*. Cfr. con Iglesias, Juan, *op. cit.*, pp. 321 y ss.

1126 Según el prestigiado autor francés, los redactores del Código de Napoleón (1807) siguieron en esta materia, un método muy estimado para ellos: consagraron una noción fundamental bajo la forma de una aplicación particular de la misma, en textos también particulares y especiales en sí mismos (Bonnecase, Julien, *op. cit.*, pp. 482 y ss.). Por su parte, Marcel Planiol y Georges Ripert profundizan en el tema consagrando en su definición que una cosa perteneciente a varios propietarios se halla en indivisión cuando el derecho de cada propietario recae sobre la totalidad (y no sobre una porción determinada) de la cosa común. La parte de cada uno no es por tanto, una parte material, sino una parte alícuota que se expresa mediante una cifra: un tercio, un décimo, etc. Así pues, el derecho de propiedad está dividido entre ellos; la cosa no es indivisa. El derecho de cada propietario recae sobre todas y cada una de las moléculas de la cosa, y en ellas encuentra el derecho de sus copropietarios, en la medida correspondiente a ellos (Planiol & Ripert, *op. cit.*, t. III, pp. 238 y ss.).

1127 Así lo dispone el art. 938 del CCDF. Recordemos que en sistemas legislativos continentales como el español, el vocablo normalmente utilizado en lugar de copropiedad es el de comunidad. Así, el art. 392 del Código Civil español indica que ... Hay comunidad cuando la propiedad de una cosa o de un derecho pertenece proindiviso a varias personas. A falta de contratos, o de disposiciones especiales, se regirá la comunidad por las prescripciones de este título.

1128 Rojina, Rafael, *op. cit.*, pp. 111 y ss.

dido de que cada uno tiene un dominio absoluto sobre su cuota. Cabe recordar también que la porción de cada comunero no es otra cosa que un bien que se encuentra en el comercio, por tanto es factible de enajenarse, cederse, arrendarse, ser objeto de todo tipo de contratación lícita y posible, etcétera.¹¹²⁹

Ahora bien, la limitación para vender la parte alícuota, consistente en la obligación del copropietario enajenante de notificar a los otros su intención para darles preferencia en su operación, conocida como derecho del tanto, es una figura central tanto en la regulación civilista como en el mecanismo por el cual la copropiedad naval cobra efectos, según analizaremos más tarde.

La doctrina iuscivilista alemana ha consagrado dos grandes postulados que rigen la copropiedad civil, y que como veremos después sirven también de sustento —con sus respectivos distingos— a la comunidad naval.¹¹³⁰ Veamos:

1. Todo acto de dominio, es decir, de disposición tanto jurídica como material, sólo es válido si se lleva a cabo con el consentimiento unánime de todos los copropietarios. Ningún copropietario puede enajenar la cosa común sin el consentimiento de todos. Tal prohibición no sólo se refiere a la disposición jurídica, sino también a la disposición material.

2. Los actos de administración de la cosa objeto de copropiedad se llevan a cabo por la mayoría de personas y de intereses, y comprenden todos aquellos actos de conservación y uso de la cosa sin alterar su forma, substancia o destino.

Para terminar con este breve esquema sobre la copropiedad civil, enunciemos una de las más comunes clasificaciones de las formas de la copropiedad:

- Voluntarias y forzosas;
- Temporales y permanentes;
- Reglamentadas y no reglamentadas;
- Sobre bienes determinados y sobre un patrimonio o universalidad;
- Por acto entre vivos y por causa de muerte;
- Por virtud de un hecho jurídico y por virtud de un acto jurídico.

¹¹²⁹ *Idem*, p. 112.

¹¹³⁰ Enneccerus, Kipp & Wolff, *Derecho de cosas, tratado de derecho civil*, t. III, vol. I, pp. 548 y ss.

3. *Elementos distintivos de la copropiedad marítima respecto a la copropiedad civil*

Una vez planteado el esquema general sobre el estudio de la copropiedad en el derecho civil, es pertinente ahora centrarnos en aquellas notas características que hacen a la copropiedad naval pertenecer precisamente a esa especie y no a otra. Para ello, nos valdremos de algunos razonamientos que al respecto ha vertido el maestro Antonio Brunetti:¹¹³¹

A. La copropiedad de la nave puede existir solamente para cada nave, como unidad física y jurídica.¹¹³² Así, si bien es cierto que las mismas personas pueden poseer en comunidad una flota entera, un régimen de copropiedad no puede existir limitadamente sino con referencia a una determinada embarcación. Así, una comunidad de derechos de propiedad sobre varias naves estará regulada por acuerdos particulares; una comunidad incidental hereditaria extendiéndose a varias naves, determinará la formación de tantos núcleos de copropiedad, cuantas sean las embarcaciones que incidan en la comunidad. De tal modo es cada buque el objeto único de la copropiedad, que al haber varios buques sujetos al mismo tratamiento, cada uno de ellos será materia de la copropiedad.

B. El régimen de la copropiedad naval no es aplicable cuando la nave pasa a pertenecer a una sociedad. En efecto, cuando la embarcación es aportada en especie a una sociedad, la regulación sobre su titularidad dominical pasa de la legal a la contractual.

C. Las *cuotas de participación*¹¹³³ a la propiedad de la nave se fijan en cada sistema legislativo y se actualizan en cada caso en particular. En el caso mexicano, para facilitar la copropiedad de una embarcación,

¹¹³¹ Como aclara el insigne profesor italiano, no se trata en rigor de una derogación, sino de una *accidentalitas negotii*, por la cual aquella naval se presenta como una especie del género copropiedad (Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 431 y ss.).

¹¹³² Recordemos que nuestra Ley de Navegación vigente, en su art. 67 considera que la embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación, lo que constituye una universalidad de hecho.

¹¹³³ La esencia del carácter alcuoto en la copropiedad es descrito inmejorablemente por Giorgio Righetti, al señalar: *Rimandando alle trattazioni di diritto civile, baserà qui ricordare le principali teorie elaborate sulla natura dell'istituto. Quella tradizionale, ancorata al principio duorum vel plurium in solidum dominium esse non potest (D. 13, 6, 5, 15), per cui il diritto di ciascun condominio si estrinseca su una quota ideale, ossia su una parte meramente intellettuale della cosa indivisa che rappresenta l'estensione, limitata, del potere di godimento del singolo, circoscritta dal concorso di altri diritti di egual natura, suscettibile di espansione, fino alla pienezza dell'esercizio, nel caso che tali diritti concorrenti vengano meno* (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 1350).

el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates, pudiendo ser éstos a su vez, objeto de copropiedad.¹¹³⁴

D. Cuando se trata de acuerdos concernientes al interés común, el acuerdo adoptado por la mayoría obliga a la minoría disidente de conformidad con reglas determinadas por cada legislación. Así, como luego explicaremos, en el caso mexicano, las deliberaciones de los propietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez —federal— competente. Las decisiones de la mayoría pueden sin embargo, ser impugnadas en juicio por la minoría.¹¹³⁵ El sistema de resoluciones entre quiratarios abarca en la Ley de Navegación mexicana decisiones en materia de enajenación, reparación, así como cualquier otro acuerdo que incida sobre el objeto-materia del ejercicio de la copropiedad, es decir: la embarcación.

E. La preponderancia de la mayoría en los acuerdos de interés común no está limitada a las actividades administrativas, o al mejor disfrute de la embarcación, sino que incluso se extiende a la administración extraordinaria y a las innovaciones que sobre el buque se proyecten.¹¹³⁶

F. No ha lugar a la disolución de la copropiedad por voluntad individual arbitraria. A pesar de que el supuesto de disolución no está especialmente previsto por el ordenamiento mexicano, por lo que en principio debería seguir la regla general de adoptar la decisión por mayoría de quirates, creemos que si para la venta de la embarcación la ley exige unanimidad de quiratarios, entonces para cualquier otro supuesto de enajenación, y para la propia disolución, debe aplicar la norma especial de

¹¹³⁴ Así lo prevé el art. 73 de nuestra ley vigente. Sin embargo, tal número de quirates no ha permanecido constante a lo largo de la historia. En efecto, según explica el maestro Brunetti, la división en un número fijo de partes, responde a una tradición secular, radicada principalmente en los puertos del Mediterráneo. En otros países sin embargo, el número no era fijado por la ley sino producto de la decisión libre de los interesados. En otros sistemas, como el inglés por ejemplo la división era de 64 partes según la Merchant Shipping Act de 1894, s. 5 (i); en el italiano antiguo asimismo, el número de unidades era de 24 (Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, p. 428; Chorley & Giles, *op. cit.*, versión inglesa, p. 29).

¹¹³⁵ Así lo dispone el art. 73 de la Ley de Navegación. La acotación sobre la competencia federal debe destacarse toda vez que el ejercicio de la copropiedad y el bien sobre el que tal ejercicio recae son, ambos elementos regulados por la legislación iusnavigatoria, como ordenamiento especial sobre el Derecho común. *Cfr.* además nuestra *Historia...*; *op. cit.*, pp. 15 y ss.

¹¹³⁶ La interpretación de las normas articuladas entre los numerales 73 y 75 de nuestra ley vigente debe ser tal que entienda que los casos de enajenación y reparación son únicamente ejemplos con consecuencias jurídicas especialmente previstas. Pero es claro que cualquiera otra decisión sigue la regla de la norma general prevista por el art. 73: decisión por mayoría (51 quirates). Así pues, cualquier supuesto que deba ser decidido por los quiratarios que no sea la enajenación o la reparación deberá seguir tal regla general, salvo lo que a continuación expresamos.

unanimidad. Un razonamiento distinto sólo llevaría a considerar que el legislador ha marcado consecuencias contradictorias a supuestos jurídicos similares.¹¹³⁷

G. La cuota de copropiedad naval tiene una consistencia patrimonial autónoma que permanece inalterable mientras exista la nave como tal. Sin embargo, una vez que una embarcación ha dejado de serlo, debemos considerar que sobre sus restos no se aplican ya las normas del derecho marítimo, sino de la copropiedad civil con los matices mercantiles pertinentes. En efecto, el enunciado del artículo 73 de nuestra ley es claro: para facilitar la copropiedad de una embarcación.... De tal modo, un conjunto de objetos que no integren ya una embarcación no se podrán considerar ya regidos por el ordenamiento marítimo.¹¹³⁸ Sin embargo, consecuencia distinta recaerá sobre el buque en construcción, ya que su destino navegatorio lo traslada a un régimen jurídico especial aún antes de ser en sentido pleno una embarcación.¹¹³⁹

H. El número de quiritarios que se requiera según el supuesto, por medio del capitán de la embarcación objeto de la copropiedad marítima, está provista de los medios coercitivos existentes en la legislación procesal, para dar ejecución a los acuerdos tomados en el círculo de los intereses comunes.

I. Salvo que se pacte lo contrario, la permanencia en la comunidad se encuentra esencialmente ligada a la existencia de la nave misma.

J. En síntesis, como indica Osvaldo Blas, mientras que en el derecho civil el condominio sobre un bien crea un estado de indivisión, reconociendo a los condóminos facultades y obligaciones que tienden al mantenimiento y conservación de esa comunidad en el derecho de la navegación se confiere un relieve especial a la copropiedad naval al reconocerle a la mayoría de los copropietarios un poder de decisión que obliga a la minoría en actos de administración, y aun, de disposición sobre el mismo buque, sin perjuicio que la minoría pueda hacer valer sus derechos mediante las pertinentes decisiones judiciales, aun en los supuestos de ser la minoría quien adopte esas iniciativas.¹¹⁴⁰

¹¹³⁷ En una de las últimas notas a pie de este capítulo hacemos un comentario respecto al ejercicio del derecho de limitación por un copropietario individualmente considerado. A ella remitimos.

¹¹³⁸ *Cfr.* con nuestro capítulo sobre el ser y la pérdida del ser en esta misma obra.

¹¹³⁹ El maestro italiano Giorgio Righetti ha practicado un excelente estudio al tema de la copropiedad de la embarcación en construcción, ver (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1369 y ss.).

¹¹⁴⁰ Blas, Osvaldo, *op. cit.*, p. 164.

K. Georges Ripert marca la pauta para no confundir la copropiedad civil con la marítima. Bajo su criterio, mientras que en el derecho civil, en el condominio o indivisión cada condómino tiene el derecho de pedir la partición, pues nadie debe quedar obligatoriamente en la indivisión, estado temporario y por otra parte enojoso, del cual hay que salir lo más pronto posible, el condominio de buques es, por el contrario un estado deseado y permanente que se regula a través de una agrupación organizada.¹¹⁴¹

L. La estructura de la copropiedad naval entra en la categoría de las llamadas comunidades personificadas que los juristas alemanes llaman de la mano reunida o *Gesamthand* (conocida entre nosotros como man-comunidad), formando con ello un único sujeto de derecho patrimonial y una comunidad personificada tanto por su organización interna como por la autonomía de su patrimonio.¹¹⁴²

M. Cabe advertir, finalmente, que cuando se habla de copropiedad marítima se alude siempre a la comunidad de la *propiedad*, a cuyo espectro son ajenas todas aquellas comunidades de derecho que no cuenten con esa base real.¹¹⁴³ De tal forma, ni la comunidad integrada por varios usufructuarios, ni la que tuviese por objeto la explotación en común de una nave de propiedad ajena, podrían ser consideradas como copropiedades marítimas.

III. COPROPIEDAD MARÍTIMA Y ESTRUCTURA SOCIETARIA: RASGOS Y DIFERENCIAS

Hasta ahora hemos ahondado en la primera de las dos tesis sobre la naturaleza jurídica de la copropiedad marítima: la primera, que argumenta que es ésta una aplicación más de la copropiedad civil, aunque con

¹¹⁴¹ Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 119. Convalidando el sentido de tal afirmación, René Rodière describe los cambios legislativos en el sistema francés sobre la regulación de la copropiedad marítima, cambios que primero en 1886 y después en 1897 han intentado modernizar la normativa gala sobre el particular (Rodière, René, *op. cit.*, pp. 176 y ss.).

¹¹⁴² Righetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, p. 433, citando a Gierke, Beseler y Lehmann-Hoeniger entre otros.

¹¹⁴³ Cabe también destacar sobre el particular que de conformidad con nuestra Ley de Navegación (art. 73), sin perder su unidad ni su proporcionalidad, los quirates pueden ser a su vez objeto de copropiedad. Si esto sucediera, aplicando supletoriamente las normas civilistas, los copropietarios del quirate como unidad, debe designar un representante, quien sería el autorizado para deliberar en las asambleas de quiratarios.

ciertos particularismos; y la segunda, que en seguida analizaremos, que centra su atención en argumentar que la copropiedad marítima comparte la naturaleza de la sociedad mercantil, aunque con diversos particularismos que la distinguen de aquélla.¹¹⁴⁴

En efecto —apunta Georges Ripert— la copropiedad de los buques es una forma antigua de sociedad, que no tiene lugar en el marco actual de las sociedades comerciales. Es pues una supervivencia, tiene sus propias reglas y se enmarca dentro de un carácter comercial.¹¹⁴⁵

En términos generales, los defensores de la tesis de la sociedad, razonan que el destino de la nave es el de ganar los fletes y este beneficio deriva de la especulación. Si por otro lado, en la sociedad se persigue igualmente un intento de lucro común, debería aparecer en la copropiedad marítima un estado de inercia natural hacia la sociedad. Es decir, ambas instituciones cuentan con los mismos elementos constitutivos, con lo cual, la copropiedad marítima podría considerarse como una sociedad.

Sin embargo, Antonio Brunetti, reconociendo los elementos comunes entre las instituciones, plasma claramente algunas de las ideas que permiten concluir que la copropiedad marítima no es una sociedad:¹¹⁴⁶

- Las legislaciones disciplinan solamente la relación de copropiedad, sin preocuparse si sobre aquélla se sobrepone una relación de sociedad. Es decir —interpretando al maestro italiano en nuestro sistema—, el legislador ha querido consagrar una figura que si bien tiene algunos rasgos comunes al régimen societario es distinto a éste; por ello lo regula en una ley especial diversa a la societaria. Así, el sentido de su creación es no confundir la una de la otra, y que el intérprete no considere que el ejercicio de la copropiedad naval entraña la conformación de una sociedad irregular.¹¹⁴⁷

¹¹⁴⁴ Como menciona Antonio Brunetti al exponer el proceso histórico de la gestación legislativa de la copropiedad marítima, una de las legislaciones que ha tenido una concepción bastante completa de nuestro objeto de estudio ha sido la alemana. En efecto, el sistema germano ha llegado a disciplinar, más que la copropiedad, la organización de la empresa común a través de la nave, hasta casi perder a ésta de vista para concentrarse mejor, con preferencia en las personas de los copartícipes (Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 422 y ss.).

¹¹⁴⁵ Ripert, Georges, *op. cit.*, pp. 119 y ss.

¹¹⁴⁶ Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, p.446.

¹¹⁴⁷ El tema de las sociedades irregulares ha sido abordado puntualmente por el maestro mexicano Jorge Barrera (*op. cit.*, p. 339). Del estudio de sus elementos constitutivos y efectos, no se logra desprender que la copropiedad marítima se encuentre revestida de tal carácter societario. Máxime

- De la relación de propiedad puede surgir, de vez en cuando, una relación de sociedad, eventualmente irregular;
- En todo caso, lo que marca la característica común con la sociedad es que todos los acuerdos de los propietario reunidos que se refieren al interés común se gobiernan por el principio mayoritario y por tanto obligatorio tanto para ausentes como para disidentes. Sin embargo, la estructura societaria para decidir el desarrollo de la embarcación, no hace a la copropiedad marítima ser una sociedad.

Por lo expuesto, entre otros elementos más, debe quedar claro que la copropiedad marítima no entraña una sociedad, y que por mayoría de razón ésta no podría configurarse como una sociedad irregular. Sin embargo, la copropiedad marítima sí puede convertirse en sociedad, siendo necesario:

- Cuando ésta se constituyera y los copropietarios acordaran aportar sus quirates a la nueva entidad jurídica,¹¹⁴⁸
- Que se hubiera constituido como tal de acuerdo a las normas societarias especiales, en el entendido que su fin natural será el del lucro.

En opinión de Antonio Brunetti, la diferencia entre sociedad y copropiedad marítima resulta de la combinación de estos dos elementos: contrato, como fuente jurídica, y ganancia, como resultado económico de la relación. Así, si existieren sólo uno u otro solamente, no existiría la sociedad. Bajo tal criterio, una comunidad contractual sin la persecución de un beneficio no es una sociedad, y una comunidad extracontractual sin el objetivo de una ganancia no es una sociedad.¹¹⁴⁹

Con estos elementos podemos robustecer el distingo entre copropiedad marítima y sociedad en que —como hemos ya señalado— la voluntad del legislador ha sido distinguir ambas instituciones a través de normas especiales para cada una, que si bien comparten algunas características,

que ha sido voluntad del legislador regular la estructura y función de la copropiedad marítima, distinguiéndola en todo caso de las figuras societarias.

¹¹⁴⁸ Ello conforme a lo dispuesto por el art. 141 de la Ley General de Sociedades Mercantiles. Cfr. Barrera, Jorge, *op. cit.*, pp. 310 y ss.

¹¹⁴⁹ Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 447 y ss.

tales no las llevan a ser la misma cosa. Por otro lado, no por el hecho de que los copropietarios marítimos lleven a cabo conjuntamente actos de comercio debe, por esa única nota, considerarse constituida una sociedad comercial.

En efecto, la presunción de la sociedad (irregular) no surge de la estipulación de los especiales actos comerciales objetivos, sino de que efectivamente sea por su naturaleza una sociedad mercantil, que no se inscriba en el Registro de Comercio y que se exteriorice como tal frente a terceros. Como bien apunta el maestro Jorge Barrera,¹¹⁵⁰ el concepto de sociedad irregular supone cuatro elementos que *no* se surten necesariamente en el ejercicio de la copropiedad marítima. Estos son:

- Que se trate de sociedades mercantiles que deban inscribirse en el Registro de Comercio como lo exige el artículo 260 de la Ley General de Sociedades Mercantiles;
- Que no se inscriban cuando deban hacerlo, o sea, con posterioridad a su constitución y antes de operar externamente;
- Que en esa etapa de funcionamiento realicen actos o negocios jurídicos con terceros;
- Que al exteriorizarse así, se ostenten como sociedades.

Así, si bien es cierto que en la copropiedad marítima por regla general no nos encontraremos al propio tiempo frente a una sociedad irregular, lo cierto —siguiendo al maestro Carnelutti—, es que aunque la comunidad de una empresa comercial no se considere como sociedad, no escapa enteramente a las normas del Código de Comercio respecto a las personas físicas comerciantes. Por tanto, los copropietarios están vinculados a satisfacer las obligaciones comunes a todos los que profesan el comercio.¹¹⁵¹

Sin embargo —debemos distinguir— al ser nuestro sistema diverso al italiano en cuanto a las presunciones de existencia de sociedades irregulares, por el hecho de que los copropietarios marítimos designen a un gerente encargado de la operación del buque, sea tal sujeto copropietario

¹¹⁵⁰ Barrera, Jorge, *Diccionario Jurídico Mexicano*, *op. cit.*, p. 2976. *Cfr.* también con Barrera, Jorge, *Instituciones... op. cit.*, pp. 339 y ss.

¹¹⁵¹ *Cfr.* con nuestro Código de Comercio, arts. 16 y ss. Además —lógicamente— están vinculados a cumplir todas las demás obligaciones descritas por ordenamientos distintos al comercial y al marítimo.

o no tenga tal carácter, no debe entenderse que por ese simple hecho se ha configurado ya la sociedad mercantil irregular. Como hemos dicho, en nuestro sistema será necesario acreditar que se han surtido las cuatro hipótesis normativas antes puntualizadas.

Luego de haber analizado ambas tesis sobre la naturaleza jurídica de la copropiedad marítima, creemos que si bien el ordenamiento supletorio sería precisamente el civil federal, no podemos por ello afirmar que la copropiedad marítima es una aplicación más de la copropiedad civil. En efecto, la figura en comento confirma una vez más las notas evidentes de particularismo del derecho marítimo, en general, y del derecho de la navegación, en especial. Así, el intérprete no debe de circunscribirla dentro de una u otra tesis, sino más bien reconocer que si bien reviste características afines a la sociedad mercantil y a la copropiedad civil, cuenta con elementos propios que la distinguen de una y de otra, para constituir por sí misma un género especial de copropiedad que responde de modo natural a las necesidades de la industria marítima.

IV. ADMINISTRACIÓN DE LA COPROPIEDAD MARÍTIMA

A diferencia de otras legislaciones nacionales,¹¹⁵² la mexicana no contiene una previsión especial sobre la administración del ejercicio de la copropiedad marítima. Sin embargo, debe recordarse que si bien es cierto que la Ley de Navegación plantea hipótesis normativas especiales respecto a la reparación y a la venta del buque, también lo es que dentro del texto del artículo 73 existe una norma general en materia de copropiedad marítima, y ésta es que las deliberaciones (todas las que no estén reguladas por una norma especial) de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates.

Así pues, debe entenderse, por un lado, que el ordenamiento no obliga a los copropietarios a la designación de un gerente naviero; pero, por

¹¹⁵² Cfr. el tema entre otros con: González, Rodolfo, *op. cit.*, pp. 112 y ss.; Lefebvre, Tullio & Pescatore, *op. cit.*, pp. 353 y ss.; Rodiere, René, *op. cit.*, p. 177; Vigier, Agustín, *op. cit.*, pp. 413 y ss. En efecto, como lo describen esos autores, en sus respectivos sistemas se establecen las normas que regulan la administración de la copropiedad marítima. En el caso de la legislación española, el Código de Comercio señala que los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarlos con el carácter de naviero. El nombramiento de director o naviero será revocable a voluntad de los asociados (art. 594).

otro lado, tampoco lo prohíbe, con lo cual queda abierta la posibilidad de designación de conformidad con la voluntad de los copropietarios.¹¹⁵³

Sin embargo, son válidos los comentarios que la doctrina española, a través de Agustín Vigier, ha hecho respecto a la figura y naturaleza del gerente-naviero que en su caso actuaría como representante de los copropietarios marítimos.¹¹⁵⁴ Veamos:

El gestor —o bien, el mandatario— representa a los copropietarios con el carácter de naviero; siendo su nombramiento revocable a voluntad de los mismos;

Tal sujeto no es un verdadero naviero,¹¹⁵⁵ aunque se le designe con tal nombre, pues a pesar de la amplitud de sus funciones no pasa de ser un simple auxiliar del comerciante marítimo, que en nuestro caso lo son dichos copropietarios, que al explotar al buque por su cuenta, adquieren ellos mismos el carácter de navieros; siendo tal gerente mero ejecutor de sus decisiones que en su calidad de navieros —en virtud de la copropiedad marítima— tomen.

V. RESPONSABILIDAD DE LOS COPROPIETARIOS MARÍTIMOS FRENTE A TERCEROS POR LAS OBLIGACIONES DE LA COPROPIEDAD

Toca ahora analizar la extensión de la responsabilidad de los copropietarios frente a terceros por las obligaciones adquiridas a raíz de la copropiedad. El tema debe necesariamente vincularse al relativo a la naturaleza jurídica de la copropiedad marítima, en los dos sentidos que ya hemos tratado: sociedad mercantil y aplicación de la copropiedad civil.

Antes hemos defendido la tesis de que una copropiedad marítima no necesariamente cobra forma de sociedad mercantil; ya sea regular o bien irregular, dependiendo de que se satisfagan o no las normas de la ley societaria. Al respecto, debemos establecer primero que de aportarse los quirates a la nueva sociedad mercantil, la responsabilidad de los titulares no será ya la de copropietarios marítimos sino la de accionistas,

1153 De tal forma, la representación sería ejercida a través de la regulación del contrato de mandato que tuvieran los copropietarios con el gerente. *Cfr.* CCDF, arts. 2546 y ss.

1154 Vigier, Agustín, *op. cit.*, pp. 413 y ss.

1155 Recordemos que en nuestro ordenamiento por naviero o empresa naviera debe entenderse la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal (Ley de Navegación, art. 16).

de conformidad con las reglas generales de la Ley General de Sociedades Mercantiles,¹¹⁵⁶ en tal caso el asunto no interesa directamente al derecho de la navegación.

Por otro lado, si por las características del ejercicio de la copropiedad marítima en el caso concreto, se llegaren a surtir las hipótesis normativas comentadas líneas arriba para considerar la existencia de una sociedad irregular, entonces, los efectos pertenecen también al ámbito del derecho mercantil-societario y no al ámbito del derecho de la navegación. Sin embargo, por su importancia, conviene listar cuatro especies de efectos que una sociedad mercantil irregular traería aparejada, y describir después los efectos frente a terceros. Veamos:

- Efectos respecto a la sociedad irregular misma;
- Efectos que surtan en relación con los socios;
- Efectos que se produzcan respecto a los representantes de la sociedad;
- Efectos frente a terceros.

Por lo que ve a la última de las especies de efectos, es decir frente a terceros, debemos indicar que la sociedad irregular como tal, esto es, en su carácter de ente jurídico distinto de los socios, responde de las obligaciones que asuma ilimitadamente con todo su patrimonio. Además debe mencionarse que los terceros afectados por la sociedad irregular cuentan además con la responsabilidad personal de los representantes de la misma, así como de los socios culpables de la irregularidad.¹¹⁵⁷

¹¹⁵⁶ Arts. 111 y ss. *Cfr.* también Garrigues, Joaquín, *op. cit.*, t. I, pp. 450 y ss.; Broseta, Manuel, *op. cit.*, pp. 242 y ss.; Rodríguez, Joaquín, *op. cit.*, t. I, pp. 111 y ss.; Barrera, Jorge, *op. cit.*, p. 399. Como atinadamente opina el insigne maestro mexicano Jorge Barrera, una de las notas distintivas de la Sociedad Anónima (figura societaria más común en la práctica jurídica mexicana) es la responsabilidad limitada de todos los socios, en cuanto a las deudas de la sociedad. Tal regla significa que los socios sólo responden del pago de las aportaciones que hagan al suscribir sus acciones, y que, en consecuencia, no valgan obligaciones patrimoniales adicionales, aunque fuera como nuevas aportaciones. Tal nota distintiva —sigue el maestro Barrera— permite que los socios limiten el riesgo que corren al ingresar a la sociedad, al monto de su aportación, y que su patrimonio personal esté exento de azar alguno frente a los acreedores sociales. Así pues, en nuestro caso, si los quirates fueran aportados para la constitución de una sociedad, en la medida de la misma se encontraría la limitación de la responsabilidad del actual accionista antes quiratario.

¹¹⁵⁷ En efecto, los últimos dos párrafos del art. 2o. de la Ley General de Sociedades Mercantiles son del todo contundentes al señalar: Los que realicen actos jurídicos como representantes o mandatarios de una sociedad irregular, responderán del cumplimiento de los mismos frente a terceros, subsidiaria, solidaria e ilimitadamente, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que hubieren incurrido, cuando los terceros resultaren perjudicados... Los socios no culpables de la irregularidad,

Pasemos ahora a la copropiedad marítima en sentido puro, esto es, a las consecuencias de su estructura como una figura propia del derecho de la navegación, pero que se remite para efectos de supletoriedad al derecho común.¹¹⁵⁸

Nuestra Ley de Navegación no resuelve de modo directo el problema de la distribución de la responsabilidad entre los copropietarios marítimos, pues como hemos ya indicado determina más bien las formas para el ejercicio mismo de la copropiedad; esto es el modo en que los quiritarios deberán acordar el desarrollo de la embarcación afecta a copropiedad. De tal manera, ante la incógnita de cómo resolver los problemas de responsabilidad, es necesario aplicar las fuentes normativas a las que el artículo 5o del mismo ordenamiento remite; particularmente a la legislación civil federal, ámbito en donde se regula el derecho de copropiedad.¹¹⁵⁹

Así pues, al aplicar supletoriamente la legislación civil de la Federación, debemos circunscribir el problema a las obligaciones de los copropietarios, pues la responsabilidad por el ejercicio de la copropiedad es un tópico que naturalmente encuadra en el esquema de las obligaciones.

Son tres las categorías de *obligaciones*¹¹⁶⁰ con que los copropietarios cuentan en virtud de su calidad:

podrán exigir daños y perjuicios a los culpables como representantes o mandatario de la sociedad irregular.

¹¹⁵⁸ Recordemos que el art. 5o., fr. III, de nuestra Ley de Navegación determina la aplicación supletoria del Código Civil para el Distrito Federal.

¹¹⁵⁹ Código Civil para el D.F., arts. 938 y ss.

¹¹⁶⁰ Recordemos para este efecto, que entre los *derechos correlativos* que la copropiedad civilista ha conferido a los copropietarios se encuentran: 1. Participación en los beneficios (CCDF, art. 942); 2. Uso y disfrute de la cosa común (CCDF, art. 943); 3. Propiedad de la parte alcuota como si fuere individual (CCDF, art. 950); 4. Solicitud de dividir la cosa común cuando no se trate de una copropiedad con indivisión (CCDF, art. 939). Ahora bien, entre los *derechos correlativos* de los copropietarios marítimos derivados de la aplicación de los derechos civilistas podemos también mencionar: 1. Si hubiere beneficios derivados del flete o de cualquier producto por la utilización de la embarcación, cada copropietario está legitimado para reclamar al naviero-gerente el importe de su participación; 2. Los copropietarios marítimos gozan del derecho del tanto (art. 74 de la Ley de Navegación); 3. Hipotecar su participación quirataria, así como la totalidad del buque, según la decisión calificada prevista en ley. A este respecto es importante recordar la norma especial prevista en el art. 74 de la Ley de Navegación que requiere la aprobación de 75 quirates para gravar o hipotecar los quirates de cualquier copropietario.

- Participación en las cargas;¹¹⁶¹
- Participación en los gastos de conservación y en las contribuciones;¹¹⁶²
- Conservar, reparar o reconstruir la cosa común.¹¹⁶³

Ahora bien, en virtud de los postulados civilistas descritos al inicio de este apartado, es claro que tanto los derechos como las obligaciones son proporcionales al derecho de copropiedad que le corresponde a cada copropietario representado en su parte alícuota. En el caso de la copropiedad marítima, la interpretación aplicada de este principio es que tanto los derechos como las obligaciones son proporcionales al número de quirates de los que cada copropietario marítimo es titular.¹¹⁶⁴

Por otro lado, es importante que quede claro, que al igual que un propietario único puede limitar su responsabilidad de conformidad con las normas aplicables,¹¹⁶⁵ los copropietarios cuentan igualmente con tal derecho, pues gozan de los mismos derechos y obligaciones que un único propietario, solamente que de conformidad con el número de quirates de los que sean titulares. Con ello toda interpretación que intente menoscabar el derecho a la limitación del copropietario sería excesiva y no tendría fundamento suficiente.¹¹⁶⁶

En ese entendido, nuestra Ley de Navegación vigente es determinante al consagrar el derecho a la limitación de la responsabilidad civil, facultad que si se aplica al propietario del buque, debe por extensión aplicarse también al copropietario, ya que su naturaleza no es otra que la de propietario, sólo que comparte su dominio con otros sujetos.

¹¹⁶¹ CCDF, art. 942.

¹¹⁶² CCDF, art. 944.

¹¹⁶³ CCDF, arts. 959 y 960.

¹¹⁶⁴ El sentido general del art. 942 del CCDF al tenor del cual, el concurso de los partícipes tanto en los beneficios como en las cargas es proporcional a sus respectivas porciones, es convalidado por la norma especial de la ley especial marítima; esto es, por el art. 73 de la Ley de Navegación, que sin señalarlo expresamente lo toma como un presupuesto para la operación de la copropiedad marítima.

¹¹⁶⁵ Así lo prevé el art. 132 de nuestra Ley de Navegación.

¹¹⁶⁶ El maestro italiano Ascoli ha expuesto formidablemente el sentido por el que desproteger al copropietario sería terriblemente injusto; argumentación que han retomado y aplicado tanto las legislaciones nacionales como los tratados internacionales. Veamos: ...según los usos, que en comercio son leyes, el adquirente de un *carate*, no entiende jamás exponerse al peligro de una responsabilidad mayor que aquella que expone al socio comanditario o el accionista de una sociedad anónima. En la mayor parte de los casos, los copropietarios no toman parte en los contratos del armamento, y del cargamento, ante los cuales permanecen extraños. La ley no puede haber querido que el ostracismo de la pequeña contribución pudiera convertirse en una comprometedora solidaridad de esta clase, porque en realidad, nadie arriesgaría unos centenares de liras, para ser copropietario de una nave y exponerse al peligro de graves e ilimitadas responsabilidades personales... (citado por Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 163 y ss.).

El enunciado del ordenamiento mexicano remite al intérprete a distintos ordenamientos internacionales que deberá aplicar también en favor del copropietario marítimo. Veamos:

- Los propietarios —y añadamos, copropietarios— o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados a la Contaminación de las Aguas del Mar y por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte.¹¹⁶⁷

Por último, creemos conveniente señalar que bajo nuestro punto de vista el derecho de dejación de la embarcación debe ser ejercido no por cada copropietario de modo aislado, sino resolviendo el acto de modo colegiado según las norma de votación prevista por la Ley de Navegación para la venta del buque, toda vez que la dejación es también un modo de adquisición de la propiedad de las embarcaciones.¹¹⁶⁸

En efecto, si entendemos por dejación —siguiendo al maestro Brunetti—¹¹⁶⁹ el acto de enajenación por parte del asegurado en favor del asegurador, mediante la renuncia de la cosa asegurada, que se convierte en irrevocable en el acto de la aceptación o de la convalidación judicial, entonces, de ello debe seguirse que la cosa asegurada no es el quirate en sí mismo sino la embarcación como tal; razón por la que es necesaria la decisión de todos los quirates, o bien de 75 de ellos, conforme lo marca el artículo 74 de nuestra legislación marítima.

VI. CAUSAS DE EXTINCIÓN DE LA COPROPIEDAD MARÍTIMA

En la legislación mexicana, la copropiedad civil se extingue por los siguientes conceptos:¹¹⁷⁰

¹¹⁶⁷ Ley de Navegación, art. 132.

¹¹⁶⁸ Ver art. 74 en relación al 69, fr. II de nuestro ordenamiento vigente.

¹¹⁶⁹ Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, p. 381. *Cfr.* con nuestro apartado sobre la dejación en el capítulo respectivo.

¹¹⁷⁰ CCDF, art. 976.

- División de la cosa;
- Destrucción;
- Enajenación;
- Consolidación;
- Por ejercicio de la acción *comuni dividendum*.¹¹⁷¹

Pues bien, a la copropiedad marítima se aplican también, en lo conducente, las normas iuscivilistas respecto a las figuras que suponen la extinción. Sin embargo, el particularismo de la materia incorpora otras tantas figuras que se suman al universo de modos de disolución. Así, entre otros modos, encontramos los siguientes:¹¹⁷²

a) La pérdida por destrucción física de la embarcación, o bien por la sobrevenida condición de innavegabilidad que haga imposible la recuperación;¹¹⁷³

b) La pérdida como consecuencia de cualquier medio público de extinción de la propiedad privada;¹¹⁷⁴

c) La consolidación en manos de un único copropietario de todos los quirates;¹¹⁷⁵

d) La dejación válidamente aceptada por el asegurador;¹¹⁷⁶

e) El abandono en favor del Estado;¹¹⁷⁷

f) La adquisición voluntaria hecha por un tercero a todos los copropietarios;¹¹⁷⁸

g) La adquisición voluntaria hecha por un tercero luego de la respectiva autorización del juez competente;¹¹⁷⁹

h) La usucapión de la nave de conformidad con las normas del derecho civil;¹¹⁸⁰

1171 De conformidad con los arts. 939 y 940 del mismo ordenamiento.

1172 *Cfr.* Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 467 y ss.; Rodiere, René, *op. cit.*, p. 178.

1173 CCDF, art. 976.

1174 Ley de Navegación, art. 69, frs. III, IV y V.

1175 Por la operación lógica de la consolidación en que todos los quirates se reúnen en un solo sujeto, nuevo único propietario de la embarcación. Su fundamento se encuentra también en el art. 976 del CCDF.

1176 Ley de Navegación, art. 69, fr. II.

1177 *Idem*, fr. VI.

1178 Ley de Navegación, art. 74.

1179 *Idem*.

1180 CCDF, art. 1136.

i) La adjudicación efectuada en favor de un tercero, en base a la venta judicial de todos los quirates, en consecuencia de un juicio seguido contra todos los copropietarios de la embarcación;¹¹⁸¹

j) El desguace una vez que la nave quede desprovista de matrícula.¹¹⁸²

Como bien argumenta el maestro Brunetti, no son causas de extinción de la copropiedad marítima, como tampoco lo serían en la copropiedad ordinaria, la muerte de cualquiera de los copropietarios, la interdicción, la inhabilitación, la insolvencia, la quiebra, y cualquier otro medio que tampoco aplique a la copropiedad civil.¹¹⁸³

VII. EL RÉGIMEN DE LAS MAYORÍAS EN LA COPROPIEDAD MARÍTIMA MEXICANA

Hasta aquí hemos intentado acotar los distintos rubros del régimen jurídico de la copropiedad marítima en el derecho de la navegación mexicana. En efecto, hemos hecho una aproximación a su naturaleza jurídica, y a sus diferencias con la copropiedad civilista y con la sociedad mercantil. Hemos también analizado los lineamientos de la administración de la embarcación afecta a la copropiedad; hemos distinguido los derechos y obligaciones de los copropietarios, así como las características de su responsabilidad frente a terceros. Finalmente, hemos listado las causas de extinción de la figura.

Así pues —creemos— los lineamientos *generales* de la copropiedad marítima han sido descritos, por lo que sólo resta concretar nuestros comentarios de acuerdo al régimen de mayorías que la legislación mexicana ha adoptado para decidir la vida de la figura en comento. Veamos pues:

1. Normas generales sobre deliberación

El régimen de mayorías de la ley mexicana contiene una norma general y dos normas especiales —como después anotaremos—.

1181 *Idem*, art. 2393.

1182 Ley de Navegación, art. 79.

1183 Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 467 y ss. Como bien indica el profesor italiano, las causas de no extinción esbozadas, refuerzan la tesis que diferencia la copropiedad marítima con las sociedades de personas, toda vez que en éstas, la muerte, interdicción, inhabilitación y quiebra, suelen considerarse en las legislaciones nacionales como causales de disolución de la sociedad.

Entre las normas generales se encuentran:

- Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates.¹¹⁸⁴ En caso de empate resolverá el juez competente.¹¹⁸⁵ Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio por la minoría;¹¹⁸⁶
- Cuando las decisiones en materia de copropiedad marítima no puedan ser tomadas porque no se alcance la mayoría requerida, el juez competente podrá decidir, a petición de uno o varios de los quiratarios y de acuerdo con los intereses de los copropietarios.¹¹⁸⁷

2. Normas especiales sobre deliberación

Por su afectación sobre el patrimonio afectado a la copropiedad, existen en el común de las legislaciones marítimas¹¹⁸⁸ determinados supues-

¹¹⁸⁴ Como ya hemos mencionado, la propia ley permite la copropiedad de quirates, por lo que tales sujetos deberán designar un representante a la asamblea de quiratarios de acuerdo a lo que hayan pactado entre sí. Tal designación deberá hacerse conforme a las normas del derecho común.

¹¹⁸⁵ En el entendido de que el sistema mexicano ha optado por la división en 100 quirates, el empate se dará lógicamente con 50. Es decir, cada quirate tiene un voto, y no es posible que haya porcentajes de quirate para efectos de deliberación. Por último, ya hemos señalado que es la jurisdicción federal quien debe conocer de los asuntos marítimos (*cf.* nuestra *Historia...*; *op. cit.*, pp. 15 y ss.); la competencia como ámbito de la jurisdicción dependerá de otras razones, entre ellas, el lugar, ello de conformidad con las normas aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles.

¹¹⁸⁶ Las impugnaciones de la minoría deben tener una auténtica causa justa y deberán abstenerse de planteamientos frívolos. Esto es, pueden atender a dos clases de causas. Las primeras, por irregularidades formales en la convocatoria personal a la asamblea, en la deliberación, o bien, en la votación. A pesar de que las formalidades para agotar estos temas no se encuentran regulados y bien podrían pactarse entre los copropietarios marítimos, es claro que no deben ir en contra de normas de orden público por lo que la legal convocatoria a los quiratarios deberá acreditarse, así como que las deliberaciones y votaciones mismas se han conducido sin vicios jurídicos ni materiales. Ahora bien, dentro de las causas materiales de impugnación debemos destacar el que la decisión tomada no vaya realmente de acuerdo con los intereses de los copropietarios. Sin embargo, existe una franca dificultad en acreditar la ausencia de interés de los copropietarios si en mayoría éstos decidieron tomar la resolución que luego se impugna. Por otro lado, si bien las formalidades para las asambleas de quiratarios deben tener profundas semejanzas con las asambleas de accionistas en las sociedades mercantiles; sólo por analogía podría intentarse armonizar ambas figuras ya que no existe una disposición legal expresa que remita a la Ley General de Sociedades Mercantiles para tal efecto.

¹¹⁸⁷ Al caso genérico que se plantea debemos aplicar los comentarios antes expuestos; destacando ante todo que el parámetro material para la resolución del juez competente debe ser el interés común de los copropietarios, y ante todo los valores jurídicos superiores del derecho de la navegación expuestos a lo largo de esta obra.

¹¹⁸⁸ Para un análisis de algunos sistemas europeos y americanos consultar: Rodiere, René, *op. cit.*, pp. 177 y ss.; Tullio, Lefebvre & Pescatore, *op. cit.*, pp. 353 y ss.; Vigier, Agustín, *op. cit.*, pp. 411 y ss.; Beltrán, Luis, *op. cit.*, pp. 125 y ss.

tos especialmente señalados para los cuales se requiere un número específico de quirates respecto a una deliberación. Normalmente esos supuestos son las reparaciones a la nave, la venta de la embarcación, así como la hipoteca y los gravámenes a constituir sobre los quirates; supuestos que también la ley nacional reconoce:¹¹⁸⁹

- Reparaciones. Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos 75 quirates.¹¹⁹⁰ Si el juez competente lo ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar a la reparación podrán ser subastados judicialmente.¹¹⁹¹ Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto.¹¹⁹²
- Venta. Las decisiones de venta de la embarcación deberán ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren 75 de ellos por la venta, el juez competente a solicitud de alguno podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes.¹¹⁹³ Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de los quirates.¹¹⁹⁴

¹¹⁸⁹ Ley de Navegación, art. 74.

¹¹⁹⁰ La importante cuantía por los conceptos de reparación en proporción al valor de la embarcación son los elementos objetivos que deben acreditarse para la deliberación de los quiratarios. La reparación debe guardar relación con las exigencias administrativas de la autoridad marítima, y en todo caso deben de ir en relación al interés común de los copropietarios.

¹¹⁹¹ La consecuencia no podría ser menor. El destino de la embarcación es navegar bajo las condiciones técnicas óptimas en relación a sus características propias. Así, no reparar el buque violenta el sentido mismo del ejercicio de la copropiedad marítima y de la navegación de su objeto material. Por lo ya expresado en varias ocasiones, debe recordarse que será el juez federal el competente para conocer del caso.

¹¹⁹² El tema del derecho de preferencia por el tanto lo analizaremos brevemente en el siguiente punto. Por ahora sólo señalemos que el juez competente estará obligado en la venta judicial a otorgar tal preferencia a los copropietarios.

¹¹⁹³ El porcentaje requerido es el natural pues entraña la traslación del dominio mismo de la embarcación y por tanto la transmisión de los quirates de todos los copropietarios a otro sujeto. En caso de solicitud de autorización previa audiencia el juez competente deberá siempre tomar en cuenta el interés común de los copropietarios, de modo que si éste no se acredita debe resolver denegando tal solicitud.

¹¹⁹⁴ Para comprender el contenido y alcance es necesario acudir supletoriamente al derecho común, de conformidad con el art. 5o. de nuestra ley. Genéricamente el derecho al tanto es la facultad que tiene una persona para adquirir algo con preferencia a otro. Dentro de nuestro derecho civil federal, tal facultad se regula como derecho de preferencia por el tanto en los arts. 2303 y 2308 del Código Civil para el D.F. En ese ámbito se prevé como una modalidad del contrato de compraventa, referida a la estipulación de que el vendedor goce del derecho de preferencia por el tanto en caso de que el comprador quisiera a su vez, enajenar la cosa que fue objeto del contrato de compraventa. Supletoriamente aplica también la norma respecto a que se debe ejercer dicha facultad dentro de los 3 días si la cosa fuere mueble (embarcaciones), después de que el comprador

- Hipoteca y gravámenes. Ningún quiratario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de 75 de éstos.¹¹⁹⁵

No queremos concluir este apartado, sin antes poner de manifiesto una afortunada aseveración del maestro argentino, Osvaldo Blas en el sentido de que los derechos y obligaciones derivados de la titularidad del dominio de un buque (ya sea por una o por más personas) se diferencia de los que resultan de su navegación. En el primer caso —apunta— surgen bajo una faz estática y con las limitaciones señaladas, mientras que en el segundo supuesto se dan mediante la faz dinámica que motiva la navegación. Es por ello que son diferentes los derechos y obligaciones del propietario en relación con los del naviero, y los de la copropiedad en relación con la coparticipación (cooperación) naval.¹¹⁹⁶

le haya notificado la oferta que tuviere por la cosa. El ejercicio del derecho del tanto en el caso de la compraventa está regido por seis reglas establecidas en el art. 2448 del CCDF. Ahora bien por lo que hace a la copropiedad, también se cuenta con un derecho de preferencia por el tanto, a cuya normatividad remite nuestra Ley de Navegación. En efecto, la regulación de la figura en el CCDF se encuentra en principio en los arts. 950, 973, 974 y 2279. En términos generales su regulación es la siguiente: el copropietario que desee vender deberá notificar a los demás por medio de notario público o judicialmente la venta que tuviere convenida para que dentro de los ocho días siguientes sea ejercicio. Una vez concluido el término el derecho se pierde. Si son varios los copropietarios que hicieren uso de su derecho será preferido el que represente mayor parte; si son iguales se designará por sorteo, salvo pacto en contrario. Tratándose de copropiedad, en tanto no se haya hecho la notificación para que los demás propietarios puedan ejercer su derecho y haya transcurrido el plazo fijado por ley, la venta realizada no producirá efecto legal alguno (cfr. Pérez, Alicia, *Diccionario Jurídico Mexicano, op. cit.*, pp. 944 y ss.; Sánchez, Ramón, *op. cit.*, pp. 151 y ss.

¹¹⁹⁵ El tema del crédito naval lo estudiaremos en un capítulo especial al cual remitimos. Sin embargo, conviene señalar sobre el particular, que a pesar de que no se cuenta con una norma especial para que en este caso se acuda al juez competente para que decida lo conducente, debe aplicarse la norma general antes estudiada y prevista en el art. 75 de la Ley de Navegación, en el sentido de que de no lograrse los 75 quirates para la decisión, tal juzgador podrá decidir a petición de uno o varios de los quiratarios y siempre de acuerdo a los intereses comunes de los copropietarios.

¹¹⁹⁶ Blas, Osvaldo, *op. cit.*, p. 164. Para finalizar señalemos que la copropiedad desde el punto de vista dinámico, es decir en relación con la cooperación naval es un tema interesante del que surgen cuestiones prácticas de suma importancia. Así, por ejemplo, se tiene el caso de que ante la generación de un determinado suceso uno de los copropietarios quiera limitar su responsabilidad individualmente en aplicación del Convenio de 1976 que ya hemos comentado. Aquí hay una clara contradicción en las pretensiones del uno frente al otro o a los otros copropietarios marítimos por lo que es necesario dirimir la situación. Al respecto podemos decir que toda vez que el derecho de la navegación ha superado la figura de la *fortuna de mar* y con ello el antiguo abandono a los acreedores, por un criterio objetivo de limitación de la responsabilidad, el hecho de que uno de los copropietarios decida limitar su responsabilidad no acarrea (como sería con la antigua figura) la disolución de la copropiedad, por lo que en principio parece que no hay obstáculo para que la hipótesis pueda válidamente darse. En todo caso, las controversias que surgieran entre los copropietarios podrían ventilarse ante el juez federal, quien resolvería la cuestión.

Recuérdese finalmente que de conformidad con el artículo 5o., fracción III, de nuestra Ley de Navegación, debemos aplicar supletoriamente a las disposiciones de ese ordenamiento, las del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal.