

Capítulo quinto

MODOS DE ADQUISICIÓN DE LA PROPIEDAD DE LAS EMBARCACIONES SEGÚN EL DERECHO COMÚN

I. Aproximación	203
II. Modos de adquisición del derecho común	207
1. Generalidades	207
2. El contrato de compraventa	208
A. Generalidades y normas aplicables	208
B. Noción y clasificación	212
C. Especies	213
D. Elementos personales	215
E. Elementos reales	217
F. Elementos formales	219
G. Transmisión de la propiedad y riesgos	222
H. Obligaciones del vendedor	223
I. Obligaciones del comprador	231
J. Efectos	233

Capítulo quinto

MODOS DE ADQUISICIÓN DE LA PROPIEDAD DE LAS EMBARCACIONES SEGÚN EL DERECHO COMÚN

I. APROXIMACIÓN

Hemos ya expresado —siguiendo a Julien Bonnecase—, que el bien es un objeto material considerado desde el punto de vista de su apropiación actual o virtual,⁶²¹ por otro lado, hemos concluido que el buque en tanto que es susceptible de apropiación es un bien. A partir de esta premisa, contamos ya con uno de los elementos del vínculo jurídico a construir: la embarcación, su objeto material.

Es ahora necesario, inferir quiénes son o pueden ser los titulares del derecho de propiedad sobre tal bien; esto es, quiénes son los sujetos del vínculo patrimonial titular-buque.

Pues bien, según hemos analizado, los gobernados cuentan con el derecho fundamental garantizado por la vía constitucional para apropiarse de bienes,⁶²² estando sólo limitados en su origen y ejercicio por lo que el mismo sistema positivo imponga, el Estado, a través de sus órganos primarios y secundarios de poder, debe estar legitimado para apropiarse de aquellos bienes que en principio no le corresponden originariamente a la nación, bienes con los cuales participe en la rectoría e intervención directa sobre la economía.

En efecto, la propia Constitución Federal legitima al Estado para que éste cuente con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario donde, de acuerdo con las leyes, participe por sí o con los sectores social y privado.⁶²³ Con ello, la ley fundamental autoriza al

621 Bonnecase, Julien, *op. cit.*, p. 471.

622 Ver nuestro apartado anterior sobre la propiedad como derecho fundamental.

623 Constitución Política Federal, art. 28, pfo. 6o.

Estado mismo para constituir o adquirir empresas, entidades que cuenten a su vez con un patrimonio, dentro del cual puedan encontrarse embarcaciones.⁶²⁴

En síntesis, son dos los sujetos legitimados para la adquisición de embarcaciones: El Estado,⁶²⁵ a través de cualquier entidad de la administración pública,⁶²⁶ o bien, los gobernados. Así, los sujetos serán determinantes para establecer si una adquisición es de derecho público o de derecho privado.

Bajo ese orden de ideas, en el primero de los casos, el Estado, puede, ya en relación de coordinación o bien de supraordenación respecto al particular, celebrar la adquisición de un buque o, investido de su *imperium*, determinar el decomiso o apesamiento del mismo; mientras que en el derecho privado, los particulares siempre actuarán en sentido coordinado para adquirirlo, esto sin perjuicio de las cláusulas exorbitantes, si es acaso una entidad pública quien celebra un acto jurídico con el particular a través de un contrato de la administración.

624 Sin embargo, por éste y otros fundamentos constitucionales, el Estado puede, no sólo a través de organismos y empresas, sino mediante las propias dependencias de la administración pública, adquirir embarcaciones.

625 Por su singular importancia, el tema de los buques de Estado, ha sido tradicionalmente considerado por diversos documentos internacionales; entre ellos: *a.* La Convención de Bruselas aprobada en la Conferencia de 1926 sobre inmunidad de buques de Estado; *b.* El Tratado de Montevideo de 1940 en materia de inmunidades y privilegios de los buques de Estado; *c.* Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz de 1936; *d.* Convención de Ginebra de 1958; *e.* Convención de Montego Bay, Jamaica de 1982. En síntesis, el buque de Estado es aquel que pertenece a un Estado determinado y es explotado por él; siendo su característica esencial el estar destinado a prestar un servicio oficial de carácter público. Dentro de éstos, hay dos grandes segmentos: los que se encuentran destinados a fines específicamente estatales o públicos o bien, los buques mercantes de Estado; teniendo —según un sector importante de la doctrina— sólo inmunidad jurisdiccional los primeros; por lo que a los segundos se les aplican las normas generales del derecho de la navegación (*cf.* entre otros con: Cervera, José, *op. cit.*, pp. 172 y ss.; Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, pp. 297 y ss.).

626 En principio, el órgano adquirente tendría que gozar de la aptitud y competencia para poder adquirir una embarcación, de modo que no por el hecho de ser una entidad de la administración pública ya centralizada, ya descentralizada estaría autorizado para tal adquisición. Por el otro lado, no hay reserva o prohibición expresa en la Constitución Política Federal, para justificar la imposibilidad de que las entidades federativas adquieran embarcaciones de acuerdo a sus fines; así de acuerdo al art. 124 constitucional éstas legalmente pueden hacerlo. Ahora bien, existe una prohibición constitucional expresa a los Estados de la Federación; nos referimos al art. 118, fracción II, que de modo tajante determina la imposibilidad —salvo consentimiento del Congreso de la Unión— de tener en ningún tiempo buques de guerra. Así, los buques dedicados a actividades no bélicas pueden ser adquiridos por una entidad federativa, debiendo enarbolar pabellón mexicano para no someter a la embarcación a una jurisdicción extranjera y con ello poner en riesgo la independencia de la Unión.

Pues bien, nuestra ley vigente al regular las formas de adquisición de las embarcaciones señala que, además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común, la propiedad de una embarcación puede adquirirse por seis figuras jurídicas específicas. Algunas pertenecen al derecho público por importar actos de autoridad; otras pertenecen al universo de las relaciones entre particulares, y por su especialidad, son propias del derecho de la navegación.⁶²⁷

Así, tras tomar en cuenta que la doctrina ofrece diversos esquemas de clasificación,⁶²⁸ creemos que el maestro Osvaldo Blas,⁶²⁹ resume de forma sencilla y clara los modos de adquisición:

- *Según el derecho común*: por compraventa, donación, sucesión, permuta, dación en pago y prescripción;
- *Según el derecho público*: por medio de confiscación, requisación y apresamiento;
- *Según el derecho de la navegación*: por medio de construcción y abandono.

Sin embargo, el esquema argentino no es del todo compatible con nuestro sistema, de modo que utilizándolo como base y apuntando de

⁶²⁷ Cfr. art. 69, Ley de Navegación. Creemos que es un logro de nuestra Ley de Navegación, incluso respecto a ordenamientos de vanguardia como el *Codice della navigazione* italiano o la Ley de Navegación argentina, el que establezca en una norma especial todos los modos especiales de adquisición de la propiedad. Así, si bien los sistemas mencionados ofrecen las igualmente variadas formas de adquisición, no las disponen de un modo claramente organizado.

⁶²⁸ Así, por ejemplo, Francisco Fariña reduce la cuestión a dos amplios grupos: el negocio jurídico y la ley, según sea efecto de una declaración de voluntad o de una declaración legal (*op. cit.*, p. 377). Por su parte, el jurista español, Joaquín Garrigues indica que la adquisición de un buque puede realizarse conforme a los modos previstos en el derecho público marítimo (presa, confiscación, requisa); y conforme a los modos del derecho privado; dentro de estos últimos, unos tienen un carácter originario y otros derivativos; unos se enlazan a la voluntad bilateral y otros a la unilateral; unos tienen carácter voluntario y otros necesario (*op. cit.*, t. II, p. 531). Entre nosotros, el maestro Salgado y Salgado ha integrado una de las sistematizaciones más correctas. Los dos grandes géneros que considera son: *A*. Los modos de adquisición de orden común y *B*. Los modos de adquisición de orden marítimo. Dentro de los primeros incluye los de derecho público (expropiación, incautación, confiscación, derecho de angaria) y los de derecho privado (compraventa, permuta, donación arrendamiento financiero o *leasing* sucesión testamentaria y *ab intestato*, dación en pago, prescripción adquisitiva y venta judicial). Dentro de los modos de adquisición de orden marítimo incluye las distintas categorías habidas en el derecho marítimo: construcción (por economía y por empresa), abandono (administrativo y a favor del asegurador), apresamiento (por piratería, tráfico de esclavos, transmisión clandestina de programas de radio y T.V., doble nacionalidad, sin nacionalidad y misma nacionalidad). Ver en este sentido Salgado, José, *Dictamen...* *op. cit.*, pp. 7 y ss. Para el análisis de otras clasificaciones *cf.* Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1153 y ss.; Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 349 y ss.

⁶²⁹ Blas, Osvaldo, *op. cit.*, pp. 164 y ss.

antemano que toda clasificación es perfectible, creemos que la siguiente podría adaptarse a nuestros intereses:

Modos de adquisición del derecho común. ⁶³⁰	Modos de adquisición según normas de orden público del derecho de la navegación ⁶³¹	Modos de adquisición según normas de orden privado del derecho de la navegación ⁶³²
Compraventa ⁶³³ (art. 2248) Permuta (art. 2327) Donación (art. 2332) Herencia (art. 1281) Legado (art. 1285) Dación en pago (art. 2095) Prescripción adquisitiva ⁶³⁵ (art. 1136) Venta judicial ⁶³⁶ (art. 2393)	Buena presa (fr. III) Decomiso ⁶³⁴ (fr. IV) Derecho de angaria (fr. V) Declaración administrativa de abandono (fr. VI)	Construcción (fr. I) Dejación aceptada (fr. II)

630 Los artículos que se enuncian son del Código Civil para el D.F.

631 Las fracciones que se enuncian se encuentran en el art. 69 de la Ley de la Navegación.

632 *Ibidem*.

633 *Advertencia*: A pesar de no estar contemplada en nuestra ley como uno de los modos especiales de adquisición de la propiedad, creemos que por la especialidad que la compraventa de embarcaciones ha adquirido, merece ya conceptuarse como un tipo contractual que, si bien descansa en las bases del derecho mercantil y supletoriamente del derecho civil, supera por los datos técnicos y por el interés social en la segura actividad navegatoria tales fundamentos; por lo que tal especialidad y elementos técnicos han sido compendiados en formularios minuciosamente detallados. Por ello, a pesar de que en nuestro sistema positivo se encuadra en los modos de adquisición del derecho mercantil, doctrinalmente la debemos ubicar dentro de la estructura de contratos del derecho de la navegación. Ahora bien, por fines didácticos hemos encuadrado la compraventa en los modos de adquisición del derecho común; sin embargo como luego estudiaremos, la compraventa de embarcaciones es un acto mercantil por el objeto y a él habrá que aplicar las reglas generales para ellos dispuestas por el Código de Comercio. Además cuando el contrato sea internacional habrá que estar a lo que sobre tal tema señalaremos a lo largo de estos capítulos —sobre todo en lo expuesto a través de las notas a pie de página—. *Cfr.* en ese mismo sentido, entre otros con: Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1153 y ss.; Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, pp. 330 y ss.; Garrigues, Joaquín, *op. cit.*, t. II, pp. 531 y ss.

634 Como luego estudiaremos, si bien el decomiso es una sanción derivada de una conducta típica penal, y en esa virtud recaería en el terreno de dicha materia; por especificarse su sanción en el buque como objeto central de nuestra materia, hemos considerado ubicar la figura aquí para efectos didácticos.

635 Se remite al lector al apartado específico de este capítulo, en el cual se aborda tangencialmente la regulación mexicana en materia de usucapion de embarcaciones.

636 De modo genérico, es forzosa la venta cuando ésta es acordada judicialmente, bien por inhabilitación del buque para navegar o bien para el pago de créditos. Si bien no hay una regulación específica sobre la venta judicial en nuestra Ley de Navegación, sí en cambio deben aplicarse de modo directo las reglas contenidas en el derecho común en sus arts. 2323 a 2326; sin embargo,

Como bien señala el maestro argentino Alberto Diez,⁶³⁷ en realidad la propiedad de los buques se adquiere por los mismos modos establecidos para las cosas que están en el comercio,⁶³⁸ ya que en su esencia jurídica son las mismas, lo que cambian son las peculiaridades y las formas. Sin embargo —afirma—, es verdad que esas peculiaridades configuran típicamente en las negociaciones y relaciones marítimas que atañen al buque, en cuanto es fortuna flotante.⁶³⁹

A lo largo de nuestros próximos apartados practicaremos un estudio general de cada uno de los tres géneros; aunque algunas de sus especies no ofrezcan mayor relevancia para el objeto de esta obra, razón por la que de los modos de adquisición del derecho común, solamente analizaremos la compraventa, por ser la que se utiliza con mayor frecuencia en el tráfico jurídico-navegatorio.

II. MODOS DE ADQUISICIÓN DEL DERECHO COMÚN

1. *Generalidades*

Si bien es cierto que el buque es un bien mueble por su naturaleza y por declaración de nuestra ley especial, y como tal le son aplicables todas las normas de derecho común, también lo es que la especificidad técnica, la afectación al interés social, la trascendencia económica, y

las normas adjetivas serán las contenidas en el Código Federal de Procedimientos Civiles, toda vez que la materia navegatoria es esencialmente federal (art. 104, fr. II constitucional). Por otro lado, remitimos al lector al art. 12 de la Convención de 1993 sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval, en donde se establecen ciertas reglas para la venta forzosa de embarcaciones. Cabe mencionar que a la fecha de elaboración de este estudio (junio de 1997) tal instrumento internacional aún no se encuentra en vigor (ver Libro del Año 1996 del CMI), pero nuestra legislación ha sido ya influida por su texto.

⁶³⁷ Diez, Alberto, *op. cit.*, t. I, p. 111.

⁶³⁸ Entre nosotros, señala el Código Civil aplicable, arts. 747-749: Pueden ser objeto de apropiación todas las cosas que no estén excluidas del comercio; las cosas pueden estar fuera del comercio por su naturaleza o por disposición de la ley; están fuera del comercio por su naturaleza las que no pueden ser poseídas por algún individuo exclusivamente, y por disposición de la ley, las que ella declara irreductibles a propiedad particular.

⁶³⁹ Como ya antes hemos indicado la vieja institución de *la fortuna de mar* ha evolucionado tanto en las fuentes internacionales como en las internas. Así, respecto a la limitación de la deuda por responsabilidad operan hoy el criterio objetivo establecido por el Convenio de 1976 (ya antes mencionado) el cual, además de tener vigencia en el ámbito internacional, la tiene en el ámbito nacional, toda vez que su texto ha sido incorporado por referencia al art. 132 de nuestra Ley de Navegación vigente.

otros muchos factores han coadyuvado generar modos de adquisición que ya no responden únicamente a los pilares del derecho civil. Así como señala Giorgio Righetti, la terminología tradicional no resulta la más idónea para describir un fenómeno que no es solamente modal, sino también causal e instrumental.⁶⁴⁰

Así pues, la adquisición por medio de alguno de los modos detallados en nuestro cuadro anterior atenderán a su regulación específica; sin embargo, por ser el buque y los actos que sobre él se practiquen objeto de registro, sí conviene recordar la norma que deben de inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre embarcaciones o artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o dorredor públicos.⁶⁴¹

Ya antes hemos enunciado la sanción en el sentido de que los actos y documentos que conforme a nuestra ley, deban registrarse y no se registren, sólo producen efectos entre los que los otorguen; pero no pueden producir perjuicio a terceros, los cuales sí pueden aprovecharlos en lo que le fueren favorables.⁶⁴² Por la peculiaridad del contrato de compraventa de buques, será el único de los supuestos que a continuación estudiaremos con mayor profundidad, recordando que el tratamiento a todas las demás figuras *iuscivilistas* deberá ser, según remite el artículo 69 de nuestra ley, de acuerdo a las propias normas de éstas.

2. *El contrato de compraventa*

A. *Generalidades y normas aplicables*

Antonio Scialoja ha señalado con razón que, entre los actos de enajenación, el más importante y el que debe ser más atentamente conside-

⁶⁴⁰ Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 1153. El maestro italiano —siguiendo con su idea—, afirma: “*Infatti, posto che la vigenza di alcuni istituti particolari, come l’abbandono agli assicuratori, l’acquisto da parte dello Stato per mancata rimozione, la preda...non autorizza a conferire al regime della proprietà navale, come si assumeva in passato, caratteristiche sì peculiari da renderlo del tutto eccezionale...*”

⁶⁴¹ Art. 14, fr. II, Ley de Navegación.

⁶⁴² *Idem*, art. 14, pfo. 2o.

rado por sus modalidades especiales con relación a la propiedad naval es el contrato de compraventa. En efecto, la compraventa al igual que la construcción son los dos modos de adquisición normales y fundamentales de la propiedad naval.⁶⁴³

Como hemos dicho antes, nuestra Ley de Navegación no cataloga al contrato de compraventa como una de las formas especiales de adquisición de buques; sin embargo, nada obsta para que las partes, en ejercicio de su libertad de contratación incorporen las convenciones propias del derecho de la navegación (convenciones normalmente instrumentadas en formularios internacionales técnicamente detallados), para de ahí, sólo en lo que sea absolutamente necesario aplicar supletoriamente la legislación mercantil general y luego la civil federal.⁶⁴⁴

Como hemos ya esquematizado en nuestro apartado sobre interpretación y aplicación de normas a los supuestos de derecho privado contenidos en el Derecho de la navegación, conviene ahora especificar el criterio a aplicar para efectos del contrato de compraventa, no sin antes insistir en el respeto al ejercicio de la libertad de contratación, limitada únicamente por preceptos legales expuestos dictados por razón de orden público.⁶⁴⁵

- Respeto a todo el contenido obligacional lícito que las partes hayan pactado voluntariamente a través de cualquier instrumento, como puede ser un contrato tipo;
- Aplicación en lo conducente, de las normas *directamente aplicables* de la Ley de Navegación y las demás fuentes indicadas por el proemio del artículo 5o. de la misma;
- Sólo en el caso de falta de disposición expresa de lo pactado voluntariamente y de las normas señaladas en el punto anterior, *apli-*

643 Scialoja, Antonio, *op. cit.*, p. 254.

644 Remitimos a nuestro apartado sobre aplicación de normas en supuestos de derecho privado. Por otro lado, adelantamos desde ahora que la compraventa de embarcaciones está inserta en el ámbito internacional del negocio marítimo, por lo que la utilización de los llamados *contratos tipo*, también conocidos como formularios es la sana costumbre marítimo-mercantil que a nivel mundial se adopta, y de la cual México no se encuentra excluido. Por ese motivo, y atendiendo al principio de libertad de contratación establecido entre otras normas, por el art. 78 de nuestro Código de Comercio, es que nuestro estudio se centrará en el llamado derecho convencional o más precisamente, en el derecho de los formularios, según luego explicaremos con mayor detalle.

645 En ese sentido, Código de Comercio, art. 78 y Código Civil del D.F., arts. 1832, 6 y 8 (ver además nuestro apartado sobre aplicación de normas marítimas, mercantiles y civiles a los supuestos de derecho privado, al inicio del capítulo que antecede).

cación supletoria de los preceptos legales de la compraventa mercantil, y en segundo término aplicación de las normas generales en materia mercantil;⁶⁴⁶

- Sólo en el caso de ausencia de normas aplicables según los puntos antes señalados, *aplicación supletoria* de los preceptos legales de la compraventa civil, y en segundo término aplicación de las normas generales en materia de obligaciones civiles.⁶⁴⁷

Ahora bien, si en el contrato existiera un elemento tal que lo convirtiera en un contrato internacional de compraventa de buques, de acuerdo con los preceptos de derecho internacional privado, para la aplicación de las normas nacionales antes señaladas tendría que surtirse cualquiera de las siguientes hipótesis:⁶⁴⁸

646 Código de Comercio, arts. 371 a 387 y 77 a 88 respectivamente. *Advertencia.* Conviene dejar señalado que la *mercantilidad* del contrato de compraventa de embarcaciones se podrá predicar *casi* en todos los supuestos. En efecto, además de las previsiones aplicables del art. 75 del Código de Comercio, nosotros entendemos que en general existe la nota de mercantilidad para efectos del contrato de compraventa de embarcaciones cuando: primero, el adquirente tenga como propósito central la reventa de la embarcación con ánimo de lucro; segundo, cuando —como en la mayoría de los casos— los adquirentes son sujetos (*vgr.* navieros en sentido *lato*) que no buscan en sí la reventa de la embarcación para especular con la operación, sino que la destinarán a los fines de su explotación mercantil. Así pues, el acto originario que les permite realizar tal explotación debe también reputarse mercantil. Ahora bien, hipotéticamente podría darse el caso de una *compraventa civil* de embarcaciones, sobre todo cuando éstas son menores y de características deportivas o de recreo, teniendo por destino el uso y disfrute de su adquirente, sin que medie ningún propósito mercantil. Únicamente en este caso —y estudiando con detenimiento el supuesto— la aplicación supletoria tendría que ser no del Código de Comercio, sino del Código Civil. Para efectos procesales, si para una de las partes el acto tiene naturaleza mercantil y para la otra civil, entonces se aplican las normas adjetivas mercantiles por disposición del art. 1050. Sin embargo, si de acuerdo al supuesto antes señalado, para ambas partes el contrato fuera civil entonces habría que aplicar las disposiciones del Código Federal de Procedimientos Civiles y la competencia judicial en todo momento seguiría siendo exclusiva de los tribunales federales y excluyente de los tribunales estatales, pues aunque dicho contrato se pudiera reputar civil, su objeto-materia es una embarcación, y bajo tal categoría su regulación originaria es de la Ley de Navegación y su esencia es de derecho marítimo, por lo que de acuerdo al art. 104, fr. II, de nuestra Constitución serán únicos competentes los tribunales federales.

647 Código Civil del D.F., arts. 2243 a 2322 y 1792 a 2242 y 1 a 21 respectivamente.

648 Ver Código Civil del D.F., art. 13, importantísimo precepto donde se establecen las reglas para la determinación del derecho aplicable en nuestro país. *Cfr. con* Contreras, Francisco, *op. cit.*, pp. 129 y ss.; Pérez, Elisa, *op. cit.*, pp. 247 y ss., t. II; Perezniето, Leonel, *op. cit.*, pp. 195 y ss. Además, para lo que ve al tema general de la contratación internacional ver entre otros: Adame, Jorge, *op. cit.*; Calvo-Caravaca, Alfonso (director) *Contratos internacionales*, Madrid, Tecnos, 1997; Esplugues, Carlos (coordinador), *Contratación internacional*, Valencia, Tirant lo blanch, 1994; Álvarez, Santiago, *Condiciones generales en la contratación internacional*, Madrid, Ed. La Ley, 1992; Guardans, Ignasi, *Contrato internacional y derecho imperativo extranjero*, Pamplona, ed. Aranzadi, 1992.

- Que la compraventa exista, pero que no se encuentre detallada por ningún instrumento (vgr. un formulario internacional) y el contrato deba ser ejecutado en México;
- Que la compraventa sí se encuentre detallada por un instrumento (vgr. un formulario internacional) y que en éste se pacte que la legislación aplicable al contrato será la mexicana;
- Que la compraventa sí se encuentre detallada por un instrumento (vgr. un formulario internacional) pero que no se haya pacta la legislación aplicable, y el contrato deba ser ejecutado en México;
- Que la compraventa exista, y que estando o no detallada por un instrumento (vgr. un formulario internacional) la legislación mexicana no le sea aplicable en lo general, pero que sí existan puntos de conexión objetivos y suficientes para aplicar ésta a algunos elementos del contrato.

Ahora bien, es importante dejar claro que a la compraventa de embarcaciones (así como a los aerodeslizadores y las aeronaves) no les es aplicable la *Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías* celebrado en Viena en abril de 1980.⁶⁴⁹

Por otro lado, es también útil recordar que entre las disposiciones de la *Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales* se considera que un contrato es internacional si las partes del mismo tienen su residencia habitual o su establecimiento en Estados partes diferentes, o si el contrato tiene contactos objetivos con más de un Estado parte.⁶⁵⁰

Asimismo, volviendo a los esquemas internos es importante considerar que el grado de especialidad del tráfico jurídico marítimo, obliga al intérprete a armonizar las normas específicas aplicables del derecho mercantil y del derecho civil a los principios del derecho de la navegación; por lo cual la utilización de estas normas, no debe oponerse a los principios e instituciones inherentes a nuestra disciplina, y en su caso

⁶⁴⁹ Ver art. 2o., inciso e) de la Convención. Para un análisis general remitirse a Adame, Jorge, *op. cit.*

⁶⁵⁰ La Convención fue aprobada el 17 de marzo de 1994. Debemos *advertir* que a la fecha de elaboración de estas líneas dicho tratado aún no se encuentra en vigor en nuestro país, pero sin duda muy pronto lo estará, por lo que habrá que considerar sus importantes disposiciones para el caso de que nos encontremos ante un contrato internacional en el que el instrumento internacional sea el aplicable.

guardando los límites, a los usos y a las costumbres marítimas internacionales.⁶⁵¹

Finalmente, es de suma relevancia considerar que, como en el resto del tráfico jurídico-marítimo, los formularios ocupan un lugar destacado como formas preestablecidas de instrumentar el contrato de compraventa. A pesar de que en el mercado mundial existen varios de estos *Bills of Sales*;⁶⁵² sin embargo, por su importancia e influencia en los demás, utilizaremos el clausulado de *The Norwegian Saleform 1987*⁶⁵³ (*NSF '87*) para la práctica de nuestros comentarios.

B. *Noción y clasificación*

Son mercantiles —enuncia el Código Mercantil— las compraventas a las que dicho ordenamiento da tal carácter, así como todas las que se hagan con el objeto directo y preferente de traficar;⁶⁵⁴ sin embargo, al no ahondar dicho código en la estructura y naturaleza de la figura debemos acudir al derecho común, mismo que define la compraventa como el contrato por el que uno de los contratantes se obliga a transferir la propiedad de una cosa o de un derecho, y el otro a su vez se obliga a pagar por ellos un precio cierto y en dinero.⁶⁵⁵

Así pues, adaptada la definición a nuestra materia, tenemos que es éste un contrato en virtud del cual un sujeto llamado vendedor se obliga

651 Ver Código Civil del D.F., art. 10; ver también Ley de Navegación, art. 5o. fr. IV. En efecto, el intérprete deberá considerar al derecho de la navegación, como una disciplina jurídica autónoma que cuenta, con figuras y normas específicas y con principios generales aplicables en caso de que una de aquéllas no disponga la solución a un supuesto (sobre la autonomía del derecho de la navegación, recomendamos el interesante análisis que practica don Osvaldo Blas, *op. cit.*, pp. 24 y ss. Asimismo, sugerimos la lectura de otro texto argentino: Bengolea, Jorge, *Teoría general del derecho de la navegación*, Buenos Aires, Plusultra, 1976, pp. 63 y ss.).

652 Entre ellos: *Nipponsale '77*; *Salescrap '87*; *Barecon '89*.

653 Nos fundamentaremos para ello en el texto del profesor Iain Goldrein, *op. cit.*, pp. 81 y ss.

654 Art. 371 Código de Comercio. Así, Oscar Vázquez del Mercado, citando a Tullio Ascarelli apunta que la compraventa es mercantil cuando constituye una actividad de intermediación en el cambio, en tanto el comprador compra para revender, o el vendedor vende una cosa que a su vez ha comprado para revenderla. Se distingue —sigue— fundamentalmente así de la compraventa civil que es un acto de consumo, diverso al de la compraventa mercantil que pertenece a la zona del cambio, de la circulación de la riqueza, en la que su comercialidad se determina por la intención del sujeto, que no es otra sino el propósito de especular, de traficar (Vázquez, Oscar, *Contratos mercantiles*, 5a. ed., México, Porrúa, 1994, p. 194).

655 Art. 2248, Código Civil.

a transferir la propiedad de un buque a otra persona llamada comprador, quien a su vez se obliga a pagar por él un precio cierto y en dinero.⁶⁵⁶

Esta venta, como informa Agustín Vigier,⁶⁵⁷ puede ser voluntaria o forzosa, según sea llevada a cabo por la libre voluntad del vendedor o acordada judicialmente, bien por inhabilitación del buque para navegar o bien para el pago de créditos.⁶⁵⁸

En cuanto a su clasificación, el contrato de compraventa de buque es principal, sinalagmático, conmutativo, oneroso, naturalmente consensual, pero formal en cuanto a la obligatoriedad de su constancia en instrumento otorgado ante notario o corredor público; así como de obligada inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional.⁶⁵⁹

C. Especies

Iain S. Goldrein, prestigiado iusmaritimista británico,⁶⁶⁰ al analizar la naturaleza del contrato de compraventa de buques ha integrado cinco distintas especies, que responden a las siguientes nociones:

a) *Compraventas absolutas*: bajo esta figura, el propietario transmite la propiedad al comprador a cambio del pago del precio.⁶⁶¹

b) *Compraventas condicionadas*: similar a la venta absoluta, la distinción entre ambas se basa, por un lado, en que el precio de adquisición

⁶⁵⁶ La venta es —dice Julien Bonnetcase—, esencialmente un contrato consensual sometido a las reglas ordinarias de la prueba (*op. cit.*, p. 959).

⁶⁵⁷ Vigier, Agustín, *op. cit.*, p. 402.

⁶⁵⁸ Sin embargo, en este apartado, habremos solo de referirnos a la compraventa contractual, esto es, a la figura derivada del acto volitivo.

⁶⁵⁹ *Cfr.* art. 14, fr. II, de la Ley de Navegación. Así pues, con base en los elementos característicos de este contrato, tenemos que su naturaleza jurídica es la de un acuerdo de voluntades que, a cambio de un precio cierto y en dinero, transmite la propiedad de una embarcación de un vendedor a un comprador. Entre otros muchos sistemas, en el español, la transmisión y adquisición de la propiedad de buques requiere también de dos formalidades: debe constar por escrito, y éste debe inscribirse en el Registro Mercantil. La primera se refiere a la naturaleza y al valor del documento escrito, que debe ser precisamente escritura pública o documento auténtico, documentos que parecen exigirse simplemente *ad probationem* así como para hacer posible su posterior inscripción en el Registro Mercantil, según el art. 1280 del Código de Comercio (así lo expone: Broseta, Manuel, *Manual de derecho mercantil*, 10a. ed., Madrid, Tecnos, 1994, pp. 811 y ss.).

⁶⁶⁰ Goldrein, Iain, *Ship Sale and Purchase*, 2nd ed., London, Lloyd's of London Press Ltd, 1993, pp. 77 y ss.

⁶⁶¹ *Ibidem*. Señala el autor que la gran mayoría de los contratos de compraventa sobre buques de segunda mano, en su mayoría son absolutos en su naturaleza, y se basan en la *Norwegian Saleform*.

es pagadero a plazos, y por otro lado, en el cumplimiento de ciertas condiciones previstas en el contrato.⁶⁶²

c) *Compraventas a crédito*: bajo esta especie contractual, el precio de adquisición es pagado en la forma de obligaciones diferidas por una serie de plazos. El pago a los vendedores puede ser asegurado, por ejemplo, a través de la constitución de una hipoteca sobre el propio buque.

d) *Compraventas por arrendamiento (hire purchase sales)*: este tipo contractual toma la forma de un arrendamiento financiero⁶⁶³ (*lease*), en el que se contiene una opción para el arrendatario para adquirir el buque por un precio al final del periodo de arrendamiento.⁶⁶⁴

e) *Compraventas judiciales*: la llevada a cabo mediante un proceso jurisdiccional (*Admiralty jurisdiction*).⁶⁶⁵

Además de lo expuesto por el profesor Goldrein entre nosotros, Ramón Sánchez Medal,⁶⁶⁶ distingue —además de la civil y de la mercantil— diversas especies de compraventa que son igualmente aplicables a nuestro objeto de estudio. Veamos:

f) *Compraventa pública y compraventa privada*: depende de que el vendedor la celebre con un comprador que libremente elija (privada), o bien sea llevado el buque a una almoneda para adjudicarlo al que ofrezca mejor precio (pública).

g) *Compraventa judicial y compraventa extrajudicial*: como ya hemos dicho antes, dependerá para ello el que intervenga o no una autoridad judicial en la venta de la embarcación.

⁶⁶² *Ibidem*. Al hacer un breve análisis de la póliza Barecon '89, el autor señala: "Although the provisions in Part IV of Barecon '89...are described as hire purchase provisions, in their unamended form those provisions contain a form of conditional sale agreement".

⁶⁶³ Entre nosotros, por virtud del contrato de arrendamiento financiero, la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso o goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o moral, obligándose ésta a pagar como contraprestación, que se liquidará en pagos parciales, según se convenga, una cantidad en dinero determinada o determinable, que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios, y adoptar al vencimiento del contrato alguna de las opciones terminales previstas por la ley de la materia (así lo dispone el art. 25 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito de enero de 1985). En nuestra materia, el leasing es una forma de crédito para el financiamiento de embarcaciones; una de las singularidades es que cuanto mayores sean los riesgos que asuma el arrendatario, menor deberá ser la renta que deberá pagar a la arrendadora financiera.

⁶⁶⁴ Es la existencia de una opción separada para adquirir lo que distingue la especie en comento de la venta condicional anterior.

⁶⁶⁵ *Ibidem*. El autor explica el procedimiento de las ventas judiciales en el sistema anglosajón, para luego admitir la posibilidad de que realizar ventas privadas con la anuencia de un tribunal jurisdiccional.

⁶⁶⁶ Sánchez, Ramón, *op. cit.*, p. 150.

h) Compraventa común u ordinaria y compraventa especial: mientras que la primera se rige por las disposiciones generales en materia de compraventa, la segunda no se ajusta a ello, sino que se rige por disposiciones especiales, por ejemplo, la venta con reserva de dominio, la que contiene cláusula resolutoria, etcétera.

i) Compraventa voluntaria o compraventa necesaria: depende de que sea consentida espontáneamente por el vendedor sin estar obligado a hacerla, o bien, la realice por una necesidad o compulsión jurídica, tales como la expropiación forzosa,⁶⁶⁷ la venta en remate judicial,⁶⁶⁸ la venta de los bienes del quebrado,⁶⁶⁹ la venta que se practique en cumplimiento de una promesa de venta,⁶⁷⁰ etcétera.

D. Elementos personales

Los elementos personales integrantes son por un lado el vendedor, y por el otro, el comprador.⁶⁷¹ Respecto del vendedor, es necesaria la capacidad general para contratar,⁶⁷² así como la libre disposición de sus bienes; de modo que, por ser la compraventa de buques un acto de comercio, habrá en su caso que estar también a lo dispuesto por el Código de Comercio en cuanto a la capacidad y a la prohibición para ejercer el comercio.⁶⁷³

667 Art. 27, pfo. 2o., Constitución Federal.

668 Arts. 2323-2326 del Código Civil.

669 Art. 211 de la Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos de abril de 1943 en relación a los arts. 204 y 205 del mismo ordenamiento; disposiciones que inciden directamente en la naturaleza jurídica del buque, ya que dependerá su consideración ya como empresa, ya como bien, para darle un tratamiento específico dentro del procedimiento especial.

670 Arts. 2243 y 2245 Código Civil.

671 En el preámbulo de la *NSF '87*, Goldrein (*op. cit.*, pp. 81 y ss.) establece de modo genérico ocho distintos apartados, de los cuales el segundo se dedica a la especificación de los sujetos compradores y vendedores. En efecto, el segundo apartado se subdivide en distintos puntos que especifican diversas cuestiones en torno a los sujetos señalados en dicho preámbulo: *a.* Quiénes son éstos; *b.* Advertencia a los compradores para que investiguen a los vendedores; *c.* Transferencia de obligaciones a segundos compradores a través de la novación. El segundo de estos puntos resulta fundamental en toda negociación. Veamos: “*Buyers would do well to ascertain whether or not sellers are the registered owners of the ship because, in the event of a failure by non-owning sellers, buyers might find that there are insufficient assets of sellers against which to enforce an award of damages...*”.

672 Art. 1798, Código Civil.

673 Arts. 5, 12-15 Código de Comercio. Por otro lado, resulta interesante la figura del menor emancipado, ya que, según dispone el art. 643 de nuestro Código Civil, el emancipado tiene la libre administración de sus bienes, pero siempre necesita durante su menor edad: *a.* De la autorización judicial para la enajenación, gravamen o hipoteca de bienes raíces; *b.* De un tutor para negocios

En cuanto al comprador, en principio sólo requiere de la capacidad general para contratar, sin embargo, habrá que estar a las limitaciones ya analizadas en nuestro apartado relativo a las limitaciones en el ejercicio del derecho de propiedad, dentro de este mismo capítulo.

En apariencia, el factor de elementos personales no implica mayores dificultades que las comentadas en el texto que antecede y sus respectivas notas a pie; sin embargo, existen dos supuestos estrictamente enclavados en el derecho de la navegación, que por su especialidad van más allá de los principios del derecho común: el primero de ellos es la venta efectuada por el capitán del buque; el segundo, la venta en caso de copropiedad naval.

Como con toda precisión lo expresa Osvaldo Blas,⁶⁷⁴ tantas y tan caracterizantes funciones competen al capitán, que ninguna otra figura jurídica las tiene en igual número y singularidad, sean en el campo del derecho público o del derecho privado. El catálogo de éstas, bien puede responder a los siguientes géneros: técnicas, privadas y públicas.

Pues bien, una de las especies más importantes dentro del género de las privadas, se encuentra en la de representación del armador y del propietario del buque. Así, por su sola designación, el capitán asume la investidura de la representación. Sin embargo, el ejercicio de tales funciones representativas tiene un límite: no pueden ser ejercidas en el domicilio de los representados, ya que solo opera en virtud de la imposibilidad de armador y propietario de estar siempre presente en los sitios por los que el buque navega.⁶⁷⁵

La función en comento, llega incluso a un extremo tal que hace patente una de las particularidades del derecho de la navegación. En efecto, podría llegar a razonarse que teóricamente la representación *ex lege* que el capitán asume por su solo nombramiento, lo faculta a hipotecar e inclu-

judiciales. Lo relevante del tema es que, como ya hemos visto, el buque es por su naturaleza y por disposición expresa de la ley, un bien mueble. Así, en principio no habría alegato en contra de la capacidad del menor emancipado para enajenar una embarcación de su propiedad; así, en estricto sentido, podría vender su embarcación. Sin embargo, bajo nuestra consideración, hay principios de orden público contenidos en el derecho de la navegación, que ponderan en primer lugar, el interés de la sociedad en la actividad navegatoria. En efecto, si bien el buque es un bien mueble y por ello es susceptible de libre enajenación por el emancipado, el espíritu del legislador ha sido proteger, ya no sólo al menor, sino a la sociedad misma, razón suficiente para que, a nuestro criterio, los actos de menores emancipados sobre buques, deban ser sancionados por la autoridad judicial.

⁶⁷⁴ Blas, Osvaldo, *op. cit.*, pp. 59 y ss.

⁶⁷⁵ *Idem*, pp. 60 y 61.

sive vender al objeto mismo de su actividad: el buque. Esta autorización se encuentra prevista en algunos ordenamientos de avanzada, como el *Codice della navigazione* italiano, en el cual expresamente se faculta al capitán para que en el caso de extrema urgencia y con la previa constatación de la absoluta innavegabilidad de la embarcación por parte de la autoridad competente, ésta autorize a aquél a efectuar la operación bajo la modalidad de la compraventa, sin mayor audiencia del propietario mismo.⁶⁷⁶

Del segundo supuesto, relativo a la copropiedad marítima, habremos de referirnos en uno de nuestros apartados siguientes, baste por ahora señalar que, según la Ley de Navegación, 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.⁶⁷⁷

E. Elementos reales

Como es lógico, la compraventa tiene por elementos reales, al precio, por un lado, y al buque,⁶⁷⁸ como bien compuesto por el otro; debiendo el buque existir ya que de no ser así no habría objeto en el cual recayera

⁶⁷⁶ El impactante texto original del art. 311: “*Il comandante non può vendere la nave senza mandato speciale del proprietario. Tuttavia, ove durante il viaggio si verifici un caso di estrema urgenza, la competente autorità del luogo, accertata l'assoluta innavigabilità della nave, può autorizzare il comandante a venderla, prescrivendo le modalità della vendita*”. En nuestro sistema, en principio no hay disposición que faculte tal actuación del capitán, siendo éste un límite a sus facultades como representante legal, por lo que para poder celebrar contratos que comprometieran el dominio mismo de la embarcación, consideramos que tendría que tener autorización expresa del propietario.

⁶⁷⁷ Ley de Navegación, art. 74, pfo. 2o.

⁶⁷⁸ La descripción del buque en los formularios es fundamental para la integración y ejecución del contrato; así, al señalar su importancia Goldrein señala: “*The vast majority of contracts for the sale of second-hand ships will take effect as agreements to sell by description. This is significant because where the sale of a ship is by description, section 13(1) of the Sale of Goods Act 1979 implies a condition that the ship will correspond with the description given to it in the sale contract*”. Ahora bien, en la NSF '87, se establecen los siguientes elementos de identificación del buque: nombre, sociedad de Clasificación y rating, año de construcción, identidad del armador, pabellón, lugar de matriculación, señal distintiva, tonelaje de registro y número de registro. Por el otro lado, el precio, como elemento real del contrato en la NSF '87 debe señalar con toda claridad el monto de adquisición (*purchase money*), los accesorios que se incluyen en el precio ya que algunos de ellos se incluyen en la venta pero no en el precio (*bunkers, lubs, stores and provisions*); igualmente se puede estipular ahí mismo el pago de la comisión al *broker* que cerró o dio lugar a la operación. Por último, la cláusula 2, establece también el depósito de cierta cantidad para garantizar la ejecución del contrato por parte del comprador.

la figura.⁶⁷⁹ Así, si naturaleza es la de un bien compuesto,⁶⁸⁰ habrá que ver cuáles son aquellos elementos que lo componen. Nuestra ley especial ha resuelto la cuestión, disponiendo 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, todo lo cual constituye una universalidad de hecho.⁶⁸¹

Sin embargo, dado que no sólo es normal, sino financieramente indispensable que el buque se encuentre en permanente operación, la ley ha establecido igualmente que, salvo pacto en contrario, si se traslada el dominio de una embarcación hallándose en viaje, pertenecen íntegramente al comprador los fletes que aquélla devengue desde que recibió el último cargamento; pero si al tiempo de la traslación de dominio hubiere llegado la embarcación a su destino, los fletes pertenecen al vendedor.⁶⁸²

Por lo que ve al precio como segundo de los elementos reales, debemos señalar, siguiendo con los principios del derecho común, que éste ha de ser cierto, sea que lo fijen las partes, o un tercero o que lo refieran a otra cosa cierta; cuando las partes se remitan a un tercero para la fijación de éste, la decisión de éste vincula a las partes. Así, el momento en que se perfecciona el contrato es hasta el instante en que tal tercero fija el precio; de tal modo, apunta Sánchez Medal, que si el tercero se rehúsa a fijar el precio, el contrato es nulo y no cabe acudir al juez para que lo fije, a menos que ambas partes así lo acuerden.⁶⁸³

679 Igualmente integra este elemento real, el que el buque no sea ajeno (arts. 2260 y 2270, Código Civil); es decir, que el vendedor sea o llegue después a ser el titular del derecho que vaya a transmitir. Así, si bien es éste el principio general, nuestra doctrina (Sánchez, Ramón, *op. cit.*, p. 164) admite la posibilidad de que la venta de la cosa ajena no sea nula; por lo que, en términos generales, según expone Trabucchi (a quien el autor mencionado *supra*, cita), el contrato es válido y el vendedor debe procurar adquirir el buque para el comprador, al que se transmitirá la propiedad cuando el vendedor deviniera titular del derecho objeto de la enajenación (*cf.* art. 2270, Código Civil).

680 Ver nuestro primer capítulo de esta parte primera, en el cual ahondamos en el concepto y la naturaleza jurídica del buque.

681 Ley de Navegación, art. 67, pfo. 2o. Igualmente, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos disponía que la enajenación del buque supone la de sus pertenencias y accesorios (art. 110). Al mismo tiempo, quedaba establecido de igual forma que el navío y sus pertenencias constituían una universalidad de hecho, entendiéndose por pertenencias y accesorios del navío, la maquinaria, los instrumentos, 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 (art. 107). Así pues, no había una distinción tan precisa sobre los fletes, como hoy lo dispone nuestro art. 70 de la nueva ley.

682 *Idem*, art. 70.

683 Sánchez, Ramón, *op. cit.*, p. 162. *Cfr.* arts. 2251 y ss., Código Civil.

Por otro lado, el precio debe ser en dinero, sea en moneda nacional o en moneda extranjera, de acuerdo en todo caso, a las disposiciones de la ley monetaria en materia de obligaciones contraídas en moneda extranjera.⁶⁸⁴

Finalmente, el precio ha de ser real, serio, y verdadero; sin embargo, siguiendo a Ferrara, cuando en la venta hay un precio *vil*, no puede generalizarse en el sentido de que dicha venta es nula, si bien esa circunstancia puede constituir presunción de simulación de la venta. Por último, el que sea serio, implica que no derive de una simulación, de un elemento ficticio.⁶⁸⁵

F. Elementos formales

El contrato de compraventa no requiere para su validez formalidad alguna especial, sino cuando recae sobre inmuebles.⁶⁸⁶ Así, al considerar tanto la ley especial como el derecho común al buque como un bien mueble,⁶⁸⁷ en principio la compraventa que sobre él se realice no requeriría de formalidad especial alguna.

Sin embargo, nuestra ley reconoce la importancia histórica y económica que las embarcaciones han tenido y tienen, por ello, acorde con el común de los sistemas nacionales, establece tanto la formalidad de la compraventa en escritura pública, como la obligatoriedad de la inscripción de la misma en el Registro Público Marítimo Nacional.⁶⁸⁸

Creemos que el cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación, actuando con facultades de fedatario público,⁶⁸⁹ sería el funcionario competente para el otorga-

684 En efecto, el famoso art. 8o. de dicha ley, será el aplicable, ya que el obligado cumple entregando el equivalente en moneda nacional al tipo de cambio que rija en el lugar y fecha en que se haga el pago.

685 Sánchez, Ramón, *op. cit.*, p. 163, citando a Ferrara.

686 Código Civil, art. 2316.

687 Ley de Navegación, art. 67, Código Civil, art. 756.

688 Ley de Navegación, art. 14, fr. II. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al señalar los instrumentos inscribibles en el RPMN incluía asimismo, la adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de buques, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave. Sin embargo, no había, en la regulación de esa institución, norma que obligara a la formalidad de escritura pública (art. 96).

689 Ley de Navegación, art. 6o., fr. III, en relación al 14, fr. II del mismo ordenamiento. Creemos que en la escritura del notario público ó de la autoridad consular, o bien en la póliza del corredor público, habrá de establecerse, además de los elementos comunes a dichos documentos, si el vendedor recibe la totalidad o sólo parte del precio, así como los créditos que existan sobre el buque objeto de la compraventa (*cfr.* por ejemplo Código de Comercio español, art. 578).

miento de la escritura en que se instrumente la compraventa, en el caso de que ésta se celebre en tal sitio a ciudadanos o sociedades mexicanas; siendo asimismo deber del cónsul la remisión de la escritura pública para la respectiva inscripción en el RPMN.⁶⁹⁰

Como apunta Agustín Vigier,⁶⁹¹ si se trata de un buque que pertenezca a los vendedores en copropiedad, la situación repercute en el régimen y formalidades de la enajenación del mismo, exigiendo para ello acuerdo de los copartícipes. En ese sentido, hemos dicho ya que 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 disidentes; gozando los quiratarios, en todo caso, del derecho del tanto.⁶⁹²

Así pues, las formalidades a cubrir serán: la convocatoria y celebración de la audiencia de quiratarios, en la cual habrá de tomarse la resolución o no de la venta; el respeto por el tiempo pactado para el ejercicio de derecho del tanto en la venta de los quirates; y, en su caso, la solicitud al juez competente para que éste autorice la venta según lo expuesto, luego de considerar lo alegado por los quiratarios disidentes. Además se tendrán que cubrir las demás formalidades ya señaladas respecto a la propiedad.⁶⁹³

Cabe corroborar una vez más el que no requieren inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y ciertos artefactos navales, por lo que, al ser el otorgamiento en escritura pública determinante para la inscripción, ello por su calidad de título público de propiedad, entendemos que no es tampoco deber de las partes instrumentar así las ventas de tales embarcaciones y artefactos.⁶⁹⁴

A diferencia de otros sistemas nacionales, como el español,⁶⁹⁵ los contratantes no tienen que subordinar la eficacia del contrato de compraventa a la obtención de la oportuna autorización administrativa, sino sólo apearse a las limitaciones de la propiedad ya analizadas y, cuando

690 En todo caso, no habría obstáculo legal alguno para que el contrato privado ya en México sea elevado a escritura pública para luego proceder a su registro.

691 Vigier, Agustín, *op. cit.*, p. 404.

692 Ley de Navegación, art. 74, pfs. 2o. y 3o. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos regulaba el particular, prácticamente en la misma forma que la actual (ver arts. 112 a 115).

693 La copropiedad naval ofrece ricos cuestionamientos que no es oportuno ahondar aquí, sino en uno de nuestros apartados posteriores.

694 Ley de Navegación, art. 14, pfo. 2o.

695 Vigier, Agustín, *op. cit.*, pp. 405 y ss.

así se pacte, someter al buque a las inspecciones que certifiquen su idoneidad para la navegación requerida.⁶⁹⁶

Recordemos que como acto administrativo derivado de la venta de un buque, la cancelación del certificado de matrícula en caso de ser mexicano, se practica, entre otros: cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto en los casos de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular; por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de embarcaciones de las embarcaciones antes citadas; por dimisión de bandera del propietario o titular del certificado de matrícula.⁶⁹⁷

Por último, digamos que si bien el formulario (*Bill of Sale*) es un auténtico documento privado que contiene todos los elementos necesarios para la existencia y validez del contrato de compraventa, de acuerdo a nuestra Ley de Navegación, será necesario su posterior otorgamiento ante notario o corredor público, y subsecuente inscripción en el RPMN. Así, en nuestra opinión, el fedatario, en tanto no se violenten principios de orden público que él debe velar, deberá ser respetuoso de la autonomía de la voluntad de los contratantes, sólo deberá vertir en la escritura pública, el contenido del formulario de que se trate, acatando además las disposiciones que la ley del notariado o bien, la federal de correeduría pública establezcan para el otorgamiento.

En todo caso, el documento en que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en instrumento público otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización⁶⁹⁸ de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.⁶⁹⁹

⁶⁹⁶ Una de las cláusulas más importantes de la *NSF '87* es precisamente la de las verificaciones, *Inspections (cláusula cuarta)*; su contenido, señala Goldrein (*op cit.*, pp. 99 y ss.) establece cuatro distintos tipos de inspecciones a realizar por el comprador, que el buque deberá sufrir para su venta: *a. buyer's inspection of the ship's classification records; b. buyer's superficial inspection of the ship afloat without opening up together with inspection of the ship's log books; c. a predelivery dry-docking inspection of the ship's underwater parts below the summer load-line; d. buyer's superficial inspection of the ship afloat immediately before delivery.* Así pues, estos elementos integran el factor decisivo, entre otros de orden extranaval, que motivan o no la venta del buque. La autorización administrativa para efectos de adquisición en principio sólo es necesaria en el caso de la construcción de la embarcación de acuerdo al art. 59 de la Ley de Navegación, aunque recae sobre la actividad constructiva misma y no sobre la adquisición en sí.

⁶⁹⁷ Ley de Navegación, art. 13, frs. IV, V, VIII.

⁶⁹⁸ Que de acuerdo a nuestra ley de la materia son: nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto (art. 67, pfo. 3o.).

⁶⁹⁹ *Idem*, art. 68 de conformidad con el art. 14, fr. II.

G. Transmisión de la propiedad y riesgos

La cuestión de la transmisión de la propiedad y los riesgos derivados resultará de mayor interés al analizar la figura contractual de la construcción de embarcaciones, sin embargo, el contrato de compraventa puede supeditarse a términos, reservas de dominio o bien condiciones suspensivas o resolutorias, situación que afectará el momento en que la misma sea perfeccionada y se considere la transmisión de la propiedad y consecuentemente del riesgo.⁷⁰⁰

Así, de reservarse el vendedor la propiedad, conserva una acción real que tutela sus derechos, de tal manera que podría, si así lo considera, reivindicar el buque, objeto de la compraventa.⁷⁰¹

Respecto al tema de la transmisión de riesgos, con independencia de lo que establezcan los formularios (*Bills of Sale*)⁷⁰² que posteriormente comentemos, nuestro Código de Comercio establece que una vez perfeccionado el contrato, las pérdidas, daños o menoscabos que sobrevinieren a los bienes vendidos son por cuenta del comprador, si éstos ya le hubieren sido entregadas real, jurídica o virtualmente, y si no le hubieren sido entregados de ninguna de estas maneras, serán por cuenta del vendedor.⁷⁰³

Por otro lado, de no pactarse nada en contrario, desde el momento en que el comprador del buque acepte que éste quede a su disposición, esto es, que de su voluntad se infiere que ha se ha hecho la entrega, se tendrá por virtualmente recibido de él y el vendedor quedará con los derechos

700 Cfr. art. 2249, Código Civil.

701 Vázquez, Óscar, *op. cit.*, p. 202, al citar a don Joaquín Garrigues.

702 Al respecto el *NSF '87* establece este tópico en sus líneas 109 y 110 de la cláusula 11 relativa a las condiciones de la entrega. Así, el riesgo de la pérdida o del deterioro o daño del buque, permanece con el vendedor, hasta en tanto el buque no sea entregado a los compradores. Al respecto Goldrein (*op. cit.*, p. 132) expone: "*This provision is logical because, prior to delivery, sellers will be able to insure themselves against the financial consequences of loss, deterioration or damage to the ship*". Asimismo, la cláusula quinta, referente a la entrega, establece las consecuencias de la pérdida del buque antes de efectuar tal acto; en palabras de Goldrein: "*If the ship should become a total or constructive total loss before delivery, the contract will be deemed to be null and void, and sellers must arrange for the immediate release of the deposit (and accrued interest) to buyers*". Así pues, de acuerdo al texto de las líneas 41 y 42 del formulario, parece que los riesgos se transmiten con la entrega y no con la transmisión de la propiedad, a diferencia de la regulación nacional al respecto.

703 Código de Comercio, art. 377. El artículo concluye señalando que en los casos de negligencia, culpa o dolo, además de la acción criminal que compete contra sus autores, son éstos responsables de las pérdidas, daños o menoscabos que por su causa sufrieren las mercancías.

y obligaciones de un depositario,⁷⁰⁴ hasta en tanto no haya una entrega material de la embarcación.

H. Obligaciones del vendedor

Como ya hemos indicado, la compraventa de buques no está regulada en nuestra Ley de Navegación, sino que la misma hace una remisión expresa y directa al derecho común, sin embargo, en virtud de que tal contrato es un acto de comercio, el régimen que en principio la rige es la legislación comercial, y en lo que ésta nada disponga, se aplicará también de modo supletorio la legislación civil federal;⁷⁰⁵ todo ello sin perjuicio del principio de la autonomía de la voluntad, vertido en los llamados formularios de compraventa o *Bills of Sale*.⁷⁰⁶

Así pues, en materia de obligaciones tendremos que estudiar tanto las mercantiles que directamente regulan a esta figura contractual, así como las civiles que no se contrapongan a la estructura del contrato, todo ello intentando armonizar los principios del derecho de la navegación con las reglas de las dos disciplinas diversas. Veamos:

a. Obligación de custodiar el buque hasta su entrega material

Como señala el iusmercantilista mexicano, don Joaquín Rodríguez,⁷⁰⁷ interpretando a *contrario sensu* el artículo 2288 del Código Civil del Distrito Federal, se infiere este apartado, ya que si el vendedor tiene la obligación de entregar la cosa vendida en el estado en que se hallaba al perfeccionarse el contrato, resulta manifiesto que tiene igualmente la obligación de conservarla en dicho estado hasta realizar la entrega material al comprador o a su representante.

Así, el vendedor que mantiene la embarcación en su poder tiene los derechos y obligaciones de un depositario, por lo que se le impone asimismo la obligación de realizar los actos necesarios, tanto para la con-

⁷⁰⁴ *Idem*, art. 378.

⁷⁰⁵ Ver nuestro apartado de normas aplicables.

⁷⁰⁶ En opinión del profesor Goldrein (*op. cit.*, p. 109) en el NSF '87, se pueden sintetizar en tres las obligaciones del vendedor. Veamos: a. *Bring the ship to dry-dock at the port of delivery*; b. *Bring the ship from the dry-dock to the place of delivery*; c. *Pay all expenses (including tug fees, pilotage, and docking and undocking charges) incurred in so moving the ship*. Nosotros creemos además, que la obligación de permitir la inspección y verificación tanto material como jurídica del buque, se constituye como una obligación, si bien no activa, si permisiva, de un dejar hacer al comprador, que previamente ha depositado una suma, para estar legitimado a actuar de tal modo.

⁷⁰⁷ Rodríguez, Joaquín, *Derecho mercantil*, 21a. ed., México, Porrúa, 1994, t. II, pp. 9 y ss.

servación material, como para la conservación jurídica del buque,⁷⁰⁸ respondiendo en todo caso de los menoscabos, daños y perjuicios que sufrieren por su malicia o negligencia; y presumiéndose que la pérdida o deterioro que sufra el mismo fueron por culpa del mismo vendedor salvo prueba en contrario.⁷⁰⁹

b. Entregar el buque al comprador

Esta es una de las obligaciones más complejas, por lo que, tomando en consideración las muy particulares características del objeto material de la compraventa, esto es, el buque, resulta muy conveniente para las partes ser lo más meticuloso posible, habida cuenta de la carga financiera que representaría una mala o abierta interpretación a cualquiera de sus puntos. Veamos algunas de las implicaciones de esta obligación:⁷¹⁰

- *Alcance*: como bien distingue el maestro Joaquín Rodríguez, la transmisión de dominio no es la entrega de la cosa sino que esta entrega es una obligación específica del vendedor, distinta de la transmisión de dominio. La entrega, entonces, no tiene más significación que la del cumplimiento de una obligación implicada por el contrato, pero no desempeña papel alguno en la perfección del mismo. Consiste pues, la entrega, en la realización de los actos necesarios para que el comprador pueda disponer de hecho de la cosa, como su dueño.⁷¹¹
- *Formas en la entrega*: no nos detendremos en recordar que la entrega de un bien puede ser de tres especies: real, jurídica o virtual. Sin embargo, es importante caer en cuenta que desde el momento en que el comprador acepte que el buque vendido quede a su disposición, se tendrá por virtualmente recibido de él, por lo

⁷⁰⁸ En la Cláusula 11 del *NSF '87*, se dispone entre otras cosas: “*The vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense...she shall be delivered and taken over as she is at the time of inspection, fair wear and tear excepted...*” A pesar de que no hay disposiciones expresas sobre el particular, debemos comprender que si la entrega debe hacerse en las mismas condiciones en que el buque se encontraba al practicar las inspecciones, el vendedor tiene la obligación de mantener tales condiciones, custodiando física y jurídicamente la embarcación, hasta su entrega material al comprador.

⁷⁰⁹ Ver Código Civil, arts. 2284, 2522 y 2018 respectivamente.

⁷¹⁰ *Idem*, art. 2283, fr. I. Para explicar las implicaciones de esta obligación, nos valdremos de algunos de los razonamientos de don Joaquín Rodríguez Rodríguez (*op. cit.*, t. II, pp. 10 y ss.).

⁷¹¹ *Ibidem*.

que el vendedor que lo conservará en su poder, sólo tendrá los derechos y obligaciones de un depositario.⁷¹²

- *Plazo y lugar de la entrega*: este es uno de los elementos que más fuertemente choca con las necesidades reales del tráfico jurídico respecto a embarcaciones sin embargo, en caso de que no se instrumente la compraventa a través de un formulario,⁷¹³ no exista norma alguna aplicable de algún tratado en vigor y en el instrumento público otorgado nada se disponga, tendremos que acudir a las normas del derecho mercantil, en tanto éstas no se opongan fundamentalmente a los principios e instituciones de Derecho de la navegación.⁷¹⁴

Si se ha fijado un plazo para la entrega, dentro de éste debe efectuarse la misma, ya que una vez transcurrido, el comprador podría negarse a admitir la entrega de la embarcación. De no haberse fijado plazo para su entrega, el vendedor debe tener a disposición del comprador el buque, en principio dentro de las 24 horas siguientes al contrato;⁷¹⁵ sin embargo, esta norma va más allá de las posibilidades de la operación de una embarcación en caso que ésta se encuentre en travesía, por lo que nos parecen más atinadas las reglas de la entrega para los contratos de fletamento, mismas que consideran y resuelven esta problemática.

712 Código Civil, art. 2284.

713 En el *NFS '87* se establece por la Cláusula Quinta “*Place and Time of Delivery*”, el significado del término “entrega” ha sido segmentado en dos distintos momentos, el primero como transferencia voluntaria de posesión, y el segundo, como la aceptación y control físico del buque, en palabras de Goldrein (*op. cit.*, pp. 105 y ss.) “...*In the context of a ship sale contract, the consummation of delivery of the ship involves two distinct steps: first, sellers tender the ship for delivery; and secondly, buyers accept delivery and take physical control of the ship*”. Veamos algunas consideraciones del contenido de esta cláusula: En cuanto al lugar, bien puede establecerse un rango de distancia en donde deba efectuarse la entrega (*geographical delivery range*). Ahora bien, es importante recordar que de acuerdo a principios de derecho internacional privado, el contrato se rige, en cuanto a su ejecución, según las leyes del lugar en donde ésta será efectuada, de modo que a una compraventa celebrada en el extranjero en la que se establezca que la entrega se hará en puerto mexicano, por ser la entrega, ejecución del mismo, le aplicarán nuestras normas nacionales (*possible relevance to transfer of title provisions*). Si el vendedor incumple en la entrega, el comprador está legitimado para que se le reembolse el monto del depósito otorgado en virtud de la venta; sin embargo, puede pactarse la posibilidad de negociar una extensión en el término impuesto al vendedor para la entrega (*extending the time for delivery*). En cualquier caso, el vendedor está obligado a notificar con cierto tiempo del arribo de la embarcación al sitio de entrega. La teoría de los riesgos se aplica a partir de la línea 41, misma que ya hemos comentado en notas precedentes.

714 Recuérdese también la supletoriedad de los usos y costumbres marítimas internacionales, que en muchos casos ayudan a aclarar el problema (art. 5º., fr. IV de nuestra Ley de Navegación).

715 Código de Comercio, arts. 375 y 379.

- *Extensión*: ya antes hemos dicho que nuestra Ley de Navegación resuelve esta cuestión al disponer que si se traslada el dominio de la embarcación, hallándose en viaje, pertenecen íntegramente al comprador los fletes que aquélla devengue, desde que recibió el último cargamento; pero si al tiempo de la traslación de dominio hubiere llegado la embarcación a su destino, los fletes pertenecen al vendedor.⁷¹⁶ Por supuesto, junto con el buque, tendrá que entregarse el certificado de matrícula, los libros, y en general toda la documentación relativa exigida por ley, tratado, reglamento, o incluso costumbre o uso marítimo internacional.
- *Autodefensa*: como atinadamente explica don Joaquín Rodríguez —aplicando su estudio a nuestro objeto—, el vendedor no está obligado a entregar el buque vendido si el comprador no ha entregado el precio, salvo que en el contrato se haya señalado un pago para el pago, pero ni aun así está obligado a la entrega si después de la venta se descubre que el comprador se halla en estado de insolvencia.⁷¹⁷

c. Transmitir la propiedad del buque al comprador

Como ya hemos comentado, la transmisión de la propiedad puede diferirse para un momento posterior a la celebración del contrato; esto ocurre normalmente en la venta con reserva de dominio o bien, en la venta sujeta a condición. En estos casos, explica don Ramón Sánchez Medal, si se conviene expresamente en diferir la transmisión de propiedad y, en definitiva, no llegara a transmitirse ésta, tendrá lugar el incumplimiento del vendedor, con derecho para el comprador de optar, según el caso, por la rescisión del contrato o bien por el cumplimiento forzoso del mismo, cuanto esto fuere posible.⁷¹⁸

Nada obsta para el que la transmisión de la propiedad del buque vendido pueda realizarse en favor de un tercero que intervenga en el mismo contrato, cuando así lo haya sido convenido por las partes; igualmente

716 Ley de Navegación, art. 70.

717 Rodríguez, Joaquín, *op. cit.*, t. II, p. 11. Ver asimismo: arts. 2286 y ss., Código Civil.

718 Sánchez, Ramón, *op. cit.*, p. 173. Ver también: art. 1949, Código Civil.

es factible establecerla en favor de un tercero que será designado después por el comprador.⁷¹⁹

Por último, como ya hemos señalado al hablar de las formalidades de este contrato, si bien la transmisión de propiedad se produce por efecto mismo del contrato —a diferencia del contenido obligacional de los formularios de venta—,⁷²⁰ para que dicha transmisión surta efectos contra terceros, será indispensable su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional.⁷²¹

d. Garantía de no perturbación

Como aplicación del principio de la buena fe contractual,⁷²² el vendedor está obligado a abstenerse de practicar cualquier clase de perturbación jurídica o material, que de algún modo vaya en menoscabo de la posesión del comprador respecto del buque adquirido.

e. Responder por los vicios ocultos del buque

El Código de Comercio dispone que en las ventas mercantiles, salvo pacto en contrario, el vendedor quede obligado a la evicción y saneamiento, siendo el derecho común el que regula estas figuras,⁷²³ sin embargo, la contratación internacional a través de formularios⁷²⁴ ha disminuido substancialmente la existencia de vicios ocultos, en cuanto a que

⁷¹⁹ *Ibidem*.

⁷²⁰ El contenido del formulario *NSF '87* difiere de la regulación nacional en materia de transmisión de propiedad. En efecto, el maestro Goldrein (*op. cit.*, p. 86) explica que la dicha transferencia no opera al momento en que el contrato es firmado, esto es, que se celebra, toda vez que el buque no se encuentra aun en un estado de “entregabilidad”. El fundamento, se encuentra, cuando menos en cuatro distintas cláusulas; a saber, la 3, 4, 6 y 8. En general, el razonamiento es que el texto del formulario dispone la actuación de los compradores para verificar el estado de la embarcación en todos sus aspectos, tanto materiales como jurídicos; así una vez inspeccionados todos ellos, al momento de la entrega material y jurídica de la posesión, se transferirá igualmente la propiedad, de conformidad con las líneas 41 y 42 de la Cláusula Quinta.

⁷²¹ Ley de Navegación, art. 14, fr. II.

⁷²² Código Civil, art. 1796.

⁷²³ Código de Comercio, art. 384. Asimismo Código Civil, arts. 2119 a 2162; y específicamente los arts. 2142, 2143, 2144, 2149 y 2157.

⁷²⁴ En efecto, como ya se ha indicado, en formularios como el *NSF '87*, se pactan una serie de inspecciones y verificaciones tanto materiales como jurídicas (cláusula cuarta), que llevan a un elevado grado de certidumbre de que el buque se encuentra en buen estado. Sin embargo, de detectarse defectos en la embarcación, el propio formulario dispone la obligación y consecuencias de que el vendedor subsane los defectos encontrados, para luego, proseguir con la venta y posterior transmisión de propiedad al momento de la entrega (así se establece en la cláusula sexta, *Dry-Docking*).

son las sociedades clasificadoras las que inspeccionan los buques según se establece en las negociaciones de compraventa.

Se considerarían vicios ocultos en el buque aquellos defectos no manifiestos y anteriores al contrato de compraventa, que lo hagan impropio para los usos a que está destinado, o que disminuyan de tal manera esos usos, que de haberlos conocido el comprador no hubiera hecho la adquisición o hubiera pagado menos precio por la cosa. Sin embargo, el vendedor no responde ni de los defectos manifiestos o que están a la vista, ni tampoco incluso de los ocultos, pero de los que el comprador estuvo en aptitud de tener conocimiento por razón de su profesión o pericia en el tema.⁷²⁵

El derecho adjetivo que la ley civil, aplicada al derecho de la navegación ha otorgado al comprador del buque que arroja esta clase de vicios, son, alternativamente: solicitar la rescisión del contrato y el pago de daños y perjuicios, o bien, la reducción proporcional en el precio, fijada a juicio de peritos.⁷²⁶ Sin embargo, resulta nugatorio este derecho, ya que, al no encontrarse regulación específica en la Ley de Navegación y por ser la compraventa de buques un acto de comercio, el dispositivo mercantil aplicable *...implica que el comprador de la embarcación, cuenta solo con 30 días para reclamar por escrito los vicios internos del buque...!*⁷²⁷

f. Garantizar el saneamiento por evicción

En principio, el código de la materia es limitativo en cuanto a su noción de evicción, ya que la atribuye a los casos en los que el comprador

⁷²⁵ Sánchez, Ramón, *op. cit.*, p. 174. Cuatro —señala el autor— son los requisitos que deben tener estos vicios o defectos para engendrar responsabilidad a cargo del vendedor: *a.* Que sean ocultos o no manifiestos; *b.* Que sean ignorados del comprador; *c.* Que perjudiquen a la utilidad propia, en nuestro caso, de la embarcación; *d.* Que sean anteriores a la venta.

⁷²⁶ Así lo dispone el art. 2144 del Código Civil, constituyendo ambos derechos las llamadas acciones *rehabitoria* y *quantum minoris* o *estimatoria* respectivamente.

⁷²⁷ Nótese la enorme diferencia que dispone nuestra Ley de Navegación para el contrato de construcción de buques (art. 72): La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción. En este sentido debemos señalar que si bien la estructura lógica del razonamiento es formalmente correcta, el resultado al que se llega es materialmente absurdo. Así, creemos que una interpretación de tal forma radical, violenta la teleología de la norma marítima y en general, la de los valores jurídicos superiores tutelados por la disciplina; razones estas suficientes, para que el tribunal deba interpretar analógicamente al término de prescripción del art. 72. Ver además nuestros esquemas sobre la aplicación de normas.

fuere privado de todo o parte de la cosa en virtud de una sentencia haya causado ejecutoria, en razón de algún derecho anterior a la adquisición.⁷²⁸

Sin embargo, la doctrina iuscivilista ha ampliado los supuestos, veamos sus consecuencias, aplicando éstos a nuestro objeto de estudio: cuando el comprador que pierde el juicio reivindicatorio que ha intentado en contra del tercero que tiene en su poder la embarcación; el del comprador que conserva el buque no por la compra que hizo, sino en virtud de otro título, como cuando lo hereda del verdadero propietario; el comprador que se allana a la demanda reivindicatoria para evitar un proceso inútil si el derecho del propietario que le reclama la embarcación es tan evidente; el acreedor hipotecario anterior a la venta que demanda el pago al comprador quien le paga el crédito para conservarla.⁷²⁹

Además de los casos del derecho civil ya mencionados, como particular del derecho de la navegación, tenemos el de los privilegios marítimos. En efecto, los privilegios marítimos sobre las embarcaciones otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores; estos privilegios se extinguen con el transcurso de un año, a partir del momento en que se hicieren exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo preventivo de la embarcación. Además, la extinción del privilegio no implica la del crédito o indemnización, ya que éstos se extinguen en la forma y términos señalados en la legislación aplicable.⁷³⁰

Otro de los casos posibles de evicción en nuestra materia, sería cuando se celebrara la compraventa respecto a una embarcación bajo régimen de copropiedad marítima, sin haberse respetado el derecho del tanto de los quiratarios, según ordena la Ley de Navegación.⁷³¹

Finalmente, respecto de la existencia de un contrato de arrendamiento o bien de alguna de las especies de fletamentos anteriores a la compraventa del buque, debemos entender que el comprador continúa en calidad de fletante. Sin embargo, nada obsta para inferir que, si en la compra-

728 Código Civil, art. 2119. *Cfr.* Bonnetcase, Julien, *op. cit.*, p. 964.

729 Sánchez, Ramón, *op. cit.*, p. 175. La evicción es total —dice el autor— si la sentencia firme declara propietario al tercero sobre la cosa vendida; pero la parcial existe no sólo cuando la pérdida por sentencia firme recaiga únicamente sobre una parte de la cosa vendida, sino también cuando la cosa vendida estaba ya gravada antes del contrato con una prenda o hipoteca o tenía constituido, —en nuestro caso— un derecho real de usufructo.

730 Ley de Navegación, arts. 80-86. El tema de los privilegios marítimos será estudiado en uno de nuestros siguientes capítulos; sin embargo, debe tomarse en cuenta dentro del supuesto de evicción que establece la legislación civil (art. 2119).

731 Ley de Navegación, art. 74 *in fine*.

venta se hubiere hecho mención expresa de que el buque no ha sido dado en arrendamiento o fletamento, el comprador, víctima del engaño, si es que tal afirmación resultare a la postre falsa, estuviere legitimado para ejercitar la acción de nulidad del contrato con el respectivo pago de daños y perjuicios a consecuencia del dolo contractual con que actuó el vendedor que de tal forma ocultó el arrendamiento o fletamento anteriores, ello, sin perjuicio de la posibilidad de agotar el tipo delictual respectivo.⁷³²

Sin embargo, la posibilidad de que lo anterior suceda, hipotéticamente se ve reducida por la obligatoriedad de la inscripción de cualquier contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas en el Registro Público Marítimo Nacional;⁷³³ así, también en teoría, el comprador diligente caería en cuenta de tal arrendamiento, por supuesto, siempre con la posibilidad de que el vendedor doloso tampoco haya inscrito el arrendamiento subsistente.

Sánchez Medal, con apoyo en el clásico iuscivilista Planiol, señala con acierto que si bien la evicción generalmente sólo se produce por una causa anterior a la venta, por excepción puede tener lugar por una causa posterior al contrato; esto es, cuando aquélla se deba a uno de los llamados “hechos de príncipe”, a una prescripción adquisitiva a favor de un tercero que se consumó inmediatamente después de la venta, o cuando la evicción se deba a un hecho posterior del mismo vendedor, como sucede cuando él ha efectuado una doble venta.⁷³⁴

Las normas civiles que regulan la responsabilidad del vendedor al producirse la evicción total, se limitan en la obligación de que éste indemnice al comprador;⁷³⁵ sin embargo, los conceptos y cuantía de esta

732 Código Civil, art. 1816; Ley de Navegación, art. 95 y ss. *Cfr.* asimismo: Sánchez, Ramón, *op. cit.*, p. 176; Rodríguez, Joaquín, *op. cit.*, t. II., pp. 11 y ss.

733 Ley de Navegación, art. 14, fr. III. Sin embargo, parece que no hay ese mismo deber de inscripción de los fletamentos por tiempo y por viaje, ya que la única mención que la ley hace al respecto es el de practica tal registro incluso sobre cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad. Sin embargo, tal formalidad parece no ser exigida por el ordenamiento respecto a las citadas especies de fletamento (Ley de Navegación, art. 14, fr. VII en relación con los arts. 95 y ss.).

734 Sánchez, Ramón, *op. cit.*, pp. 176 y ss. Ver asimismo: Código Civil, arts. 2265, 2266, 798 y 803.

735 La cláusula novena de la *NSF* '87 establece la obligación del vendedor de indemnizar al comprador en caso de que terceros con derechos sobre el buque, ejerciten acciones en su contra por cargas, gravámenes o bien privilegios marítimos (*maritime liens*), todo ello bajo la denominación genérica de “*Encumbrances*”: “*The Sellers warrant that the vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any other debts whatsoever, Should any claims, which*

indemnización se encuentran vinculados a la buena o mala fe con que se demuestre que el vendedor actuó.⁷³⁶

d. Gastos de entrega

Por último, el vendedor tiene la obligación de soportar los gastos de entrega hasta poner la embarcación a disposición del comprador.⁷³⁷

Debemos recordar al lector que las reglas aquí desarrolladas derivan de la interpretación de nuestras leyes nacionales, sin embargo, por ser el tráfico jurídico-marítimo internacional por naturaleza, el formulario de venta (*Bill of Sale*) es el instrumento más usado en la celebración de este tipo de contratos, por lo que en su caso habrá que estar a su contenido que, finalmente, por dimanar de la autonomía de la voluntad, es la suprema ley del contrato de compraventa de buques, en tanto no contravenga disposiciones de orden público.⁷³⁸

I. Obligaciones del comprador

El sentido genérico del derecho común, en aplicación supletoria del Código de Comercio respecto a las obligaciones del comprador, es que éste debe de cumplir todo aquello a que se haya obligado y especialmente pagar el precio de la cosa en el tiempo, lugar y forma convenidos.⁷³⁹ Así pues, de la estructura del contrato de compraventa de embarcaciones, se resumen tres obligaciones a cargo del comprador: recibir el buque, pagar el precio convenido y pagar ciertos gastos. Veamos.

a. Recibir el buque

El comprador está obligado a recibir el buque en los términos y condiciones pactadas, de tal forma que si se constituyera en mora de recibir, el vendedor quedaría descargado del cuidado ordinario de conservación material y jurídica de la embarcación, por lo que solamente sería res-

have been incurred prior to the time of delivery be made against the vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims”

⁷³⁶ Cfr. Código Civil, arts: 2126 y ss. Además de las responsabilidades substantivas del vendedor, debemos recordar la obligación de éste de salir al pleito de evicción; esto es, de conformidad con los arts. 2140, fr. V y 2124, el adquirente, luego de ser emplazado, debe denunciar el pleito de evicción al que lo enajenó, de lo contrario el vendedor no tendría la obligación de responder por la evicción.

⁷³⁷ Código de Comercio, 382, fr. I.

⁷³⁸ Código Civil, arts. 60., 70. y 80.

⁷³⁹ *Idem*, art. 2293.

ponsable del dolo o de la culpa grave; en todo caso, el vendedor tendrá a salvo su derecho para escoger entre exigir el cumplimiento o la resolución de la obligación, con el resarcimiento de daños y perjuicios en ambos casos.⁷⁴⁰

b. Pagar el precio

El comprador debe pagar el precio convenido por el buque adquirido en los términos y plazos convenidos. Pese a la prácticamente imposibilidad de que esto ocurra en el tráfico jurídico-marítimo, a falta de convenio, lo deberá pagar de contado. La demora en el pago del precio, lo constituirá en la obligación de pagar réditos al tipo legal sobre la cantidad que adeude.⁷⁴¹

Sin no se ha fijado tiempo y lugar, el pago se debe hacer en el tiempo y lugar en que se entregue la embarcación; o bien, si fuere el caso que el comprador fuere perturbado en su posesión, o tuviere temor fundado de que esto suceda, estaría legitimado para suspender el pago hasta que el vendedor le garantice tal posesión.⁷⁴²

Como en cualquier otra compraventa, hay simultaneidad en las prestaciones; esto es, mientras que una parte hace la entrega del buque, la otra a su vez, debe pagar el precio, de existir duda al respecto, cabe la posibilidad de depositar ambas prestaciones a un tercero.⁷⁴³

Por aplicación de la teoría civilista de los riesgos a nuestro ámbito (aunque el buque se perdiera por la actualización de algún riesgo o accidente de la navegación,⁷⁴⁴ después de celebrada la venta y transmitida la propiedad, pero antes de su entrega), subsiste la obligación en el comprador de pagar el precio, salvo que algo distinto se haya convenido al respecto.⁷⁴⁵

⁷⁴⁰ Código Civil, arts. 2292 y 1949; Código de Comercio, art. 385.

⁷⁴¹ Código de Comercio, arts. 380 y 362. Ver también, respecto al pago de intereses: 2296 y ss. del Código Civil. Respecto al pago de intereses, el maestro Sánchez Medal indica que, por excepción, el comprador debe pagar intereses en cuatro casos: *a.* Si así se convino expresamente entre las partes; *b.* Si la venta no se hizo a plazo y medió un tiempo entre la entrega de la cosa y el pago del precio; *c.* Si el comprador se hubiere constituido en mora por no haber pagado el precio en el plazo pactado; *d.* Si con posterioridad a la celebración del contrato se le concedió al comprador un plazo para el pago del precio, en cuyo supuesto debe pagar intereses, salvo pacto en contrario (Código Civil 2296 y 2298).

⁷⁴² Código Civil, arts. 2294, 2299.

⁷⁴³ *Idem*, arts. 2294 y ss.

⁷⁴⁴ Ley de Navegación, arts. 111 y ss.

⁷⁴⁵ Código Civil, art. 2017, fr. V. Sin embargo, si queda acreditado que la culpa de la pérdida de la nave es del vendedor, éste deberá el resarcimiento de daños y perjuicios más la devolución

Por último, el maestro Sánchez Medal señala que para garantizar el pago del precio a cargo del comprador, el vendedor tiene diversas protecciones:⁷⁴⁶

- Un derecho de retención de la cosa;⁷⁴⁷
- Un privilegio en caso de concurso de acreedores del comprador, para ser pagado con preferencia a dichos acreedores sobre el valor del buque;⁷⁴⁸
- La acción reivindicatoria que excepcionalmente puede intentar en caso de venta con reserva de propiedad;⁷⁴⁹
- La resolución de la compraventa.⁷⁵⁰

c. Soporte de gastos

Con las grandes limitaciones que la operación de un buque impone al sistema tradicional de la compraventa mercantil, pero los gastos de recibo y extracción (travesía) del mismo al lugar de la entrega corren por cuenta del comprador.⁷⁵¹

J. Efectos

Pues bien, luego de haber diseccionado cada uno de los factores que integran el contrato de compraventa de buques, así como los problemas que respecto a ellos puedan surgir, sólo resta por decir que la consecuencia de la válida celebración del mismo, será la transmisión de pro-

del precio como lo dispone el propio art. 2017 del citado código. Si hubiere un simple deterioro de la embarcación, igualmente, por culpa del vendedor, podrá optar el comprador entre lo ya expresado o bien, recibir el buque en el estado en que se encuentre, pero exigiendo también la reducción del precio y el pago de daños y perjuicios (2017, fr. II) Por otro lado, cuando la pérdida o deterioro del buque sucede por culpa del comprador, éste lo pierde o bien resiente la avería que haya ocasionado; según lo dispuesto por la Ley de Navegación en sus arts. 115 y ss. (ver nuestro capítulo sobre Averías, dentro de la parte segunda de esta obra).

⁷⁴⁶ Sánchez, Ramón, *op. cit.*, pp. 179 y ss.

⁷⁴⁷ Código Civil, arts. 1949, 2286, 2287 y 2295

⁷⁴⁸ Código Civil, art. 2993, fr. VIII. Sin embargo, respecto al tópico de los privilegios, la ley especial aplicable es propiamente la Ley de Navegación, misma que establece la jerarquía de los privilegios marítimos sobre las embarcaciones que otorgan al acreedor el derecho preferente para hacerse pagar su crédito en relación con los demás acreedores (art. 80 Ley de Navegación).

⁷⁴⁹ Código Civil, art. 2310.

⁷⁵⁰ *Idem*, art. 1949.

⁷⁵¹ Código de Comercio, art. 382, fr. II.

piedad,⁷⁵² ésta originará otras obligaciones entre las partes que normalmente son dispuestas por formularios.⁷⁵³ Ya antes hemos intentado dirimir las cuestiones más importantes relativas a los efectos del incumplimiento de las diversas obligaciones asumidas por comprador y vendedor respectivamente; a ello remitimos al lector.

⁷⁵² Código Civil, art. 2248. A diferencia del silencio de la legislación mexicana, el Código de Comercio español determina que si la venta del buque fuere voluntaria y se hubiera hecho estando de viaje, los acreedores conservan sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula y tres meses después de la inscripción de la venta en el Registro, o del regreso. En cambio, tratándose de venta judicial hecha en pública subasta, una vez otorgada e inscrita en el Registro Mercantil la escritura, se reputarán extinguidas todas las responsabilidades del buque en favor de los acreedores (art. 582). Sin embargo, la ley especial mexicana, sí especifica el que los privilegios marítimos se extinguen por el transcurso de un año a partir del momento en que éstos se hicieren exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arraigo de la embarcación; pese a ello, la extinción del privilegio no implica la del crédito o indemnización; éstos se extinguen en la forma y términos que se señalen en la legislación aplicable de acuerdo a la clase de crédito o indemnización de que se trate (art. 82).

⁷⁵³ En efecto, son muchas las obligaciones tanto materiales como formales, derivadas del perfeccionamiento del contrato a partir de la entrega del buque, según lo prevé la *NSF '87*. A continuación listamos algunas de las obligaciones surgidas para las partes, como efecto de la celebración y perfeccionamiento de la compraventa de un buque (entrega); dichas obligaciones se manifiestan en una serie sucesiva de eventos posteriores a la transferencia de propiedad (cláusula octava), todo ello ha sistematizado el profesor Goldrein (*op. cit.*, pp. 126 y ss.) según las siguientes líneas: *'Post-delivery: (a) Sellers should: (i) immediately cancel their insurances over the ship; (ii) immediately remove from the ship any items excluded from the sale, and disembark and repatriate their crew; (iii) immediately notify the Classification Society of the change of ownership, and terminate any management and other contracts relating to the ship; and (iv) within that time period prescribed in the contract, arrange for the ship to be permanently deleted from her previous registry and deliver to buyers a certificate of permanent deletion. (b) Buyers should: (i) immediately notify their insurers and the ship's Classification Society of the date and time of purchase; (ii) immediately embark their crew; (iii) immediately check all safety equipment to ensure that the same complies with the requirements of the ship's new flag; (iv) (if the same were not checked prior to delivery), immediately check the ship's trading certificates in order to ensure that the same are valid and complete; and (v) inf applicable, within the appropriate period of time convert preliminary registration of the ship into permanent registration.*