

LA VENTA VOLUNTARIA DEL BUQUE EN EL PROYECTO DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

CARLOS LÓPEZ-QUIROGA TEJEIRO y JULIO LÓPEZ QUIROGA
Abogados*

La venta voluntaria del buque en el proyecto de Ley General de Navegación Marítima

El Proyecto de Ley General de Navegación Marítima disciplina, por primera vez, un régimen jurídico especial para la compraventa de buques. Con un marcado carácter dispositivo, incorpora un elenco de preceptos inspirados, en gran medida, en la práctica dictada por el mercado. Así, establece un marco específico para el saneamiento, por evicción y vicios ocultos, con plazos más breves para hacer valer las pretensiones en tal sentido que los que, en la actualidad, se derivan de nuestro Derecho común. Por su parte, adapta a los usos del comercio marítimo el momento en que el riesgo sobre el buque se transfiere del comprador al vendedor. Los efectos de la venta del buque sobre los contratos de explotación que graviten sobre él son objeto de una moderna regulación que, quizás, genere no pocas controversias.

Voluntary sale of vessels under the Proposal of General Maritime Navigation Act

The Proposal of General Maritime Navigation Act sets out, for the first time, a series of specific regulations on the sale and purchase of vessels that inspired, to a large extent, on market practice. It establishes a specific framework for warranty of title and hidden defects claims, with tighter deadlines than those currently permitted by Spanish common law. In addition, the moment when risk over the vessel is transferred from the buyer to the seller is adapted to maritime commercial practice. The regulation of the consequences of the sale of a vessel on its operating contracts is also modernised and may cause some future debate.

A finales del año 2010 vio la luz uno de los más recientes trabajos de Juan Luis Iglesias: un estudio sobre el contrato de construcción de buques en las normas del Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima, que escribió con motivo del homenaje dispensado a su amigo el profesor Aníbal Sánchez Andrés¹.

Contrato de compraventa de buques, expresión de la venta voluntaria de este, y contrato de construcción naval son las dos únicas figuras negociales que, teniendo por finalidad la adquisición de un buque, merecen la atención del Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima (PLGNM)². La regulación de aquel, contenida en los artículos 167 a 171 del PLGNM, empieza donde termina la de este; allí donde se ponía fin a aquel estudio.

Bien es cierto que parece evidente que, tras un segundo periplo parlamentario, el PLGNM tampoco verá la luz en breve. Pero no lo es menos que, aun en trámite de proyecto, no resulta extraño encontrar resoluciones judiciales que, por supuesto de

lege ferenda, hacen expresa mención a este texto, y que normas de rango legal ya publicadas, como la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías o el reciente Real Decreto-ley 12/2011, hacen expresa referencia a dicho PLGNM en sus exposiciones de motivos.

Por estas razones, es de interés, si quiera de forma breve, dedicar unas notas a la venta voluntaria del buque en el PLGNM.

1 · INTRODUCCIÓN

(i) La venta voluntaria y la venta forzosa del buque

Al amparo de las disposiciones contenidas en el vigente C.Co., la doctrina maritimista clásica ha venido distinguiendo, dentro de este modo de adquisición derivativa de la propiedad, entre venta voluntaria y venta forzosa de un buque³. Así, constituyen supuestos de venta forzosa del buque, por un lado, y conforme a lo dispuesto en los artículos 578, en sus párrafos tercero y cuarto, y 579 del C. Co., la realizada mediante subasta pública, celebrada conforme al procedimiento de jurisdicción voluntaria previsto en el artículo 2161 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, promovida por el

* Del Área de Mercantil de Uría Menéndez (Madrid).

¹ J. L. Iglesias: «Algunas consideraciones en torno al contrato de construcción naval en el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima», en *Estudios de Derecho mercantil en memoria del Profesor Aníbal Sánchez Andrés*, Navarra, 2010, págs. 1775-1813.

² Proyecto de Ley número 121/000014, publicado en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, número 14-1 de 19 de diciembre de 2008.

³ I. Arroyo, en Uría-Menéndez: *Curso de Derecho Mercantil*, 2.ª edición, Madrid, 2007, tomo I, pág. 1358.

capitán en aquellos casos en los que, encontrándose el buque en viaje y habiendo sufrido daños, quedase inútil para navegar y continuar el viaje; y, por otro lado, la venta del buque acordada judicialmente para el pago de los acreedores, privilegiados o no, cuya especial regulación queda recogida en los artículos 580 y 584 del C.Co.

La venta voluntaria de un buque es aquella discrecionalmente decidida por su propietario. Y es en esta donde queda enraizado el contrato de compraventa del buque. También a la venta voluntaria del buque se refiere el vigente C.Co., en sus artículos 573 y 575 a 577, referencia que, como veremos, tiene su trascendencia a los efectos de determinar la naturaleza de este contrato y, consecuentemente, su régimen jurídico.

Pese a la vigencia formal de los preceptos citados, su obsolescencia conlleva el que carezcan de aplicación práctica relevante. Y, en este escenario, resulta plausible la labor de actualización y adecuación a la realidad comercial de las normas que disciplinan la venta de buques llevada a cabo por los redactores del plgnm. En efecto, a la venta forzosa del buque, judicial o administrativa, se refieren los artículos 508 y siguientes del plgnm, cuyo contenido se adapta a la regulación uniforme sobre la materia, reflejada en los artículos 11 y 12 del Convenio internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval de Ginebra de 6 de mayo de 1993. Además, en esta regulación del plgnm desaparece la posibilidad de proceder a la venta forzosa del buque en el comentado supuesto de una sobrevenida inhabilidad del buque para navegar; y con ello se extingue la exorbitante facultad concedida al efecto en favor del capitán del buque.

El contrato de compraventa del buque, a través del cual se materializa la venta voluntaria de este, queda sistemáticamente regulado en los artículos 167 a 171 del plgnm, que integran el capítulo VI del título II dedicado a los vehículos de la navegación marítima. Al estudio de este tipo contractual dedicamos esta nota.

(ii) *Concepto del contrato de compraventa del buque*

Pese a que, con carácter general, el plgnm suele definir las distintas modalidades contractuales que regula (contrato de construcción —artículo 158—, de arrendamiento —artículo 238—, de fletamento —artículo 253—, de pasaje —artículo 324—, de remolque —artículo 338—, de gestión naval —artículo 344—, de consignación de buque —artículo 349— etc.), no se establece, sin embargo,

un concepto del contrato de compraventa de buque.

Ello no obsta para que, conforme a lo dispuesto en el artículo 1445 del C.C., este contrato pueda ser definido como aquel en el que una parte, denominada vendedor, se obliga a entregar y transmitir la propiedad de un determinado buque a otra, llamada comprador, a cambio de un precio cierto⁴.

(iii) *Naturaleza del contrato de compraventa del buque*

Es unánimemente admitido por nuestra doctrina que el contrato de compraventa de buques es un contrato mercantil: se trata de un acto de comercio expresamente contemplado en los artículos 575 y siguientes del vigente C.Co. Tal calificación, a decir de la legislación vigente, determina el régimen jurídico aplicable a este negocio jurídico.

Pues bien, al margen de categorizaciones dogmáticas tradicionales, la regulación expresa que del contrato de compraventa de buques se establece en el PLGNM conlleva la aplicación a este negocio del especial sistema de fuentes establecido en el artículo 2 del PLGNM, afirmación esta que, sin embargo y por lo que se refiere al tipo contractual ahora estudiado, debe ser matizada. En efecto, ante la ausencia de regulación positiva (comunitaria o internacional⁵), de usos marítimos o de principios implícitos en el PLGNM o en la legislación mercantil que permitiesen integrar un contrato de compraventa de buque, habrá de estarse a la regulación civil de esta modalidad contractual, no así a las normas que disciplinan las compraventas mercantiles. Son, por tanto, las normas del Derecho común las que resultarían de aplicación supletoria a la compraventa de buques regulada en el PLGNM. Así se afirmaba, además, en la memoria que acompañaba a la propuesta de anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima elaborada por la Comisión General de Codificación del Ministerio de Justicia.

(iv) *Carácter de las normas del PLGNM*

En ausencia de una disposición expresa que así lo declare (como, por ejemplo, el artículo 158.2 del

4 J. L. Gabaldón-J. M. Ruiz Soroa: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, 3.ª edición, Madrid, 2006, pág. 298.

5 *Cfr.* artículo 2.e) de la Convención de Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, de Viena de 11 de abril de 1980, que excluye del ámbito de aplicación de dicha norma a las compraventas de «*buques, embarcaciones, aerodeslizadores y aeronaves*».

PLGNM en relación con el contrato de construcción de buques), se ha discutido si los escasos cinco artículos que regulan el contrato de compraventa del buque tienen carácter dispositivo o, por el contrario, resultan de necesaria observancia⁶. La respuesta resulta evidente en aquellos preceptos que declaran su aplicación «salvo pacto en contrario» (artículos 167.1, 168.2 y 169.1 del PLGNM), no así respecto de las demás normas.

Sin embargo, hemos de afirmar que, a nuestro entendimiento, estas disposiciones reguladoras del contrato de compraventa del buque son de marcado carácter dispositivo y que, por tanto, solo resultarán aplicables cuando sea necesario integrar la voluntad expresa de las partes, quienes, en consecuencia, podrán apartarse voluntariamente del contenido de tales preceptos. Así resultaría, además, de lo expresado en la exposición de motivos del PLGNM, que sanciona la naturaleza dispositiva de los artículos que integran el régimen jurídico del contrato de compraventa.

Ello con la salvedad de lo establecido en el artículo 170 del PLGNM, que establece el plazo de caducidad para el ejercicio de la acción por saneamiento. Indudablemente calificado dicho plazo como de caducidad, justificación que vendría dada por el interés general que representa la pronta certidumbre de una situación jurídica ya creada, podría cuestionarse si queda sustraído de la autonomía de la voluntad de las partes⁷.

(v) *Ámbito de aplicación de las normas del PLGNM*

Siempre que resultare posible atendiendo a la naturaleza del bien o del negocio jurídico en particular, el artículo 171 del PLGNM declara aplicables las normas sobre el contrato de compraventa de buques, desde un punto de vista objetivo, también a las embarcaciones (artículo 107 del PLGNM) y a los artefactos navales (artículo 107 del PLGNM) (no así, por tanto, a las plataformas fijas definidas en el artículo 109 del PLGNM), y, desde una perspectiva instrumental, a cualesquiera otros negocios traslativos del dominio de un buque.

Entre estos otros negocios citaba la memoria que acompañaba a la propuesta de anteproyecto de Ley

General de la Navegación Marítima, antes mencionada, la donación y las transmisiones sucesorias. En cuanto a la venta a plazos de buques, y a falta de disposición en particular en el PLGNM, hemos de entender aplicables las disposiciones establecidas en el PLGNM, en cuanto complementen lo dispuesto en la Ley de Venta a Plazos de Bienes Muebles de 1998, de aplicación preferente.

No creemos aplicable, ni siquiera de forma analógica, las disposiciones sobre el contrato de compraventa de buques al arrendamiento financiero de estos. Aun cuando apenas ya se discute sobre la finalidad económica del arrendamiento financiero, en cuanto negocio jurídico tendente a financiar el uso y, en última instancia, la adquisición del bien arrendado (sentencia del Tribunal Supremo de 11 de febrero de 2010 [RJ 2010/531]), no constituye, *per se*, un «negocio jurídico traslativo del dominio».

2 · LOS ELEMENTOS DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA DEL BUQUE

(i) *Personales*

Por lo que se refiere a las figuras de comprador y vendedor, y salvo lo que se señalará a continuación, ninguna especialidad deriva del contrato de compraventa cuando su objeto es el buque. Al margen, claro está, de la usual intervención de terceros que habitualmente intermedian, tanto en la fase previa a la conclusión del negocio jurídico como en su consumación, entre comprador y vendedor (*brokers* marítimos), contrato este, el de mediación en la compraventa de buques, que, integrado en los de colaboración y de gestión de intereses ajenos, es atípico en nuestro ordenamiento y también en el PLGNM, y se rige por los acuerdos entre las partes y, en lo no previsto por ellas, por los preceptos correspondientes a figuras afines como el mandato, el arrendamiento de servicios o la comisión mercantil (sentencia del Tribunal Supremo de 21 de marzo de 2007 [RJ 2007/2356]).

Frente al régimen del Derecho común basado en la exigencia de unanimidad para la celebración de aquellos negocios de naturaleza dispositiva (según se infiere del artículo 397 del C.C.)⁸, la venta de

⁶ M. A. Rueda Pérez: *Jornadas sobre la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Navarra, 2006, pág. 95.

⁷ Sobre el juego de la autonomía de la voluntad en los plazos de caducidad, *vid.* L. Díez-Picazo: *La prescripción extintiva*, Navarra, 2003, pág. 81; y, M. Albadalejo, *Derecho Civil*, Madrid, 2003, tomo I, pág. 932.

⁸ No pueden dejarse de destacar, sin embargo, las diferencias que existen entre el condominio naval y la comunidad de bienes de nuestro Derecho común, más próximo, aquel, a un tipo contractual asociativo, de carácter dinámico, constituido con la finalidad de explotar empresarialmente un buque; por ello la encar-

un buque cuya propiedad pertenece a distintos comuneros, en régimen de condominio naval (*cnfr.* artículo 114 del PLGNM), exige, conforme a los artículos 201 y 202.1 del PLGNM, el acuerdo de la mayoría de las cuotas, mas no el de los condóminos, toda vez que uno solo de ellos puede ser titular de la mayoría de las cuotas. Mayoría de intereses, por tanto, que no de personas, regla que no se aparta de lo establecido en el artículo 589 del vigente C.Co. Ahora bien, aun requiriéndose la mayoría de intereses para acordar la venta del buque, aquellos condóminos que, o bien no hubieran participado en la adopción de dicha decisión, o bien se hubieran opuesto a ella, podrán exigir que la venta del buque se realice en pública subasta, desplazándose así los posibles acuerdos de venta que la mayoría pudiera haber alcanzado con terceros compradores. Por lo demás, el PLGNM, a diferencia del derecho de retracto establecido en el artículo 575 del C.Co., no confiere a los partícipes en la propiedad del buque derecho de adquisición preferente alguno en los supuestos de venta de este bien; por supuesto, sí en los casos de venta de la cuota de un copropietario a un tercero (artículo 205 del PLGNM).

(ii) Reales

El artículo 167 del PLGNM, primero de los preceptos que este texto dedica al contrato de compraventa y que reproduce cuanto ya quedó señalado con carácter general en el artículo 112.1 del PLGNM, se refiere a lo que, salvo pacto en contrario, ha de constituir el objeto de la venta. Y así, en coherencia con el carácter de *universitas rerum* que define la naturaleza jurídica del buque, la venta de este comprende la de sus partes integrantes (artículo 110.2 del PLGNM) y sus pertenencias, aunque estas no se encuentren a bordo (artículo 110.3 del PLGNM). Sin embargo, tal declaración debe ser completada con lo establecido en el apartado segundo del citado artículo 112 del PLGNM. En consonancia con lo establecido en el vigente artículo 576 del C.Co., aquellas pertenencias del buque que fueren propiedad de un tercero no han de ser objeto de la transacción.

Los accesorios del buque (artículo 111 del PLGNM) pueden ser, obviamente, objeto de venta juntamente con el buque, pero —salvo pacto expreso— han

de entenderse excluidos de la transmisión, según resulta del reiterado artículo 112.1 del PLGNM.

Con la finalidad de delimitar cuáles son esos bienes que integran el objeto del contrato de compraventa, genéricamente mencionados en el apartado primero del artículo 167 del PLGNM, el apartado segundo de dicho precepto, recogiendo lo que viene siendo un pacto habitual en los formularios normalizados de compraventa de buques, dispone que el contrato habrá de recoger un inventario que detalle e identifique las pertenencias y, en su caso, los accesorios que constituyen el objeto de la venta.

En ausencia o insuficiencia de dicho inventario —señala el precepto— se presumirá que el buque se transmite con cuanto resulte de la inscripción de este en el Registro de Bienes Muebles o del título de propiedad que acredite el vendedor siempre que se hubiera otorgado en escritura pública. Dicha presunción —dice la norma— opera no solo cuando no se hubieran inventariado contractualmente los elementos objeto de la venta, sino también cuando la relación acordada resultara insuficiente, presunción esta que, referida a la insuficiencia, puede suscitar no pocas controversias y que debería resultar de aplicación excepcional para proscribir su abuso, toda vez que, en realidad, las partes habrían ya identificado voluntariamente, mediante el correspondiente inventario, los bienes que desean que constituya el objeto de la transmisión. Por lo demás, la remisión a la inscripción del buque en el Registro de Bienes Muebles puede no resultar suficiente para integrar la laguna contractual, teniendo en cuenta que dicha inscripción no requiere la identificación de partes integrantes y pertenencias (artículos 120 y 121 del PLGNM). Y por lo que se refiere a la exigencia de escritura pública de propiedad del buque como condición necesaria para la aplicación de la presunción, veremos en seguida que el PLGNM no exige tal forma como requisito probatorio para acreditar el dominio (artículos 113, 121 y 123 del PLGNM), por lo que dicho título, al menos teóricamente, pudiera no existir.

(iii) Formales

En consonancia con lo establecido en el artículo 573 del C.Co., el apartado 1 del artículo 168 del PLGNM (así como el artículo 121.1 del PLGNM) requiere que la venta se documente por escrito, y conforme a su apartado tercero, que se inscriba en el Registro de Bienes Muebles para que surta efectos frente a terceros (asimismo, el artículo del PLGNM que recoge el principio registral de inoponibilidad).

dinación de su regulación en el título del PLGNM regulador de los «*sujetos de la navegación*» y no en sede de las normas que disciplinan los derechos reales sobre el buque.

En idénticos términos se expresa el artículo 113.1 del PLGNM.

Pese a la literalidad del artículo 168.1 del PLGNM, la forma escrita, sin embargo, no se requiere con carácter constitutivo, sino con efectos *ad probationem*. Así se infiere de la memoria que acompañaba a la propuesta de anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima. Eso sí, cualquiera de las partes podrá requerir a la otra para que se documente el contrato (artículo 1279 del C.C.). Y a los efectos probatorios, ante la (inusual) ausencia de contrato por escrito, habrá de tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 51 del C.Co.

Conviene destacar, con todo, que no se requiere la formalización del contrato de compraventa en documento público, ni siquiera —conforme a los mencionados artículos 113.1 y 121.1 del PLGNM— para su inscripción registral, contrariamente a lo dispuesto, en virtud del principio registral de titulación pública, en los artículos 578 del C.Co. y 149 y 150 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956⁹. Ello no obsta, sin embargo y a decir del apartado 4 del artículo 168 del PLGNM, para que las partes acuerden otorgar el contrato de venta en «escritura pública»¹⁰, en cuyo caso, antes de su otorgamiento, y en similitud a cuando se regula en los artículos 175 del Reglamento Notarial y 354.a) del Reglamento Hipotecario para las compraventas de inmuebles, el notario (o el cónsul español, si la venta se escritura en el extranjero) solicitará del Registro de Bienes Muebles la correspondiente información sobre el dominio y las cargas y gravámenes inscritos o anotados.

En fin, que, como se reconoce en la mencionada memoria que acompañaba a la propuesta de anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, es preciso citar que en la generalidad de las transacciones que tienen por objeto la venta de un buque, este negocio queda plasmado en formula-

rios normalizados que han sido acogidos por la práctica marítima internacional. Así, el contenido clausular de los contratos de compraventa se recoge en formularios (denominados *memorandum of agreement* o MOA) como el «Norwegian Ship Sale Form 93» (NSF)¹¹, el «Singapore Ship Sale Form 2011» (SSF), el «Nippon Ship Sale Form 99» (JSE)¹², etc. El uso de tales modelos en una transacción se completa mediante la emisión de aquel otro documento que tiene por finalidad acreditar la transmisión de la titularidad del buque por el comprador al vendedor (denominados *bill of sale*). En todo caso, la regulación positiva que anticipa el PLGNM encaja sin estridencias en las previsiones contractuales de la mayoría de los formularios mencionados.

3 - EL CONTENIDO OBLIGACIONAL DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA DEL BUQUE: LAS OBLIGACIONES DE SANEAMIENTO

Consecuente con la intención expresada en la memoria que acompañaba a la propuesta de anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, de prescindir de una regulación completa del contrato de compraventa de buques, limitándose a particularizar aquellos aspectos que adquieren especialidad por razón de ser un buque el objeto del negocio jurídico, y con la excepción a la que enseguida nos referiremos, el PLGNM no regula las obligaciones y derechos de comprador y vendedor bajo un contrato de venta del buque. Por tanto, habrá de estarse al contenido obligacional libremente acordado por las partes en el contrato y, a falta o insuficiencia de este, al Derecho supletoriamente aplicable.

De entre las clásicas obligaciones del vendedor (entrega del bien y saneamiento) y comprador (pago del precio y recibir el bien) en un contrato de compraventa, y dejando al margen la traslación dominical del bien como compromiso implícitamente asumido por el vendedor al que luego nos referiremos, el PLGNM únicamente menciona, en sus artículos 169.2 y 170, la obligación de saneamiento, por evicción y vicios ocultos, que pesa sobre el vendedor.

El mencionado artículo 169.2 del PLGNM se limita a

⁹ En los artículos 132.1, 134 y 179 de la propuesta de anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima elaborada por la Comisión General de Codificación del Ministerio de Justicia, la inscripción registral del contrato de compraventa, como título de adquisición, requería su otorgamiento en escritura pública; requisito formal que fue suprimido en los proyectos de Ley de 2006 y de 2008.

¹⁰ Sería deseable que el documento público no quedara restringido a la escritura pública, sino que fuese ampliado a la póliza intervenida por fedatario público. La razón principal radica en el abaratamiento del coste fiscal (Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados) que, de otra forma, se devengaría.

¹¹ M. Strong-P. Herring: *Sale of ships. The Norwegian Saleform*, Londres, 2004, pág. 244 y siguientes.

¹² I. Goldrein-P. Turner: *Ship and sale purchase*, 4.ª edición, Londres, 2003, pág. 213 y siguientes.

sancionar que el vendedor responde frente al comprador del saneamiento por evicción. Ante la falta de mayor desarrollo normativo de esta obligación, esta habrá de integrarse con las normas establecidas en los artículos 1474 y siguientes del C.C. No obstante, y en relación con esta obligación, conviene realizar algunos comentarios. En primer lugar, y no obstante el carácter de bien registrable del buque y la consiguiente aplicación de los principios registrales de publicidad formal (artículo 122 del PLGNM), legitimación (artículo 125 del PLGNM) e inoponibilidad (artículo 127 del PLGNM), la posibilidad de que al momento de la venta el buque (incluso aun cuando se adopten las cautelas previstas en los comentados artículos 123.2 y 168.4 del PLGNM) se encuentre gravado con un privilegio marítimo (cuya válida existencia no requiere de publicidad registral alguna *ex* artículos 122.2 y 172.2 del PLGNM) hacen que esta obligación haya de considerarse esencial en el ámbito de la compraventa de un buque. Por otro lado, y en segundo lugar, si bien lo expuesto es predicable respecto de los privilegios marítimos, no cabe decir lo mismo en relación con aquellos otros créditos que, carentes de privilegio, sí permiten embargar preventivamente el buque¹³. A decir del artículo 3 del Convenio internacional sobre embargo preventivo de buques de Ginebra de 12 de marzo de 1999, la transmisión del buque a un nuevo propietario, excepción hecha de algunos créditos, purgaría la posibilidad de embargar el bien vendido al amparo de créditos anteriores, haciendo innecesario el saneamiento.

Conforme al artículo 169.2 del PLGNM, una vez realizada la entrega material del buque al comprador, se inicia el cómputo del período de tres meses (o, añadimos, aquel otro que hubieran estipulado las partes), que se establece como período de garantía legal frente a los vicios ocultos de los que responde el vendedor. Así, advertido un vicio por el comprador dentro de dicho período, deberá este comunicarlo fehacientemente al vendedor dentro del plazo

¹³ El embargo preventivo de buques se regula en los artículos 497 y siguientes del PLGNM. Estos preceptos se fundamentan en la aplicación del Convenio internacional sobre embargo preventivo de buques de Bruselas de 19 de mayo de 1952. Sin embargo, esta convención internacional ha sido denunciada por España una vez ha entrado en vigor el Convenio internacional, sobre esta misma materia, de Ginebra de 12 de marzo de 1999. Los preceptos del plgnm que disciplinan el embargo preventivo habrán de ser necesariamente objeto de actualización a los efectos de adecuarlos a la nueva convención, así como al Real Decreto-ley 12/2011 que incorpora una disposición final vigésimo sexta en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

de los cinco días (naturales) siguientes (u otro libremente acordado). La fecha de esta notificación —sigue el artículo 170 del PLGNM— determina el *dies a quo* del cómputo del plazo de caducidad de seis meses que tiene el comprador para el ejercicio, hemos de entender, de las acciones edilicias (redhibitoria o *quantum minoris*) y, en su caso, indemnizatorias, conforme a las disposiciones establecidas en los artículos 1484 y siguientes del C.C.

Esta regulación, sin embargo, no impide que las partes puedan pactar la renuncia del comprador a exigir del vendedor cualquier responsabilidad por vicios ocultos, adquiriendo aquel el buque *as is where is*. Tanto es así que, previa a la compraventa del buque, es práctica habitual que este sea sometido a minuciosas y rigurosas inspecciones técnicas que determinan que, en última instancia, el vendedor decline garantizar cualquier defecto o vicio que pudiese advertirse con posterioridad a la entrega material del buque.

Obvia el señalar que cuando se den las circunstancias subjetivas que lo permiten, resultará de la aplicación a la venta de embarcaciones el régimen de garantías (inderogable en perjuicio del consumidor) previsto en los artículos 114 y siguientes del Real Decreto Legislativo 1/2007 por el que se aprueba la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias.

4 · LA TRANSMISIÓN DE LA PROPIEDAD Y DEL RIESGO SOBRE EL BUQUE

Como indicábamos al principio de estas breves notas, la compraventa constituye un negocio jurídico cuya finalidad es la transmisión (derivativa, que no originaria) de la propiedad del bien que constituye su objeto. Pero, anclado nuestro Derecho en la teoría del título y el modo (artículo 609 del C.C.), necesarios para operar la transmisión dominical, el contrato de compraventa requerirá de la necesaria *traditio* o entrega, real o simbólica, para que el comprador adquiera la propiedad de aquel bien¹⁴ (sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 24 de febrero de 2006 [JUR 2006/111133]). Es por ello por lo que el artículo 168.2 del PLGNM, fiel a la tradición jurídica patria, requiere la entrega del buque al comprador para que este adquiera su titu-

¹⁴ R. Matilla Alegre: *El Naviero y sus auxiliares. El buque*, Barcelona, 1995, pág. 208.

laridad dominical. Ahora bien, dicho precepto señala que, salvo pacto entre las partes, la firma del contrato de compraventa constituye la «*entrega instrumental*» del buque. Y así, la firma de dicho contrato, conllevaría la traslación del título de propiedad sobre el buque.

Se establece, de esta forma, un supuesto de tradición fingida, prevista en el párrafo segundo del artículo 1462 del C.C., pero que a diferencia de este no requiere de escritura pública. Y el hecho de que la firma del contrato de compraventa del buque no vaya acompañada de la entrega real o material del buque (posesión inmediata) no obsta para que, desde la firma del contrato, deba considerarse al comprador poseedor mediato o de derecho sobre el buque, en virtud de la entrega simbólica realizada.

Conviene advertir, en todo caso, que pese a la literalidad del artículo 119.1 del PLGNM, ha de negarse a la inscripción registral de la venta carácter constitutivo alguno de la titularidad dominical, aunque, como quedó señalado, sí deviene requisito necesario para su oponibilidad a terceros (sentencia del Tribunal Supremo de 18 de mayo de 2005 [R/2005/4233]).

Por resultar estrechamente vinculado a la transmisión de la propiedad del buque, que, como acabamos de ver, se produce (salvo acuerdo en contrario) con la firma del contrato de compraventa, procede ahora referirnos a la transmisión del riesgo de pérdida o deterioro del buque hasta que se produce su entrega real o «material» al comprador; es decir, hasta que se constituye el comprador en poseedor inmediato de un buque que ya es de su propiedad. A la transmisión del riesgo en la compraventa del buque se refiere el artículo 169.1 del PLGNM, cuando señala que, salvo acuerdo en contrario, hasta el momento de la «*entrega*» los riesgos serán soportados por el vendedor; y, una vez realizada la entrega, serán de cuenta del comprador. A diferencia del mencionado artículo 168.2 del PLGNM, que refiere a una entrega «*instrumental*», y del artículo 169.2 del PLGNM, que califica la entrega como «*material*», ninguna matización introduce el ahora comentado apartado primero de este último precepto citado sobre a qué entrega ha de estarse. Sencillamente, marca la línea que delimita la distribución de los riesgos entre comprador y vendedor en el momento de la «*entrega*», pero sin resolver si dicha entrega es aquella simbólica que produce el efecto traslativo de la propiedad (lo que permitiría concluir que el artículo 169.1 del PLGNM se acoge al sistema romano del *res perit emptori* propio de las compraventas

civiles ex artículo 1452 C.C.) o si, por el contrario, ha de estarse a la entrega material o real del buque (en cuyo supuesto primaría una concepción germanista de la transmisión del riesgo fundado en el principio *res perit domino*, que es el propio de las compraventas mercantiles a decir de lo dispuesto en los artículos 331 y 333 del C.Co.).

Pues bien, aunque hemos sostenido la aplicación supletoria de las normas civiles del contrato de compraventa, ha de defenderse aquí que la traslación al comprador del riesgo de pérdida o daño al buque solo se produce con la entrega real y material de aquel. De esta forma, la solución propuesta por el PLGNM puede ser calificada de específica: se aparta del sistema romanista sin llegar, sin embargo, a una aplicación rigorista del principio *res perit domino*, por cuanto el dueño no sería quien soportase el riesgo de pérdida¹⁵. Así resultaría de lo señalado en la exposición de motivos del PLGNM, que en materia de la traslación del riesgo en la venta expresamente declara acoger la concepción marítima tradicional, de signo contrario a la civil.

Siendo ello así, y salvo pacto en contrario, el comprador adquirirá la propiedad del buque con la firma del contrato de compraventa (artículo 168.2 del PLGNM), adquisición que será oponible a terceros desde su inscripción registral (artículo 168.3 del PLGNM). No obstante, soportará el vendedor los riesgos derivados de la pérdida fortuita del buque hasta su entrega material al comprador (excepto, obviamente, en caso de *mora accipiendi*) (artículo 169.1 del PLGNM), habiendo de indemnizar a este, además, por los daños y perjuicios causados si la pérdida o deterioro del buque traen causa de la culpa o negligencia del vendedor (artículos 333 del C.Co. y 1182 y 1183 del C.C.).

5 · LOS EFECTOS DE LA VENTA SOBRE LOS CONTRATOS VIGENTES SOBRE EL BUQUE Y SUS GRAVÁMENES

(i) Contratos relativos al buque

El constante y continuo empleo del buque puede amparar situaciones en las que, al momento de su venta voluntaria, aquel esté siendo explotado al

¹⁵ J. A. Rueda, en Esparanza Sobejano-Martín Osante: *Estudio sistemático de la propuesta de anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima*, Vitoria, 2006, pág. 156.

amparo de distintos contratos que permiten su utilización por terceros distintos de las partes del contrato de compraventa.

Si bien en las primeras versiones del PLGNM esta materia quedaba regulada en sede de las normas del contrato de compraventa, tal como puede inferirse de la lectura de su exposición de motivos, en la redacción final se ha optado por regular esta interferencia que deriva de la venta del buque en las normas que regulan cada uno de estos contratos que pudieran verse afectados por dicho negocio jurídico: esencialmente, el arrendamiento, el fletamento y el contrato de seguro del buque.

Con relación al primero de tales contratos, señala el artículo 246 del PLGNM que cuando se venda el buque, vigente un arrendamiento, quedará el comprador subrogado en dicho contrato siempre que, al momento de concluirse la compraventa, conociese la existencia de aquel o debiera haberlo conocido por estar inscrito en el Registro de Bienes Muebles (el artículo 240 del PLGNM declara la oponibilidad a terceros de buena fe del contrato de arrendamiento inscrito). Fuera de estos supuestos, el comprador podrá poner fin al contrato de arrendamiento una vez concluido el viaje en curso de ejecución al momento de realizarse la transmisión, sin perjuicio del derecho del arrendatario a reclamar los perjuicios frente al arrendador al amparo del citado contrato de arrendamiento. Por tanto, la regulación no se aparta de cuanto se dispone en el artículo 1571 del C.C. A diferencia de la normativa arrendaticia especial inmobiliaria, tampoco se establece a favor del arrendatario un derecho de adquisición preferente.

Si el buque estuviera siendo operado al amparo de un contrato de fletamento, conforme al artículo 313 del PLGNM, los efectos de la venta sobre aquel difieren según el momento en que se realizara la venta. Así, si esta se produjere antes de procederse a la carga a bordo del buque (y, por tanto, antes de la emisión del conocimiento de embarque, pero no de un conocimiento de entrega que, con los efectos establecidos en el artículo 296.2 del PLGNM, podría haber sido ya emitido), el comprador tendrá derecho a terminar el contrato de fletamento (pese a la confusión que puede resultar de la literalidad de la norma, a nuestro parecer, tal extinción no opera de forma automática) siempre que este hubiera sido concertado por el vendedor, solución que se asemeja a la establecida en el vigente artículo 689.2.º del C.Co. (precepto que, en nuestro Derecho vigente, habrá de ser completado con la exigua regulación

contenida en el artículo 577 del C.Co.). Nada señala el apartado primero del artículo 313 del PLGNM respecto de aquellos fletamentos sobre el buque que hubieran sido concluidos por terceros distintos del vendedor. Pero es cierto que, aun en el supuesto de existir una cadena de fletamentos o contratos de utilización, cada uno de los subsiguientes traerá causa del anterior; y en el primigenio habrá de ser parte, como propietario, dicho vendedor, por lo que extinguido este por razón de la venta quedarían extintos los posteriores, sin perjuicio de las distintas reclamaciones de indemnización por incumplimiento que pudieren plantearse en sede de cada una de dichas relaciones negociales originadas con causa última en aquel.

Si la venta se produjera una vez comenzada la carga o estando ya el buque en viaje, el comprador no solo estará obligado a respetar los contratos relativos a las mercancías a bordo, sino que, además, quedará subrogado en la posición del porteador. Esta solución, si bien puede ser aceptable en aquellos supuestos en los que el vendedor fuese parte del contrato de fletamento, no parece que pueda resultar aplicable en otros, so pena de deparar injustificados (e injustos) resultados para el comprador al verse compelido a asumir las responsabilidades del porteador, pese a no poder ser calificado como tal según lo dispuesto en el artículo 315 del PLGNM. Por ello, conforme a una interpretación sistemática y coherente con la dicción del apartado primero del artículo 313 del PLGNM, hemos de concluir señalando que el apartado segundo de este mismo precepto limita su aplicación a los efectos de la venta sobre los fletamentos en los que fuere parte el vendedor, pero no a cualquier otro fletamento conforme al cual esté siendo operado el buque.

El comprador, en fin, deberá respetar aquellos fletamentos originariamente concertados por tiempo superior al año (lo relevante, por tanto, es el plazo pactado para la duración de dicho fletamento, cualquiera que fuese el tiempo pendiente de cumplimiento) cuando, al momento de adquirir el buque, conociera de su existencia, bien por haber sido así informado por el vendedor, bien de cualquier otra manera. El artículo 313.3 del PLGNM no prevé, sin embargo, como hubiera sido deseable, ningún efecto subrogatorio del comprador en dicho contrato de fletamento, por lo que la novación subjetiva de dicho negocio quedará sujeta a las normas del Derecho común.

Por último, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 457 del PLGNM, la venta del buque conlle-

va la automática extinción del contrato de seguro sobre este interés, salvo que el asegurador haya expresado por escrito su consentimiento en la continuación de la vigencia de la póliza, solución que se aparta del régimen general que disciplina el artículo 34 de la Ley del Contrato de Seguro¹⁶.

(ii) *Privilegios marítimos y otros derechos sobre el buque*

A diferencia de los efectos que la venta forzosa del buque tiene sobre las hipotecas y demás privilegios y cargas, inscritos o no, que gravan al buque (artículo 512 del PLGNM), la venta voluntaria del buque no produce efecto extintivo alguno sobre los privilegios marítimos, hipotecas y demás gravámenes inscritos en el Registro de Bienes Muebles que pesan sobre este bien.

En efecto, y por lo que se refiere a los privilegios marítimos, el artículo 172.2 del PLGNM dispone expresamente que no requieren de inscripción registral alguna y siguen al buque «*a pesar del cambio de propiedad, matrícula o pabellón*», transcribiendo, así, literalmente el artículo 8 del Convenio internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval de Ginebra de 6 de mayo de 1993, a cuyo régimen se remite el artículo 172.1 del PLGNM, régimen este, por tanto, que difiere del establecido en el párrafo segundo del artículo 582 del C.Co. respecto de los privilegios marítimos listados en el artículo 580 del C.Co. (sentencia del Tribunal Supremo de 30 de enero de 1990 [RJ 1990/105]), conforme al cual, la venta voluntaria de un buque, si bien no extingue automáticamente los privilegios marítimos que lo gravan, constituye uno de los presupuestos que, junto con los allí establecidos, activan el proceso de su extinción (artículo 177 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, respecto de los derechos inscritos).

A igual conclusión hemos de llegar respecto de la hipoteca naval, porque, propio y consustancial a la institución hipotecaria, la venta voluntaria del buque no conlleva, en absoluto, la extinción de este derecho real de garantía. A decir del artículo 177 del PLGNM, la «*hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente el buque sobre el que se impone, cualquiera*

que sea su poseedor» (en similares términos se expresa el vigente artículo 28 de la Ley de Hipoteca Naval). Esta conclusión resulta de igual aplicación a aquellos otros gravámenes anotados o inscritos sobre el buque, y particularmente, por así regularse en el artículo 188 del PLGNM, a los créditos refaccionarios que pesaran sobre el buque, cuya anotación (necesaria para su oponibilidad a terceros) surtirá los mismos efectos de la hipoteca, sin necesidad de su conversión en inscripción (en similitud con lo establecido en el artículo 20 de la Ley de Hipoteca Naval) y tendrá una duración temporal de cuatro años, particularidades, todas ellas, respecto de la refacción inmobiliaria regulada en los artículos 92 y siguientes de la Ley Hipotecaria.

6 · LAS ACCIONES DE RECLAMACIÓN POR INCUMPLIMIENTO

Nada dispone el PLGNM, al margen del plazo de caducidad para el ejercicio de las acciones edilicias antes comentado, en relación con el período prescriptivo dentro del cual deben ser ejercitadas las acciones nacidas al amparo del contrato de compraventa de buques, omisión que despierta cierta sorpresa habida cuenta de que, respecto de otras relaciones marítimas contractuales, se disponen normas al efecto: contrato de construcción (artículo 165), de arrendamiento (artículo 252), de fletamento (artículo 323), de manipulación portuaria (artículo 367), etc.

Hemos de descartar, sin duda, la aplicación para el ejercicio de las acciones derivadas del contrato de compraventa de un buque de los plazos prescriptivos establecidos en el mencionado artículo 165 del PLGNM, pese a que algún autor parece que haya sugerido su aplicación extensiva al contrato de compraventa¹⁷.

Siendo esto así, el plazo para el ejercicio de las acciones nacidas de un contrato de compraventa de un buque carecería de un régimen especial en el PLGNM, como también bajo la normativa actualmente vigente, por lo que resultaría de aplicación el período establecido para las acciones personales en el artículo 1964 C.C.

¹⁶ T. Fernández-Quirós-J. López Quiroga: «El contrato de seguro marítimo en la propuesta de Anteproyecto de la Ley General de la Navegación Marítima», en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez, Homenaje al profesor D. Rodrigo Uría González*, Madrid, 2006, pág. 119.

¹⁷ I. Arroyo: *Jornadas sobre la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Navarra, 2006, pág. 91.