

La compraventa Libre a Bordo (LAB) en derecho mexicano

MARINA VARGAS GÓMEZ-URRUTIA

SUMARIO: I. Introducción. II. Antecedentes históricos, conceptualización y carácter mercantil de la figura. III. La compraventa libre a bordo: un tipo de contrato en el nuevo marco mexicano de la compraventa internacional. IV. Conclusiones. V. Bibliografía. VI. Antecedentes y disposiciones legales.

I. INTRODUCCIÓN

Si atendemos a las cifras y estadísticas del tráfico comercial internacional encontraremos que el mayor intercambio de mercancías se realiza a través de compraventas de plaza a plaza, y, de manera especial, utilizando un medio de transporte marítimo. Es aceptado en la doctrina del comercio internacional que el sistema está basado en la libre competencia, partiendo de un principio básico cual es que, el flujo de mercancías, su costo, su oferta y demanda, su influencia en el mercado, etcétera, determinarán su precio.¹

El contrato de compraventa es en este contexto el más utilizado en las grandes operaciones internacionales, así como en buena parte de las internas, incluyendo la obligación para el vendedor de remitir o hacer transportar las mercancías a la plaza de destino. De esta forma, el transporte incide sobre la relación de la compraventa como elemento necesario para la entrega.²

La mayoría de las veces el vendedor se obliga a remitir o enviar las mercancías, iniciando la operación de transporte pero sin correr los riesgos de éste. Hace la entrega poniendo las mercancías en poder del porteador y queda libre de las

1 CRUZ MIRAMONIES, Rodolfo "Las prácticas comerciales internacionales más usuales, su regulación jurídica y la situación de México" en *Revista Jurídica Anuario* 20 (México 1990-1991) 310.

2 URÍA, Rodrigo *Derecho mercantil* 20a. (Madrid 1993) 594.

pérdidas o deterioros futuros. Así, en las ventas sobre vagón (terrestre) o en las franco a bordo (marítimo), el contrato queda cumplido situando las mercancías sobre el vagón del ferrocarril, el barco o la aeronave, según sea el embarque convenido. Desde ese momento queda hecha la entrega y se produce la transmisión de los riesgos al comprador. Este deberá atender el transporte y el seguro, a menos que comisione al vendedor para concertar estos contratos por su cuenta. En estos casos, sin embargo, el mandato no influye para nada sobre la operación de venta propiamente dicha.

Es objeto del presente trabajo, el análisis de la compraventa LAB o FOB en la legislación mexicana. Intentaremos exponer algunas consideraciones sobre los antecedentes históricos del tráfico marítimo de mercancías; su inclusión como modalidad de las compraventas marítimas en la abrogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos;³ y su desaparición de la actual Ley de Navegación. Así mismo, se hace preciso recurrir a la regulación de las Compraventas Internacionales contenida en la Convención de Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías,⁴ así como a las Condiciones Comerciales de Entrega de Mercancías, codificados en los llamados INCOTERMS de la Cámara de Comercio Internacional (versión 1990).⁵

Del análisis de los precedentes legislativos intentaremos demostrar que las llamadas compraventas marítimas, y en particular las ventas LAB, fueron objeto de una deficiente regulación en un ordenamiento jurídico no "ad hoc", cual fue la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, posteriormente abrogado por la actual Ley de Navegación de 1994, en la cual ya no aparecen estas ventas, a nuestro juicio con gran acierto, si bien no fue justificada debidamente tal desregulación.

Finalmente intentaremos delimitar el marco jurídico en donde estas ventas deben de quedar enmarcadas, así como la normativa aplicable a las mismas en el derecho mexicano.

³ Publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 21 de noviembre de 1963. Reformada por decreto de 18 de julio de 1991 y por la Ley de Puertos de 19 de julio de 1993, y abrogada por la Ley de Navegación de 4 de enero de 1994.

⁴ En vigor, en México desde el primero de enero de 1989. La Convención fue aprobada por una conferencia diplomática celebrada en la ciudad de Viena, el 11 de abril de 1980; inició su vigencia el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de 12 meses contado desde la fecha en que fue depositado el décimo instrumento de ratificación. El texto fue publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 17 de marzo de 1988, junto con el decreto de promulgación expedido por el presidente de la República.

⁵ Estos términos comerciales de venta internacional constituyen un conjunto estandarizado de reglas que fijan los derechos y obligaciones del vendedor y comprador, así como la interpretación de las condiciones comerciales.

II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS, CONCEPTUALIZACIÓN Y CARÁCTER MERCANTIL DE LA FIGURA

II.1. Generalidades

Siguiendo al maestro Barrera Graf, el origen y nacimiento del derecho mercantil está íntimamente ligado a la compraventa: estas transacciones eran realizadas entre los mercaderes y su clientela, lo que provocó una regulación específica, distinta a la del derecho romano, que, al ser codificada por los estatutos, dentro de los grupos de los comerciantes, dieron lugar al derecho comercial.

El contrato de compraventa ya había sido regulado minuciosamente por el derecho romano, pasando sus principios generales, los elementos del contrato, sus efectos frente a terceros, así como algunos de sus requisitos y formalidades a la compraventa mercantil, donde aún hoy, y pese a las innovaciones habidas, siguen aplicándose. Se trataba, pues, de una figura contractual que operaba en la contratación comercial de los mercaderes, que actuaban como vendedores y compradores ulteriores y con una clara finalidad especulativa, y, por otra, la de una clientela que vendían a los comerciantes los productos, independientemente de que éstos obtuvieran o no ganancia.⁶

La naturaleza comercial de este contrato se desprende de dos aspectos: a) por el objeto directo, que es preferentemente traficar, y b) por las propias disposiciones de derecho positivo aplicables que determinan qué operaciones se consideran mercantiles y cuáles no. Ambas notas se desprenden del artículo 371 C. Co.⁷

Estas características también se proyectan en la esfera internacional de los contratos de compraventa mercantiles y los transportes que se unen y coordinan con los mismos, lo que, según ya se ha indicado, ha dado lugar a las Reglas dictadas por la CCI sobre la interpretación de los términos comerciales (INCOTERMS), así como a las Reglas y Usos Uniformes relativas a los créditos documentarios.

Debe señalarse, sin perjuicio de lo que más adelante se expondrá sobre los Incoterms, que éstos regulan 13 distintas formas de compraventas, entre las que se comprenden las más usuales del comercio internacional (LAB, CIF, CFR, etcétera), mismas que se aplican en los distintos ordenamientos jurídicos a las compraventas internacionales y nacionales, e incluso a los transportes coordinados con las mismas. Todo ello constituye la prueba evidente y el reconocimiento paladino (en palabras del maestro Barrera) del indudable valor de los usos de comercio en esta materia.

⁶ BARRERA GRAF, Jorge "Los contratos de compraventa mercantil en el derecho mexicano" en *Jurídica-Anuario* 21 (México 1992) 63.

⁷ DÍAZ BRAVO, Arturo *Contratos mercantiles* 3a. (México Harla 1989) 66. En el mismo sentido, BARRERA GRAF, *op. cit.* 64.

II.2. Topografía de la figura (artículo 75 fracción XV C. Co. y artículos 213 y 214 LN y CM)⁸

El artículo 75 fr. XV C. Co., reputa como actos de comercio todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior. La comercialidad de los mismos parece referirse y hallar su *ratio iuris* en la actividad específica de dedicarse al comercio y a la navegación, utilizando un “vehículo” o instrumento especial para su ejecución: el buque.⁹

Ahora bien, por lo que hace a la regulación específica del contrato que nos ocupa, las denominadas por la ley compraventas marítimas, se encuentran por vez primera reguladas en la LN y CM de 1963, en sus artículos 210 al 221, bajo el concepto de modalidades de las compraventas marítimas.

Son éstas:

- ventas sobre documentos (artículos 210 y 211);
- venta de cosas en curso de ruta (artículo 212);
- venta libre a bordo (*LAB* o *FOB*: *free on bord*, en la terminología inglesa) (artículos 213 y 214);
- ventas al costado del buque (CB o FAS: *free alongside the ship*) (artículo 215);
- compraventa costo, seguro y flete (CSF o CIF: *cost, insurance fright*) (artículos 216 a 219);
- ventas costo y flete (CCF o CAF: *cost, and fright*) (artículo 220); y,
- venta de cosas empacadas o embaladas (artículo 221).

II.3. Breve referencia a la *ratio legis* de su regulación

Ni el C. Co. de 1854, ni los posteriores de 1884 y 1889, contemplaron estas ventas como modalidades marítimas de la compraventa.

Tampoco en las Ordenanzas de Bilbao se contemplaba la asunción de los riesgos de pérdidas de las mercancías para los propietarios de éstas cuando se combina la venta con un transporte por mar. Más bien lo que se regulaba es el supuesto de echazón de las mercaderías, objetos y demás, para alijar el navío, fijándose que será pagado “de los fletes correspondientes a las así echadas, como si las hubiere (*sic*) conducido al puerto de destino”.¹⁰ Sin embargo, no debemos

⁸ Derogada por la Ley de Navegación de 1994.

⁹ Considerado desde antiguo como una cosa mercantil, en el ámbito del derecho privado, y como territorio del Estado en que se abandera, en el ámbito del derecho público.

¹⁰ Capítulo XVIII, núm. XX, “De los fletamentos de navíos y conocimientos que hacen los capitanes o maestros, y su forma”. *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao, aprobadas y confirmadas por Don Felipe Quinto en el año de 1737. Los Códigos Españoles Concordados y anotados XII 2a.* Nueva Recopilación (Madrid Antonio de San Martín Editor 1873).

confundir estos supuestos con la figura que ahora analizamos, ya que ésta se refiere a la compraventa en sí misma, mientras que aquél regula el contrato de fletamento, que es propiamente el que “se hace entre el capitán, o maestre de un navío, y la persona o personas que intentan cargar mercaderías y otras cosas en él para su conducción de unos puertos a otros, pagando por el alquiler la cantidad o cantidades que se conviniere”.¹¹

La primera (y única vez) que expresamente se ha regulado la venta libre a bordo como una modalidad de las compraventas marítimas, ha sido en la citada LN y CM de 1963.

En los debates de la XLV Legislatura de la Cámara de Diputados en torno al proyecto de dicha ley, se justificó la inclusión de estas ventas por razón de recoger los usos y costumbres no codificados anteriormente en lo que se refiere al comercio marítimo propiamente dicho.

Es menester detenerse en el dictamen que las Comisiones Unidas de Marina y Estudios Legislativos hicieron al proyecto de LN y CM (en los términos del artículo 72, inciso a) de la Constitución) y ello por cuanto, lo que se pretende en este breve estudio es intentar comprender la causa o *ratio iuris* de la inclusión por parte del legislador de 1963 de estas “mal llamadas” modalidades de “compraventas marítimas” en un cuerpo legal que, por el particularismo de su objeto (el derecho de la navegación), no es el idóneo para contemplarlas. Y, como continuación al análisis anterior, señalar la laguna imperdonable del mismo órgano legislativo que, 30 años después, al dictar una nueva Ley de Navegación, suprime todo el capítulo III de la anterior normativa, sin hacer ni la más mínima referencia a la causa de tal supresión.

Es por ello que nos preguntamos si estas compraventas marítimas están huérfanas de regulación, si acaso será necesario regularlas y, lo que es aún más importante, si son verdaderas ventas marítimas o simplemente modalidades de las compraventas mercantiles.

Veamos a continuación tales extremos.

II.3.1. Justificación de su inclusión en la LN y CM de 1963

Las comisiones antecitadas de Marina y Estudios Legislativos, en su dictamen expresan las siguientes causas:

— la aspiración del pueblo mexicano de poseer una Marina Mercante a través de la cual México pueda proyectar al exterior sus producciones agrícola, minera e industrial.

— la necesidad de abrir vías normativas para permitir la inversión privada en el campo del transporte marítimo, y

— la necesidad de un instrumento legal que colme las características apuntadas.

¹¹ *Ibidem*.

Señala que, “en lo que se refiere al comercio marítimo propiamente dicho, es pertinente destacar también, que los preceptos relativos, no sólo se elaboran teniendo en cuenta nuestra propia legislación mercantil, sino que también recogen usos y costumbres no codificados anteriormente, como los que se refieren a las modalidades de la compraventa y del seguro marítimo. Respecto a los primeros tienen especial importancia las modalidades de venta “libre a bordo” (LAB); las “ventas al costado del buque” (CB) y la compraventa “costo, seguro y flete” (CSF), así como también las ventas “costo y flete” (CF).¹²

II.3.2. Definición y características de las ventas libre a bordo en la derogada LN y CM

La ley no define el tipo contractual, sino que considera estas ventas como modalidades marítimas de la compraventa caracterizadas porque la cosa vendida debe entregarse por el vendedor para su transportación a bordo del buque. A partir de ese momento, dice la norma, se transmiten los riesgos (pérdida o deterioro por caso fortuito o por fuerza mayor) al comprador (artículo 213 LN y CM). Como efecto y consecuencia de que la entrega se realiza a bordo del buque, el artículo 214 LN y CM prevé que el precio de la cosa comprenda todos los gastos, impuestos y derechos que se causasen hasta el momento de su entrega a bordo. Todo ello, salvo pacto en contrario.

Podemos afirmar que en estas ventas el contrato queda cumplido situando las mercancías sobre el buque, quedando desde ese momento hecha la entrega y transmitidos los riesgos de pérdida de la cosa al comprador. En opinión del maestro Barrera, rige aquí la regla del artículo 377 C. Co., *res perit creditore*, y no la tradicional de *res perit dominus* del artículo 2017 del Código Civil, “porque el momento de la transmisión de la propiedad al comprador puede ser anterior o devenir posteriormente al momento de su entrega al porteador”.¹³

Otros autores¹⁴ consideran por el contrario que la transmisión de la propiedad también se realiza en este momento, de ahí que el principio de aplicación sería la regla *periculum est emptoris*, en vez de la regla *periculum est creditoris*, quedando el comprador obligado a atender el transporte y el seguro, entre otras obligaciones cuyo detalle será expuesto *infra*.

En todo caso, lo que realmente importa es la determinación del momento de transmisión del riesgo o *periculum*, habida cuenta de que el perfeccionamiento del

¹² *Diario de Debates* de la XLV Legislatura de la Cámara de Diputados en torno al Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963.

¹³ BARRERA *op. cit.*, p. 71.

¹⁴ GARRIGUES, Joaquín *Curso de derecho mercantil* (México Porrúa 1984) 92. En el mismo sentido, URÍA *op. cit.*, 595.

contrato se ha dado ya, desde que coincidieron las voluntades sobre el objeto y el precio.

Hasta aquí cuanto cabe decir sobre la regulación de la figura en la antecitada LC y CM de 1963, debiendo señalar a modo de conclusión que la doctrina mexicana preconiza la naturaleza jurídica de esta figura como una modalidad de las compraventas marítimas.¹⁵

II.3.4. Desregulación de las compraventas LAB en la Ley de Navegación de 1994

Del *Diario de Debates* de la LN,¹⁶ cuya iniciativa fue enviada por el presidente de la República, en uso de las facultades del artículo 71, fracción I de la Constitución, al H. Congreso de la Unión, por conducto de la Cámara de Diputados, y turnada por ésta a la Comisión de Comunicaciones y Transportes para su análisis y dictamen, caben destacar algunas consideraciones previas que nos permitan cierta luz sobre la desregulación de la figura.

Debe recordarse, según apuntado *ut supra* que, en esta Ley, derogatoria de la anterior de Navegación y Comercio Marítimo, ya no se regulan las llamadas compraventas marítimas.

Veamos estos considerandos:

1. Está dictaminada por la Comisión de Comunicaciones y Transportes, a diferencia de la anterior, que lo fue por la de Marina y Estudios Legislativos. Es una iniciativa enmarcada en dos sectores estratégicos para el desarrollo económico y social del país, y de manera especial, el transporte marítimo, “de importancia fundamental para el intercambio de mercancías [...] y determinante de los costos de producción y distribución de los bienes y servicios”.

2. Forma parte de la estrategia política-económica del sexenio anterior, “para el fomento de la infraestructura de comunicaciones y transportes, para el crecimiento, estabilidad económica, integración y desarrollo regional, promoción de empleo, impulso al comercio exterior, atención a las demandas sociales y fomento industrial y turístico”.

3. Pone énfasis en el transporte marítimo como “medio más económico de transporte de mercancías en el ámbito internacional”, de ahí su importancia en cuanto al “valor agregado que pueda dar una adecuada regulación a las exportaciones”.

4. Considera necesario unificar la regulación de la materia marítima en una sola disposición, evitando la dispersión a lo largo de los diversos ordenamientos que, desde hace más de cien años, regulan el comercio marítimo en México, con la finalidad de evitar las siempre confusas “interpretaciones que tanto navieros como usuarios de transporte marítimo han de efectuar”. No obstante cabe apuntar que la

15 BARRERA *op. cit.*, 69; DÍAZ BRAVO *op. cit.*, 66.

16 *Diario de Debates* de la Cámara de Diputados del Congreso de los EUM, de 23 de noviembre de 1993.

ley hace continuas referencias a los convenios internacionales suscritos por México en la materia del comercio marítimo y la navegación (alrededor de 15, ratificados y en vigor).

5. Por lo que hace al objeto específico de la norma, éste es la regulación del régimen de la navegación y del transporte marítimo. Se omite incluso el título de la anterior "y del Comercio Marítimo".

6. Sin embargo, sí hay una única referencia al comercio marítimo. La Comisión dictaminadora señala:

En materia de comercio marítimo se aclara y simplifica lo relativo a la propiedad de las embarcaciones y los privilegios marítimos, estableciéndose mayor claridad y seguridad jurídica, que facilitará y proporcionará una mayor confianza a las instituciones para financiar embarcaciones mexicanas a costos competitivos internacionalmente.

Estas consideraciones nos llevan a concluir que la nueva LN, a diferencia de la anterior, no tiene como fin regular el comercio marítimo, sino, por el contrario, es su objeto reglamentar el régimen de la navegación y del transporte marítimo. Ahora bien, cabría preguntarse qué debe entenderse por comercio marítimo, y qué debe incluirse como objeto de estudio bajo tal concepto. Sin ánimo de entrar en una profunda disquisición sobre tan interesante cuestión, lo que nos interesa delimitar es el contenido del género (comercio marítimo), para poder, *a posteriori*, colegir si el contrato de compraventa LAB, es o no un contrato marítimo tal y como lo ha conceptuado la doctrina de los autores.

Sabemos que el C. Co. mexicano tiene antecedentes claros en el Código español de 1885, así como elementos del Código italiano de 1882, del que toma los actos de comercio, no contemplados en el Código español. Por otra parte, toma del Código español de 1829, lo relativo a la comisión, y a través de él y del Código de comercio mexicano de 1884, así como del Código de Lares de 1854, recibe la influencia del Código napoleónico de 1807.¹⁷

Por lo que hace al comercio marítimo, en el Código mexicano se incluyó en el libro tercero, que abarcaba de los artículos 641 al 944. Dicho libro se integraba por cinco títulos:

- I. De las embarcaciones
- II. De las personas que intervienen en el comercio marítimo
- III. De los contratos especiales del comercio marítimo
- IV. De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo
- V. De la justificación y liquidación de las averías¹⁸

¹⁷ MANTILLA MOLINA, R. *Derecho mercantil. Introducción y conceptos fundamentales. Sociedades* (México Porrúa 1961) 17.

¹⁸ Si bien este libro es prácticamente copia del español de 1885, el gobierno mexicano decidió preparar una legislación marítima específica, orientada al desarrollo de la marina mercante y del comercio marítimo, basado en el Programa del Progreso Marítimo del presidente Adolfo Ruiz Cortines, y que el presidente Adolfo López Mateos continuara. Se invitó al maestro Cervantes Ahumada para ello, quien formuló

A su vez, algunos de los títulos tenían diversas divisiones en capítulos, y, en concreto, en lo relativa a los contratos especiales del comercio marítimo, se contemplaban: (1) el contrato de fletamento; (2) de los pasajeros en los viajes por mar; (3) del conocimiento; (4) del contrato a la gruesa o préstamo a riesgo marítimo; y (5) de los seguros marítimos.¹⁹

Vemos pues como el Código de Comercio contemplaba el fenómeno de la navegación marítima, ocupándose de regular el estatuto jurídico del buque, el de las personas que con él guardan relación y las relaciones jurídicas inherentes a la utilización de ese instrumento de la navegación misma.²⁰ Más, ni en el Código ni en ninguna otra disposición, hasta la mencionada y hoy derogada LN y CM, se incluían las compraventas coordinadas con el transporte de mercancías por mar como un contrato especial del derecho marítimo. Es éste a nuestro juicio el punto culminante de la cuestión, y ello por cuanto, tales compraventas *no* son ni pueden ser consideradas como modalidades de las compraventas marítimas, ni tampoco como compraventas relativas al comercio marítimo y a la navegación.

A nuestro juicio, dicho sea con todo respeto, las mal llamadas compraventas marítimas, dentro de las cuales se incluye el contrato LAB, objeto de este estudio, son compraventas mercantiles especiales, más no marítimas. La confusión estriba en que se identifica el medio a través del cual se transportan las mercancías (el buque), con la naturaleza jurídica del negocio. Se ha considerado, erróneamente, dicho sea con todo respeto, que por el hecho de que el transporte de las mercancías se realice por mar, utilizando para ello el buque, ya la venta ha quedado “maritimizada”, cuando, en puridad, lo que hay son dos contratos perfectamente diferenciados y especiales cada uno de ellos: de un lado, la propia compraventa de mercancías en la cual dos partes, vendedor y comprador, acuerdan que la entrega se considerará hecha en el momento en que las mercancías superen la borda del buque (LAB), lo cual trae importantes consecuencias en cuanto a la transmisión del riesgo, como veremos más adelante; y, de otro lado, un contrato de transporte, a cargo del comprador, (aunque el vendedor venga obligado a colaborar con él en los trámites necesarios para subir la mercancía a bordo), que puede revestir alguna de las modalidades (lo normal mediante un conocimiento de embarque), propiamente marítimas que contemplan la propia LN o los convenios internacionales.

Y es que, como preconiza uno de los grandes maritimistas que ha dado nuestro siglo, el fallecido profesor de la Universidad de Roma, Antonio Scialoja,²¹ el

el proyecto de ley para la navegación marítima mercante y que sirvió de base para la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963. SALGADO SALGADO, Eusebio “El derecho marítimo en el Código de Comercio” en *Centenario del Código de Comercio* (México UNAM 1991) 552.

¹⁹ Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos. Edición Oficial, Guadalajara, Imprenta del Gobierno, 1989.

²⁰ URÍA, *op. cit.* 1031.

²¹ SCIALOJA, Antonio *Sistema del derecho de la navegación* (Buenos Aires Ediciones jurídicas Europa-América, Bosch y Cía. 1950) 5.

derecho de la navegación es autónomo, tanto desde un punto de vista jurídico (tiene normas propias referentes a los negocios marítimos, esto es, un sistema propio), como desde un punto de vista legislativo (un cuerpo separado y orgánico de normas). El particularismo del derecho de la navegación deriva de la propia naturaleza de las cosas que regula, éstas determinan la especialidad de este derecho, y constituyen la justificación común y el vínculo íntimo que unen, en un conjunto orgánico, todas las instituciones específicas y todo cuanto se deriva del derecho común.

Continúa el maestro Scialoja señalando, con claridad meridiana, que el derecho de la navegación y el derecho del comercio marítimo son dos cosas distintas, no sólo en cuanto a la cantidad, sino también en su contenido. El derecho de la navegación es un derecho técnico, autárquico, no es sólo derecho del comercio del mar, sino que es un todo, va más allá de la comerciabilidad del tráfico, tutela intereses públicos de diversos órdenes, atingentes todos a la navegación y no sólo al comercio marítimo; así pues, el derecho de la navegación puede ser “no marítimo” (por ejemplo, el fluvial o el lacustre), sus operaciones son relativas a la navegación, abstracción hecha del fin comercial (así, regula el transporte de las mercancías, de personas, de servicios postales, la pesca, expediciones científicas y hasta la navegación deportiva).²² Sólo por razón de su objeto algunas normas corresponderán exclusivamente al tráfico naval comercial, mientras que por otra parte no existen razones para incluir en el derecho de la navegación ciertas instituciones del comercio marítimo, como son las llamadas ventas del mar, en las que es completamente extrínseca y secundaria la vinculación con el tráfico naval.²³

Concluye el maestro italiano señalando que el derecho privado de la navegación no figura en el código de comercio porque sea una parte del derecho mercantil, sino por razones históricas (extrínsecas); esto es, porque él mismo, como derecho comercial, es un derecho especial.²⁴

Sentado cuanto queda expuesto, se hace preciso concretar ahora el marco jurídico actual en donde encuadrar las *compraventas libre a bordo*, su naturaleza jurídica, los requisitos esenciales del contrato, las reglas de los Incoterms, así como algunos comentarios que, a nuestro juicio, son de relevancia práctica en cuanto al clausulado de un contrato de estas características.

²² *Ibid.* 41.

²³ *Ibidem.*

²⁴ Para URÍA, menos radical que el maestro italiano, pero defendiendo también la autonomía de este sector del derecho, “el derecho marítimo presenta caracteres peculiares que lo distinguen, por contraposición del llamado derecho mercantil terrestre, y que viene ocupando un lugar separado y aparte, en torno al buque y la navegación marítimas, de origen esencialmente consuetudinario. No importa —dice Uría— que tales normas estén recogidas en el Código de Comercio, juntamente con otras muchas instituciones jurídicas mercantiles; de un lado, porque el derecho marítimo tiene una fisonomía peculiar, que da a sus instituciones un cierto particularismo frente a los esquemas tradicionales de derecho privado; y, de otro lado, porque el derecho marítimo vive al margen del derecho codificado (ofrece fórmulas legales y fundamentos técnicos que difieren de los vigentes). Todo ello explica la tendencia hacia una unificación internacional de esta rama del derecho”. URÍA, *op. cit.* 1032 y 1033. En el mismo sentido, BARRERA, *op. cit.* 37 y 38.

A ello nos avocaremos en el siguiente apartado.

III. LA COMPRAVENTA LIBRE A BORDO: UN TIPO DE CONTRATO EN EL NUEVO MARCO MEXICANO DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL

Dado lo complejo de la realidad mercantil actual y del incremento de las transacciones comerciales, los problemas y riesgos del tráfico comercial externo se multiplican.

El Convenio de Viena de 11 de abril de 1980 (Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, en lo sucesivo la Convención) ha entrado en vigor el 1 de enero de 1988 en once Estados: Argentina, Chile, Egipto, Francia, Hungría, Italia, Lesotho, Siria, EE UU, Yugoslavia y Zambia; y, desde esa fecha, en algunos Estados más, entre ellos: Alemania, Austria, Canadá, Checoslovaquia, China, Dinamarca, Ecuador, España, Holanda, México (enero de 1989), Noruega, Polonia, Rumania, Rusia, Suecia, Ucrania, Uganda y Venezuela.

Dicha Convención, en palabras del doctor Jorge Adame Goddard, está destinada a convertirse en la principal regla común del comercio interamericano, ya que está vigente en los tres países de Norteamérica: Canadá, Estados Unidos y México, así como en dos de los principales exportadores de la región Argentina y Chile.²⁵

Pero hay algo más, ello supone en sí una revolución, ya que de ahora en adelante existe un ordenamiento jurídico mexicano un nuevo marco jurídico de venta, mucho más equilibrado que el anterior, en donde, junto con los problemas clásicos de la formación y ejecución del contrato, se abordan un conjunto numeroso de cuestiones relativas a la negociación, a la práctica de los usos y al dominio del respeto por las dos partes, vendedor y comprador, de sus obligaciones respectivas.

Es en este contexto internacional donde, a nuestro juicio, debe ser estudiado el contrato de compraventa libre a bordo.

Varios son los hechos que apoyan esta afirmación:

- la creciente internacionalización de las relaciones contractuales,
- la pluralidad de sistemas jurídicos que coexisten en la actualidad,²⁶
- los vínculos entre los diversos operadores internacionales intervinientes,
- la diversidad de usos y costumbres comerciales que conforman la denominada *lex mercatoria*,²⁷

²⁵ ADAME, Jorge *El contrato de compraventa internacional* (México McGraw-Hill 1994) 2.

²⁶ Desde el derecho continental o codificado, hasta el derecho islámico basado en el Corán, pasando por el derecho angloamericano, que tienen como referencia el precedente.

²⁷ En este sentido, la CCI ha sistematizado las prácticas comerciales (Incoterms), así como las relativas a las reglas y usos uniformes para el pago de las transacciones y las garantías contractuales.

— la carencia de una legislación contractual internacional, de aplicación universal, que rija el contenido obligacional con plenas garantías, y

— la inexistencia de una instancia o tribunal mercantil en el ámbito del derecho privado, con carácter internacional, que resuelva con prontitud litigios.

A continuación intentaremos sistematizar este contrato atendiendo a algunas cuestiones de relevancia por su sensibilidad en caso de conflicto de leyes. Así: la naturaleza jurídica; los requisitos fundamentales; elementos básicos; condiciones de la entrega: los Incoterms; incumplimiento y acciones; los aspectos no regulados por la ley del contrato y los contratos obligados.

Debe señalarse de antemano que los aspectos generales del contrato, coincidirán con los propios de su caracterización como contrato internacional, de ahí que los mismos puedan ser de aplicación a otros contratos de la misma naturaleza. Nos detendremos un poco más en los problemas de la entrega y del riesgo, en donde, necesariamente, habremos de hacer referencia a los Incoterms. Finalmente se abordará una cuestión de honda importancia en este tipo de transacciones comerciales, cual es el problema de la ley aplicable al contrato y de los contratos obligados con este tipo de ventas.

La metodología en esta parte de la exposición será más de tipo práctico que doctrinal, por cuanto pretendemos que este estudio no quede sólo en lo exclusivamente teórico, sino que sirva también al estudioso, al jurista y al abogado en general de guía práctica para la resolución de algunos problemas que se le puedan plantear en la elaboración de un contrato de compraventa internacional libre a bordo.

A. Naturaleza jurídica

La compraventa internacional presenta una serie de peculiaridades que han de ser tenidas en cuenta por el jurista a la hora de redactar el contrato, mismas que nacen de la influencia de distintos aspectos legales involucrados (normas aduaneras, fiscales, comerciales, industriales, defensa y protección al consumidor, etcétera). Ello hace necesario planificar la contratación con base en un estudio pormenorizado de todos estos aspectos que condicionarán el desarrollo del contrato.²⁸

Como datos característicos de su naturaleza jurídica destaca el ser un contrato:

— *consensual*, se perfecciona con el mero consentimiento entre comprador (importador) y vendedor (exportador).

— *bilateral*, implica obligaciones recíprocas para ambas partes.

— *oneroso*, se dan una serie de contraprestaciones en dinero o en especie, como pago de los bienes que se venden.

— *conmutativo*, cambiando en general una cosa por otra, siendo las prestaciones equivalentes, recíprocas y determinadas.

²⁸ ROCA AYMAR, José Luis *Contratación internacional* (Madrid Mundi Prensa-Crisa 1993) 29.

— *traslativo de dominio*, puede ser utilizado como título para la transmisión de la propiedad.

B. Requisitos fundamentales

Son los propios y extensibles a todo tipo de negocio jurídico, resumidos en:

- consentimiento
- capacidad y legitimación de las partes
- objeto lícito
- precio cierto en dinero, determinado y determinable
- formas y solemnidades del contrato exigidas por la ley del importador. Por ejemplo, el conjunto de documentos administrativo-burocráticos-aduaneros requeridos por la ley del país del comprador, tales como: conocimiento de embarque, *packing list*, factura comercial, certificado de origen, certificados de homologación, etcétera.

C. Elementos básicos

Son así mismo los tradicionales: personales, reales y formales.

D. Personales

Son las partes del contrato, capacitadas o debidamente legitimadas.

La capacidad será determinada conforme a la ley nacional o domiciliar, según se establezca en la legislación interna de cada país. Con el fin de solucionar posibles conflictos de leyes, existen convenciones internacionales que sirven para la fijación de lo que deba entenderse por domicilio, así como la capacidad de las personas jurídicas en el ámbito del derecho internacional privado.²⁹

La legitimación supone contar con la autorización, en nombre de una persona jurídica o sociedad, para realizar el contrato. Normalmente se acredita con poder notarial bastante.³⁰

²⁹ En el derecho mexicano: la Convención Interamericana sobre domicilio de las personas físicas en el DIPR, y la Convención Interamericana sobre personalidad y capacidad de las personas jurídicas en el DIPR, ambas publicadas en *DOF* de 19 de agosto de 1987.

³⁰ En el derecho mexicano: el Protocolo sobre uniformidad del régimen legal de poderes de Washington, en *DOF* de 3 de diciembre de 1953, y la Convención Interamericana sobre el régimen legal de poderes para ser utilizados en el extranjero, en *DOF* de 6 de febrero de 1987.

Es importante que las partes, ya sean personas físicas o jurídicas fijen claramente sus respectivas identidades a efectos de capacidad y legitimación, en cada caso.

E. Reales

Pueden ser bienes muebles e inmuebles, corporales e incorpóricos, específicos o genéricos, presentes o futuros.

Es preceptiva la determinación de los mismos y el precio estipulado como contraprestación de la venta.

F. Productos, bienes o servicios

Es importante que se especifiquen los productos, bienes o servicios. En cuanto a la calidad, se hará referencia a la calidad intrínseca del bien objeto de la compraventa, evitándose términos vagos o equívocos. También se detallarán las especificaciones técnicas, tales como normas de homologación que existan, según sea la naturaleza de los bienes.

En lo que respecta a la cantidad, se podrán especificar las unidades de cada clase, su peso, bruto o neto, el número de las mismas, sus categorías y volúmenes. Es importante prever los posibles cambios físicos que puedan experimentar las mercancías durante el desplazamiento, determinando el margen de tolerancia, tanto de volumen como de pesos, en función de la naturaleza de los productos.

Si se trata de ventas sobre muestras o modelos, habrán de definirse, en todo caso, si se trata de prototipos, señalando las normas de homologación; las condiciones en que se expedirán y tomarán las muestras, el número, marca, registro o signo que permita su identificación y facilite la verificación por parte de las autoridades aduaneras y del agente importador.

También puede ser de gran utilidad indicar los procedimientos de control, inspección y aprobación para el muestreo, prueba y certificación de las mercancías.

Estos conceptos se determinarán conforme a las leyes y normas que rijan en el país al efecto.

G. Precio

El precio, totalmente pagado o por pagar, es el pago que por las mercancías haya hecho o vaya a hacer el comprador al vendedor, o a un tercero.

En las compraventas internacionales el valor en aduana de las mercancías importadas será el valor de la transacción. Por ello, para determinar éste, se añadirán

al precio realmente pagado o por pagar, y en la medida que corran a cargo del comprador, salvo pacto en contrario, lo siguiente:

- las comisiones y gastos de corretaje
- el costo de los envases y embalajes, que a efectos aduaneros se consideren como un todo con las mercancías de que se trate
- los gastos de embalaje, tanto por concepto de mano de obra como de materiales;
- los derechos de licencia realizados con las mercancías objeto de valoración que el comprador tenga que pagar directa o indirectamente como condición de venta de las mismas, en la medida que dichas licencias no estén incluidas en el precio realmente pagado.

Cada país fijará, según su legislación, que se incluyan en el valor en aduana o se excluyan de la misma: a) los gastos de transporte de las mercancías hasta puerto o lugar de la importación; b) los gastos de carga y descarga, y manipulación de las mercancías; y c) el costo del seguro.

Téngase en cuenta que el valor de transacción es la primera base para determinar el valor en aduana, según previene el Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del GATT de 1994.³¹

H. Formales

Si bien la compraventa no es un contrato formal, en el sentido de que la forma no prejuzga la validez del negocio, lo normal es “formalizar” por escrito el contrato: entre presentes, a la manera escrita tradicional; y, entre ausentes, mediante correspondencia, telegrama, intercambio de telex o telefax.³²

I. Condiciones de la entrega: referencia a los Incoterms

La entrega de la mercadería determina establecer claramente lo que se ha de entregar, el lugar y el momento en que se verificará la misma. Su importancia radica en que esta entrega va a determinar el momento de la transmisión de la propiedad y el de la transmisión de los riesgos.

El adagio latino *res perit domino*, que significa que el propietario de una cosa soporta el riesgo de su pérdida ha sido confirmado por todos los ordenamientos latinos del *civil law*, y en especial, los de tronco francés.³³

³¹ ROCA, *op. cit.* 40-42.

³² En arbitraje comercial internacional se pueden admitir estos posibles medios de prueba, siempre que de manera inequívoca reflejen la voluntad de las partes de solucionar las posibles controversias, a través de la vía arbitral. ROCA, *op. cit.* 36.

³³ En el derecho estadounidense, en cambio, el Código de Comercio uniforme hace recaer todo el

No obstante, numerosos ordenamientos jurídicos (tal es el caso del alemán y del soviético) han preferido adoptar el sistema de transmisión de los riesgos ligado al momento de la entrega, que a una transmisión ligada a la de la propiedad.

Las graves consecuencias de estas discrepancias en caso de conflicto de leyes han aconsejado a compradores y vendedores a entenderse en la mayor parte de los casos, y adoptar los Incoterms, fijando así el momento y lugar de transferencia de los riesgos.

Cuando en un contrato se indica una cláusula de estos términos, debe aclararse a qué versión de los Incoterms corresponde; por ejemplo: "FOB Veracruz, Incoterms 1990". No obstante, las partes pueden excluir la aplicación, o modificar los términos en la medida de sus necesidades. Es importante sin embargo que la variante introducida no desvirtúe el sentido del término comercial, pues en caso de litigio, toda interpretación ambigua que aparte a los árbitros o jueces del texto de los Incoterms, llevará el problema a un terreno de inseguridad en el resultado.³⁴

A continuación analizaremos la modalidad de entrega FOB o LAB, por ser la aplicable en el contrato objeto de este estudio, no sin antes hacer una brevísima referencia al origen de estos términos.

Los INCOTERMS (International Commercial Terms), son unas reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional, cuyo objetivo consiste en establecer criterios definidos sobre la distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre las dos partes de un contrato de compraventa internacional.

Son de aceptación voluntaria por las partes, por lo que no constituyen un cuerpo legislativo, y su principal virtud consiste en haber simplificado mediante 13 denominaciones normalizadas un cúmulo de condiciones a cumplir por las partes, que así saben a qué atenerse.

Los grandes problemas regulados por los Incoterms son cuatro:

- la entrega de las mercancías
- la transmisión de los riesgos

riesgo sobre una u otra parte conforme a su acuerdo, según que una u otra parte haya incurrido en culpa o, incluso, en función del momento en que se haya producido la pérdida. Se dice claramente que las partes son libres para determinar quién soporta el riesgo de pérdida de la cosa; el efecto del incumplimiento de las obligaciones contractuales por una de las partes se mide en función de que una u otra hubiera podido impedir la pérdida. De este modo el riesgo lo ha de asumir el vendedor que realiza un ofrecimiento de entrega inaceptable, que induce al comprador a rechazarlo. Lo mismo ocurre cuando el comprador rehúsa, con razón, a aceptar las mercancías que le son entregadas, siempre y cuando el rechazo se exprese en forma explícita. Con el mismo espíritu, el riesgo no puede transferirse al comprador más que en caso de que las mercancías sean conformes, estén ya identificadas, y que la pérdida sobrevenga en plazo comercialmente razonable, que implique que las mercancías hayan sido puestas ya a disposición del comprador. THIEFFRY, Jean y GRANIER, Chantal *La Venta internacional* (Madrid Instituto Español de Comercio Exterior 1989) 89. Nótese que esta es la misma solución que adopta la Convención de Viena.

³⁴ FRATALOCCHI, Aldo *Incoterms, Contratos y Comercio Exterior: la compraventa internacional de mercaderías* (Buenos Aires Macchi 1994) 8.

- la distribución de los gastos
- los trámites documentales.

No están regulados, ni el pago y sus modalidades ni el derecho aplicable a las cuestiones no contempladas en los mismos. Tampoco la inclusión de un Incoterm en el contrato implica por sí misma un compromiso de utilización de la Corte de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional —CCI—. Para ello es preciso la inclusión de la cláusula estándar aconsejada por esta Institución.

En 1990 la CCI procedió a una revisión de los Incoterms agrupándolos en cuatro categorías diferentes para facilitar su comprensión:

Términos E: El vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en sus propios locales.

Términos F: El vendedor entrega las mercancías a un medio de transporte escogido por el comprador.

Términos C: El vendedor contrata el transporte.

Términos D: El vendedor soporta todos los gastos y riesgos para llevar la mercancía al país de destino

Los diversos Incoterms tienen unas series de *aspectos comunes* que afectan bien a las obligaciones del vendedor, bien a las del comprador.

Son éstas:

Obligaciones

Vendedor:

1. Entregar mercancía y documentos según contrato
2. Ponerla a disposición (lugar y plazo)
3. Proporcionar embalaje habitual
4. Avisar al comprador
5. Sufragar verificaciones necesarias
6. Asumir riesgos, sufragar gastos hasta puesta a disposición
7. Prestar ayuda al comprador para obtener los documentos (en el país de embarque/origen, y a riesgo y coste del comprador si son responsabilidad de éste)
8. Contratar transporte principal (menos en FF, FAS, FOB y FCA)
9. Facilitar documento de entrega o transporte limpio
10. Obtener licencia de exportación/pagar derechos de exportación (sólo en CIF y en CIP)
11. Obtener póliza de seguro transmisible (sólo en CIF y en CIP)

Comprador:

1. Hacerse cargo de la mercancía y pagarla
2. Asumir riesgos, sufragar gastos desde puesta a disposición
3. Pagar derechos de exportación (sólo en FF y FAS)
4. Sufragar gastos de los documentos
5. Sufragar gastos adicionales si no da instrucciones
6. Dar instrucciones de envío/recogida
7. Contratar el transporte principal (sólo en FAS, FOB y FCA)
8. Obtener licencia/pagar derechos de importación (menos en FF, FAS y DDP)

Veamos ahora, en esquema, los *rasgos específicos* del Incoterm que afectaría al *contrato de compraventa libre a bordo*.

INCOTERM FOB O LAB Veracruz

TÉRMINO	FOB(Franco a bordo)(puerto de embarque convenido) FOB(Free on board)(named port of shipment) FOB (Franco bord)(port d'embarquement convenu)
----------------	---

CONCEPTO	Las mercancías deben ser puestas a bordo del barco por el vendedor en el puerto de embarque designado, transfiriendo a partir de ese momento al comprador el riesgo de pérdida o daño.
-----------------	--

VENDEDOR	<p><i>Debe:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - suministrar las mercancías y la documentación necesarias - sufragar todos los gastos y asumir todos los riesgos con inclusión de las cargas, tasas y derechos exigidos por la exportación, hasta que las mercancías hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque designado. - proporcionar por su cuenta el documento limpio habitual en la prueba de entrega de las mercancías a bordo del buque.
-----------------	---

COMPRADOR	<p><i>Debe:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - fletar un buque o reservar a bordo de un buque, el espacio necesario para la carga de las mercancías, avisando de ello al vendedor. - sufragar todos los gastos y asumir todos los riesgos desde que las mercancías hayan sobrepasado la borda del buque hasta su lugar de destino y pagar el precio convenido. - soportar los gastos derivados de retrasos en la comunicación al vendedor del puerto de embarque o barco
------------------	---

J. Incumplimiento del contrato y acciones

El incumplimiento puede devenir básicamente en dos frentes: por problemas en la entrega de las mercancías, o por falta de pago del precio estipulado.

Ante este incumplimiento, ya sea total ya parcial, caben las siguientes acciones:

- Arreglo amistoso: conciliación, transacción o mediación
- Arbitraje, que puede ser: de equidad (según sea más o menos técnico), legal (de derecho), y mixto (según verse sobre aspectos técnicos de la mercancía e interpretación del contrato)
- Proceso judicial, vía reclamación ordinaria
- Procedimiento diplomático, vía gestión Consejería Comercial, Cónsul o el propio Embajador³⁵

K. Aspectos no regulados por la ley del contrato

Si bien el fondo de todas las cláusulas de un contrato queda regido por una única ley —la ley del contrato—, elegida por las partes, o aplicable, en defecto de elección por las normas de derecho internacional privado, hay algunos aspectos que pueden no encontrarse regulados por tal ley rectora de la obligación contractual.

Así:

1. La capacidad, que se regirá por la ley personal de los contratantes, o por la del domicilio, según ya se comentó.
2. Las modalidades de ejecución, que requerirán la intervención de las autoridades del lugar de cumplimiento.
3. La forma, que en ocasiones dependerá también de la ley del lugar de ejecución.
4. Los efectos reales, que generalmente quedan regulados por la ley del lugar donde se encuentre el objeto del contrato.

L. Los contratos coligados

Es frecuente en estas ventas internacionales ligar el contrato principal con otros, bien por razones de índole económica, (así un contrato de transporte y uno de seguro), o bien por razones jurídicas (un contrato de garantía).

En estos casos interesa establecer con claridad:

1. La independencia de los contratos coligados, a los cuales, posiblemente les sean aplicables leyes distintas.
2. A efectos jurídicos es irrelevante que las partes sean distintas.
3. Los efectos de un contrato sobre otro se regulan por la misma ley que el contrato afectado.

Por lo expuesto, interesa subrayar bajo qué ley debe regirse cada contrato, eligiendo, según las circunstancias, la más adecuada al caso.

³⁵ ROCA, *op. cit.* 51.

IV. CONCLUSIONES

1. La Compraventa Libre a Bordo es un contrato mercantil de carácter especial, plaza a plaza, utilizado esencialmente en transacciones comerciales internacionales llevadas a cabo a través de un transporte marítimo (entendido en un sentido amplio, es decir, vía marítima, fluvial o lacustre), mismo que es independiente del medio técnico para su traslado (el buque).

2. Se caracteriza jurídicamente por ser una compraventa internacional, institución propia del comercio exterior, en la cual las partes, comprador y vendedor, acuerdan que la entrega de las mercancías se considerará hecha cuando éstas estén situadas sobre la borda del embarque convenido, produciéndose en este momento la transmisión del riesgo al comprador.

3. El marco jurídico de su regulación actual en México ha de encuadrarse en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (1980), y en las Condiciones Comerciales de Entrega de Mercancías, codificadas en los llamados INCOTERMS (versión 1990); todo ello sin perjuicio de la autonomía de la voluntad de las partes, que pueden excluir o modificar tales términos en la medida de sus necesidades.

4. Por su carácter eminentemente internacional, y por el medio utilizado para el transporte de las mercancías (marítimo), estos contratos y otros de naturaleza análoga, han sido objeto en los últimos años de una consideración preferente en el proceso de unificación del derecho mercantil internacional, con la finalidad de evitar conflictos de leyes derivados de las diferentes disposiciones de los ordenamientos jurídicos nacionales implicados, al tiempo que, en aras de una regulación uniforme que otorgue mayor seguridad a las partes contratantes, se redactan y difunden contratos-tipo y condiciones generales de ventas, por parte de los organismos internacionales (CNUDMI, UNCTAD, UE, UNIDROIT, entre otros).

V. BIBLIOGRAFÍA

ADAME GODDARD, Jorge "Formación del contrato de compraventa en el Código de Comercio y en la Convención sobre Compraventa Internacional" en *Centenario del Código de Comercio* (México Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM 1991).

——— *El contrato de compraventa internacional* (México McGraw-Hill 1994).

BARRERA GRAF, Jorge "Codificación en México. Antecedentes. Código de Comercio de 1889, perspectivas" en *Centenario del Código de Comercio* (México Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM 1991).

——— "Los contratos de compraventa de mercancías en el derecho mexicano" en *Revista Jurídica-Anuario* 21 (México 1992).

——— *Instituciones de Derecho Mercantil* (México Porrúa 1991).

- BESCOS TORRES, Modesto *Contratos Internacionales* (Madrid Instituto Español de Comercio Exterior 1993).
- CRUZ MIRAMONTES, Rodolfo "El derecho económico internacional y el comercio exterior: posición de México" en *Revista Jurídica-Anuario* (México 1990-1991).
- "Las prácticas comerciales internacionales más usuales, su regulación jurídica, la situación de México" en *Revista Jurídica-Anuario* (México 1990-1991).
- DÍAZ BRAVO, Arturo *Contratos mercantiles* (México Harla 1989).
- "Panorama de las obligaciones y de los contratos mercantiles a 100 años de la expedición del Código de Comercio" en *Centenario del Código de Comercio* (México Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM 1989).
- EISSEMAN, Friedrich *Los usos de la venta comercial internacional. Incoterms* (Madrid Banco Exterior de España, Servicio de Estudios Económicos 1978).
- ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José *Transporte internacional de mercaderías* (Madrid Instituto Español de Comercio Exterior 1994).
- ESPLUGUES MOTA, Carlos, y otros *Contratación internacional* (Valencia Tirant lo Blanc 1994).
- FRATALOCCHI, Aldo, *Incoterms, contratos y comercio exterior: la compraventa internacional* (Buenos Aires De Macchi 1994).
- GARRIGUES, Joaquín *Curso de derecho mercantil* (México Porrúa 1984).
- MALAGARRIGA, Carlos *Tratado elemental de derecho comercial, transporte y seguros* III (Buenos Aires TEA 1963).
- MÁRQUEZ NARVÁEZ, José María *Medios de pago en la compraventa internacional* (Madrid Instituto Español de Comercio Exterior 1994).
- MANTILLA MOLINA, R. *Derecho mercantil* (México Porrúa 1961).
- MELO, Ignacio "El libro tercero del Código de Comercio. Visión retrospectiva y su proyección futura" en *Centenario del Código de Comercio* (México Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM 1989).
- PINA VARA, Rafael de *Derecho mercantil mexicano* (México Porrúa 1992).
- ROCA AYMAR, José Luis *Contratación internacional* (Madrid Mundi-Prensa-Crisa 1994).
- SALGADO SALGADO, José Ausebio "El derecho marítimo en el primer siglo de vigencia del Código de Comercio" en *Centenario del Código de Comercio* (México Instituto de investigaciones Jurídicas-UNAM 1989).
- SCIALOJA, Antonio *Sistema del derecho de la navegación* (Buenos Aires Ediciones Jurídicas Europa-América, Bosch y Cía. 1950).
- THIEFFRY, Jean y GRANIER, Chantal *La venta internacional* (Madrid Instituto Español de Comercio Exterior 1989 traducción de J. M. Fernández López).
- URIA, Rodrigo *Derecho mercantil* 2a. (Madrid Marcial Pons 1993).

VI. ANTECEDENTES Y DISPOSICIONES LEGALES

- Diario de los Debates* de la Cámara de Diputados del Congreso en los Estados Unidos Mexicanos en torno al Proyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.
- Diario de los Debates* de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos en torno al Proyecto de la Ley de Navegación de 1993.
- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao. *Los Códigos Españoles concordados y anotados*, t. XII, Nueva Recopilación, 2a. ed., Antonio de San Martín Editor, Madrid, 1873.
- Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos, Edición Oficial, Guadalajara, Imprenta del Gobierno, 1889.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimo, *DOF* de 21 de noviembre de 1993.
- Ley de Navegación, *DOF* de 4 de enero de 1994.
- Código de Comercio y leyes complementarias, Editorial Porrúa, México, 1993.
- Convención de Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, *DOF* de 17 de marzo de 1988.
- Reglas para la interpretación de los términos comerciales internacionales (INCOTERMS), versión 1990, preparados por la Cámara de Comercio Internacional, en *Revista de Derecho Privado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1992.