

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

---

FACULTAD DE DERECHO

● **El Contrato de Construcción de Buques**

**T E S I S**

Que para obtener el título de :

**LICENCIADO EN DERECHO**

p r e s e n t a :

**PEDRO CASTRO RICALDE**

---

México, D.F.

1969



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

**EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES**

**PEDRO CASTRO RICALDE**

**MEXICO, D. F.**

**1969**

A la memoria de mi tía María Teresa Ricalde  
Medina.

A mis padres y hermanos,  
con todo cariño.

**Al Lic. J. Rafael de Regil con afecto y gratitud.**

Al Lic. Manuel G. Vidal.

A mis amigos y compañeros de estudio.

Mi reconocimiento a los Sres. Dr. Raúl Cervantes Ahumada y Lic. Genaro Góngora Pimentel, que me dirigieron y ayudaron en la elaboración de esta tesis.

P R O L O G O.

Sin embargo de ser México un país que posee varios miles de kilómetros de costa, nuestra industria de construcción naval se reduce en la actualidad casi exclusivamente a la fabricación de barcos pesqueros. Creemos que ya es tiempo de superar esta etapa primaria y que la industria naval reciba, tanto por parte del Estado como de la iniciativa privada, la atención que - su importancia merece. Los profesionistas y técnicos mexicanos también pueden y deben colaborar en el desarrollo de nuestra - industria naval, a través de estudios en que la examinen desde los ángulos de sus respectivas especialidades.

El ámbito jurídico de la construcción naval ha sido poco investigado en nuestro país. En realidad, los ordenamientos marítimos que habían regido en México desde la Colonia hasta fines - del año de 1963, no propiciaban estudios sobre dicho tema, --- pues -por los motivos que expresamos en el lugar adecuado de - esta tesis-, se abstendían de regular sistemáticamente la materia. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, promulgada el 10 de enero de 1963, durante el mandato del licenciado Adolfo López Mateos, ha roto ese silencio legislativo al consagrar un capítulo especial a la construcción del navío. En él, se enuncian las bases fundamentales del régimen jurídico de la cons-- trucción naval y se señalan las categorías contractuales aplicables a los convenios sobre la construcción del buque.

Esta innovación introducida por el legislador marítimo de ---- 1963, nos brinda una magnífica oportunidad para realizar -con motivo de la elaboración de la tesis profesional requerida para alcanzar el grado de Licenciado en Derecho-, el enfoque jurídico de la construcción naval. Nos referimos solamente a algunos aspectos del régimen jurídico de la construcción de la nave, pues sería imposible un estudio exhaustivo del mismo en un trabajo de esta naturaleza.

El objeto central de nuestro examen lo constituye, el contrato de construcción de buque. Las demás cuestiones tratadas, lo -- han sido en función del nexo que guardan con dicho contrato. Q jalá logremos contribuir -aunque sea en la escasa medida que - nos permiten nuestros conocimientos sobre la materia- al desen- volvimiento efectivo de la industria mexicana de la construc- ción naval.

Mayo de 1969.

Pedro Castro Ricalde.

---

CAPITULO I.

"LA CONSTRUCCION NAVAL A  
TRAVES DE LA HISTORIA".

INDICE DEL CAPITULO PRIMERO.

"LA CONSTRUCCION NAVAL A TRAVES DE LA HISTORIA."

I.- Prehistoria.

II.- Edad Antigua.

- 1.- Egipto.
- 2.- Fenicia.
- 3.- Grecia.
- 4.- Cartago.
- 5.- Roma.

III.- Edad Media.

IV.- Tiempos Modernos.

V.- Epoca Contemporánea.

VI.- La Construcción Naval en México.

- 1.- Epoca precortesiana.
  - 2.- Epoca colonial.
  - 3.- Período posterior a la consumación de la Independencia.
  - 4.- Epoca actual.
-

## CAPITULO PRIMERO.

### "LA CONSTRUCCION NAVAL A TRAVES DE LA HISTORIA".

I.- Prehistoria.- Seguramente desde los remotos siglos de la prehistoria se atrevió la audacia humana a surcar las aguas, utilizando medios rudimentarios construidos con materiales - flotantes. Las embarcaciones usadas por los pueblos primitivos que subsisten en la actualidad, hacen suponer que las naves prehistóricas consistían en troncos de árboles vaciados y odres llenos de aire. (1).

### II.- Edad Antigua.

1.- Egipto.- El período propiamente histórico, lo inauguran los egipcios, aproximadamente hacia el año 1600, A. C. Los - relieves de Deir-el-Bahari, revelan que la construcción naval egipcia fue trabajo de casi pura artesanía, por completo manual y sin detalles o, por lo menos, constancia de ellos, - en lo referente a la organización en gran escala de la construcción naval. Se atribuye a los buques de la flota de ---- Punt, reproducidos por los citados relieves, dimensiones de 22 metros de eslora por 1.5 metros de manga y 25 toneladas - de arqueo. (2).

2.- Fenicia.- Alrededor del año 1500, A. C., hacen su aparición en el escenario histórico, los fenicios, primer gran --

pueblo marítimo de la Humanidad. Los fenicios utilizaban embarcaciones para cuya construcción se empleaban maderas tales, como el abeto, la encina, el roble, el pino y el cedro, y cuyas armazones estaban formadas por elementos semejantes a los que, aun a la fecha, constituyen las piezas fundamentales de la arquitectura naval, a saber: la quilla, el codaste, la roda, las cuadernas, etc., piezas que unían con pernos de hierro, metal que siglos después, fue substituido por el cobre. Los medios propulsores de esas naves, consistían en velas hechas de paja, pieles y cáñamos, teñidas de colores y de forma generalmente trapezoidal, izadas en un solo mástil, arbolado en el centro de la nave, y el cual, cerca de su tope, llevaba un cesto para el vigía. (3). Estas naves eran gobernadas por medio de remos cortos en las aletas o en el codaste, a modo de timón, y para fondear, se utilizaban anclas de madera de un solo brazo, vaciadas y rellenas con plomo o plata, que posteriormente cedieron lugar a las anclas de hierro y dos brazos. (4).

Al curso del tiempo, los fenicios abandonaron este género primitivo de nave, substituyéndolo por el arco, navío destinado a la guerra, de mucha eslora, escasa manga y gran número de remos en un solo costado del buque, el gaulo, barco de transporte o comercio de mayor manga y menor dotación, y el caballe, buque pesquero de pequeñas dimensiones, llamado así por llevar un caballo tallado en su proa. (5).

El barco unirreme evolucionó hacia el birreme, que constaba de dos líneas de remos superpuestas. Con el tiempo, surgió en la popa, una pequeña toldilla para resguardo de víveres y alojamiento del capitán del buque. Luego, apareció otra pequeña cubierta para la proa y después, las naves de gran porte cubrieron el espacio comprendido entre la toldilla y el castillo, por medio de cuarteles movibles, formando de esta manera la cubierta que, como vemos, no formaba un solo plano sino tres, situados a distinta altura en la popa, la proa y el centro de la nave. (6).

A los fenicios corresponde el mérito de haber iniciado la construcción naval en gran escala y al extender su poderoso comercio a lo largo y ancho del Mediterráneo, llegando incluso al litoral atlántico de Europa, marcaron un importantísimo paso adelante en la evolución de la industria naval, lográndose a construir buques de 200 toneladas de arqueo, lográndose además, un considerable aumento en el desplazamiento de las embarcaciones. (7).

3.- Grecia.- Aproximadamente a la altura del 700, A. C., los corintios construyeron el trirreme, nave de tres órdenes de remos, que manejaban los remeros desde bancos superpuestos, o bien, desde el mismo banco, contando con una dotación de 200 hombres.

La gran victoria de Salamina, decidió a favor de los griegos

la hegemonía en el mar Mediterráneo, siendo su tipo característico de nave, la galera, dotada de propulsión mixta, a vela y remo -una vela redonda y un número variable de órdenes de remos por banda-, que llegó a desarrollar en condiciones favorables de navegación, 8 nudos por hora. (8).

4.- Cartago.- Con los cartagineses, se incrementa en grado enorme la construcción naval, y es digna de mención, como a--larde de técnica y destreza en la construcción de buques, la flota de ciento veinte naves que, en solamente dos meses, -construyeron los cartagineses en la etapa de las Guerras Púnicas, para enviarla de refuerzo a la flota de cuarenta que tenían en Cartagena. (9).

5.- Roma.- En la era romana, la construcción naval experimentó notables adelantos. Se fabricaron embarcaciones de mayor capacidad y esbeltas proporciones, calafateadas con lino, sobre el que se derramaba una mezcla hecha de cera, resina y -alquitrán y cuyos fondos eran cubiertos con una capa de pez y sebo. Estos buques utilizaban ya, dos auténticos timones en las aletas, cerca del codaste, con cañas en sus cabezas y con retenidas a guisa de varones en la pala, para ayudar con ellas al gobierno de la nave. Para fondear, empleaban anclas de hierro entalingadas a cadenas del mismo metal, en lugar -de los originarios cables. (10).

Por lo que respecta al desarrollo de la composición de la na

ve, surgen el acrostolio o mascarón de proa y el aplustrum, adorno de la popa bajo el que se colocaba la imagen del dios patrón de cada nave y que era defendido denodadamente en combate, como luego lo fue la bandera o estandarte. (11).

Los buques romanos eran de tres clases: naves onerarioe o frumentarioe, también denominadas naves rotundoe, muy pesadas, de mucha manga, escaso calado y fondos planos, generalmente propulsados a vela; naves liburnoe, de mucha eslora y poca manga, destinadas a misiones rápidas por su ligereza, y naves lungoe, destinadas al combate. Estos buques de guerra, llevaban en la proa como principal arma ofensiva, un espolón de hierro, bronce o acero, llamado rostrum. (12).

III.- Edad Media.- Al derrumbarse el Imperio Romano, no desapareció propiamente el tipo de construcción naval que su civilización aportó al desarrollo de la navegación, sino que más bien, se polarizaron las corrientes hacia determinados modelos, acordes con las exigencias de la época. (13).

En los albores del Medioevo, surge la dromona, barco de guerra de propulsión mixta (vela y remo), que en el siglo IX, era ya un bajel de 59 metros de eslora por 8 de manga y 5 de puntal, impulsado por 100 remos biordenados, provisto de 3 palos, 2 timones laterales y 2 espolones, colocados arriba y abajo de la línea de flotación, respectivamente. (14).

Célebres llegaron a ser los barcos vikingos, de gran robustez, de una sola vela cuadrada, de completa aptitud para la navegación de altura y para la virada por adelante, condición indispensable para la eficacia maniobrera de un buque. (15). Las piezas halladas en las excavaciones de enterramientos vikingos hechas en Gokstad en 1880, en Oseberg en 1904 y en -- Ohra en 1933, consistentes algunas en buques enteros, han dado a conocer embarcaciones costeras o de navegación de altura, aptas para la navegación a remo y a vela, con viento largo o escaso, susceptibles de virar por adelante, con las que -- verosímilmente se realizó la expedición normanda que, según se cree, llegó a tocar las costas de América del Norte. (16).

En el curso de los siglos XII y XIII, se produjo una gran diversificación de los tipos de naves. Los leños, de propulsión mixta; las caucas, las carracas, naos y burcios. Los leños de bandas, de alto bordo, destinados al gran cabotaje e impulsados solamente por medio de velas. Los carabos o carabas, las saetias, los balleneros, fundamentalmente veleros, pero auxiliados a veces por remos. Las fustas, que llegaban a 300 toneladas de porte, tres palos de arboladura y remos -- auxiliares. La tafurca catalana, para transporte de caballerías, etc. (17).

El progreso científico alcanzado en el siglo XIII, en el -- cual, la navegación se convierte en astronómica y matemática, imprime su huella en la construcción naval, introduciendo

do modificaciones de todo tipo en los buques a la sazón utilizados. La arquitectura naval es innovada por necesidades urgentes como la que exigía el mejoramiento de los vasos con el fin de hacerlos más aptos para las largas navegaciones emprendidas y la instalación de las piezas de artillería, modalidad bélica recién aparecida. (18).

Como centros muy activos de construcción naval en Europa durante la Edad Media, debemos citar los puertos bálticos y de la bahía alemana. Génova, Pisa, Amalfi y Venecia, en Italia. En España: Barcelona, Iria, Santander, Sevilla, Tortosa y Almería, amén de los puertos del litoral vasco. (19).

Es de interés mencionar que, durante el reinado de Fernando e Isabel en España, se dictaron disposiciones de índole proteccionista, inspiradas en razones de orden militar, a favor de los buques superiores a las 600 toneladas de arqueo, medidas que motivaron un poderoso impulso a la navegación de altura en España.

Juzgamos necesario, antes de continuar, hacer un breve paréntesis, con el objeto de dedicar algunas palabras a la ciencia de la construcción naval. Esta, como ciencia, se puede afirmar que es bastante joven, aunque como arte, según todo lo que hemos visto, se remonta a tiempos inmemoriales.

Las leyes básicas de la arquitectura naval, son las de flota

ción y fue hasta mediados del siglo III, A. C., que las enunció Arquímedes en su tratado sobre cuerpos flotantes, que -- marcó el punto de partida de la ciencia de la Hidrostática. En el siglo XV de nuestra era --el siglo del Renacimiento--, -- Leonardo de Vinci efectuó los primeros experimentos con modelos de embarcaciones de que se tiene noticia, pero por carecer de una ley de similitud, le fue imposible trasladar los datos del modelo a los del prototipo. En el siglo XVII, en -- Inglaterra, el constructor naval inglés Anthony Deane, asombró al mundo al señalar la línea de flotación antes de botar la nave, lo que equivalía a predecir el volumen de inmersión. Pero no será sino hasta el siglo XIX, que la arquitectura naval se convertirá propiamente en ciencia, gracias a -- Chapman en Suecia y Froude en la Gran Bretaña. (20).

Continuando con nuestra exposición sobre el desarrollo de la construcción naval, en el siglo XV, se caracterizó como embarcación típica de esa centuria, la carabela, apta para la navegación en cualquier tiempo, de gran maniobrabilidad, --- constante de tres palos sin cofa, una sola cubierta y aparejo de velas latinas. La carabela, fue la nave de las grandes expediciones trasatlánticas de España y Portugal, alcanzando la inmortalidad histórica con el descubrimiento de América -- por Cristóbal Colón. (21).

El bergantín, surgido durante el siglo XIV, prestó grandes -- servicios en la conquista de América y se le utilizó a modo

de buque ligero en la toma de Tenochtitlán por los españoles, para cuyo fin, fueron construídos en las orillas del lago de Texcoco, pudiendo considerarse este hecho como el inicio de la industria naval de tipo europeo en nuestro país.

IV.- Tiempos Modernos.- Durante los siglos XV a XVII, surgen nuevos tipos de naves, tales como la urca, buque holandés de sección transversal, muy panzudo, apto para la carga pero limitado en su desplazamiento, por la proporción entre la eslora y la manga, que marcó el criterio para la construcción naval de aquella época. El galeón, de gran tonelaje, lento en la maniobra, pero de gran solidez, llegó a ser el buque carguero por excelencia. (22).

En los siglos XVI y XVII, la construcción naval se caracteriza por el afianzamiento de la vela como medio propulsor y -- por la difusión del buque de altura, representado principalmente por el galeón y la urca. Conviene mencionar por sus especiales características, el "Henri Grace a Dieu", buque -- francés botado en 1515, de dos cubiertas, cuatro palos de arboladura con velas cuadradas y bauprés y setenta y dos piezas de artillería distribuidas a lo largo de la nave. Representó el típico buque de guerra de su tiempo. También es conveniente señalar, por su calidad excelente, las naves españolas -- "Santiago" y "San Cristóbal" de la Armada Invencible y el buque francés "Soleil Royal", destruido en 1692 en el combate naval de La Hogue.

Cabe señalar que fue muy importante la contribución que América prestó, por sus excelentes maderas, a la magnífica calidad alcanzada por los navíos españoles de aquel tiempo. (23).

El siglo XVI fue fructífero en aportaciones al desenvolvimiento de la industria de la construcción naval. La cofa, adopta la forma todavía usada por los veleros actuales. En 1526, Diego Ribero, español, inventa las bombas de metal para achicar la cala de los barcos. Otro hispano, Blasco de Garay, propone en 1543 la aplicación del vapor para desplazar las naves, habiéndose verificado el primer ensayo en Barcelona, el 17 de junio de 1543. (24).

Al correr del siglo XVIII, se verifican transformaciones en la arquitectura naval, encaminadas a agrandar la superficie de las velas y las guindas de los palos. El bauprés, que en sus orígenes era solamente un refuerzo, se convierte a la altura de este siglo en un palo más de la arboladura, llegando a constituir la llave de la misma, provocando a su vez la elevación de la proa, que era muy baja en los galeones. A mediados de siglo, aparece la fragata, nombre dado anteriormente a embarcaciones de poco porte, pero que en su nuevo concepto designa a buques con capacidad hasta de 700 toneladas, tres palos y aparejo de velas redondas y de cuchillo, con bauprés cruzado. Surgen también en este siglo, la goleta, de líneas finas, dos palos y velas cangrejas, y algunas formas híbridas de aparejo como la corbeta, el bergantín-goleta, --

etc.

V.- Epoca Contemporánea.- No nos detendremos a analizar, por no constituir el objeto de este estudio, las causas históricas que produjeron una transformación antes jamás contemplada, en la totalidad de las actividades humanas, entre la segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX. Nos limitaremos a señalar que, al igual que las demás industrias, la de la construcción naval experimentó en aquellos años una verdadera revolución, determinada por dos hechos fundamentales: el empleo integral del metal -principalmente el hierro y el acero- en la fabricación del casco de la nave y, la adopción definitiva del vapor como agente propulsor de las embarcaciones.

En agosto de 1807, el vapor de ruedas "Clermont", creación del norteamericano Roberto Fulton, salió avante de la prueba a que fue sometido y surcó las aguas del Hudson, computando 32 horas de Nueva York a Albany. Sus rudimentarias calderas, puestas a máxima presión, no lograron alcanzar la velocidad de 5 nudos por hora, a pesar de la ayuda de una vela de mesana. Pero quedaba plenamente demostrado que el vapor era apto para impeler los barcos y, este año, señala el comienzo de una nueva era en la historia marítima. (25).

Treinta y un años después, el "Sirius", primer vapor transatlántico, hizo la travesía de Queenstown a Nueva York en 17

días. (26).

La propulsión a base de ruedas de paletas, fue superada por el notable invento de la hélice, en el año de 1832, por el francés Federico Sauvage. Este aparato fue instalado por primera vez en un buque de vapor, el "Archimedes", por el inglés F. Petit Smith, en el año de 1839. (27).

El otro factor decisivo del meteórico desarrollo de la industria de la construcción naval en el siglo XIX, -desarrollo - que no solamente no se ha frenado, sino que ha aumentado su velocidad durante el presente siglo-, fue el empleo del metal, -concretamente el hierro y el acero- como elemento básico en la elaboración de los cascos de los buques. 1821, es un año clave en los anales de la industria naval. En él, se construyó el primer barco de casco de hierro, el "Aaron Manby", de nacionalidad británica. (28).

Fueron múltiples las ventajas introducidas por la utilización del metal en la construcción del buque. Podemos señalar como las principales: la economía de peso -que representa en el casco, un 10% aprovechable para el aumento del porte útil-; mayor capacidad de combustible y aumento de velocidad; menor espesor de los costados con aumento del espacio interno; mayor duración; estandarización de los elementos básicos de la construcción naval, como planchas, perfiles, calidades de acero, instrumental en los astilleros, etc., que se ha --

traducido en la reducción del costo de los mismos y su fácil conservación, gracias a los progresos de la industria química en la producción de pinturas antidesincrustantes y antimoluscosas. (29).

Scott Russell, proyectista naval inglés, adopta el sistema longitudinal puro y lo aplica al diseño del "Great Eastern", en el año de 1857. Esto constituyó un paso gigantesco en el progreso de la industria de la construcción naval. Las dimensiones de esa nave eran: 211.06 metros de eslora total y --- 207.40 metros entre perpendiculares; 25.06 metros de manga y 17.69 de puntal hasta la cubierta superior y 19,000 toneladas de arque. La potencia de sus máquinas era de 8,000 caballos de fuerza y la máxima velocidad que llegó a alcanzar, - fue la de 14.5 nudos por hora. (30).

De aquellos años data la introducción por la marina norteamericana de un nuevo tipo de buque, el clipper, que rápidamente se difundió por todo el mundo. Los clippers eran navíos de formas esbeltas y capaces de desarrollar altas velocidades, cuyo arque llegó a alcanzar las 4,000 toneladas. Un -- clipper inglés, el "Cutty Sark", se conserva hasta la fecha utilizado como pontón y su nombre ha llegado a ser legendario en la historia marítima. (31).

"Con la fundación en Inglaterra por Samuel Cunard de la Compañía Naviera, empieza a desarrollarse una evolución notoria

en cuanto a la construcción de buques de gran tonelaje. Ejemplos: el "Persia", de la citada empresa, en 1855, tenía --- 3,600 toneladas; en 1876, el "Panamá", el mayor buque de hélice de la "Compañía General Trasatlántica Francesa", con -- 4,000 toneladas, y otros progresos que se registran en cuanto a tonelaje de buques, hasta llegar al presente siglo, con los gigantescos trasatlánticos alemanes "Kaiser Wilhelm der Grosse", de 14,350 toneladas, y "Deutschland", de 16,500, y en medio de poderosa competencia, surgen el "Normandie", de 83,425 toneladas, el "Queen Mary", de 81,400 y el "Queen Elizabeth", de 84,000." (32).

El tratadista español Francisco Farfán, señala como factores decisivos en el gigantesco impulso de la industria de la --- construcción naval, los siguientes: el gran desarrollo del - comercio internacional, desde mediados de la pasada centu--- ria; el desplazamiento de grandes masas de población europea a América; la mejora de los puertos en sus instalaciones y - sistemas de carga y descarga, que al perfeccionarse, llega-- ron a alcanzar extraordinaria celeridad, estableciendo nue-- vos récords, y, el vertiginoso progreso industrial de las -- grandes potencias, con el consecuente incremento de la expor tación e importación, que abarcó todos los puntos del plane ta. También señala Farfán, la baratura que llegó a caracteri zar al transporte marítimo, "repitiéndose frecuentemente el ejemplo de que costaba menos el transporte por mar de una to nelada de carbón, que su traslado del camión de la acera a -

la vivienda", así como la puntualidad que se llegó a alcanzar, llegando a igualar a la del transporte ferroviario, superándolo en rapidez. (33).

"El desarrollo intenso y el adelanto técnico del transporte marítimo, -continúa Fariña-, trajo consigo la especialización de los buques, situación que incumbe directamente a las empresas constructoras, ya que los planos y diseños del buque, corresponden a las necesidades específicas del tipo de transporte para el que se construye. Las principales distinciones, son las que atienden a las modalidades de la explotación que se realizan, dividiéndose los buques en dos grandes grupos: de itinerario fijo, llamados también "liners", y de itinerario no fijo o "tramps". Según la clase de transporte, pueden ser: de pasaje y de carga. Y atendiendo a un criterio de mayor especialización, pueden ser: buques fruteros, buques cisterna, carboneros, para transporte de mineral, para carga general, auxiliares, dividiéndose estos últimos, en buques rompehielos, remolcadores, para asistencia y salvamento y recuperación de buques hundidos, de prácticos, faros, etc." (34).

Esta radical transformación operada en la industria naval, - que alcanzó su fase culminante en la década de los cincuenta del siglo XIX, produjo un cambio considerable en el ámbito jurídico de la construcción del buque. El régimen contractual que rigió en esta materia durante los siglos anteriores, fue

predominantemente, el del contrato de construcción de buques "por cuenta propia", llamado también "por economía". Se caracteriza por el hecho de que, el propio armador, poniendo los materiales de su peculio y contratando directamente a los operarios y al maestro, quienes se encuentran bajo su dependencia, emprende por su cuenta y riesgo la construcción del navío. Esta figura jurídica ha caído en desuso paulatinamente, desde los años a que nos estamos refiriendo. En dicho tipo de contrato, se reúnen en la misma persona las calidades de armador y constructor. Como lo indica la denominación "por economía" que se le asigna, resultaba en los tiempos en que estuvo en boga, costeable al armador, emprender por sí la construcción del buque, pues la industria naval no tenía la complejidad y especialidad que la caracterizan actualmente. Al influjo del intenso proceso de transformación verificado en esta industria a raíz de la revolución industrial a que hemos aludido, la empresa de armamento y la de construcción, se organizan ya separadamente y la construcción de los buques es asumida por grandes empresas de construcción naval, dueñas de enormes astilleros y con verdaderos ejércitos de técnicos y obreros trabajando bajo sus órdenes. Este viraje tuvo honda resonancia, como dijimos arriba, en el régimen jurídico de la construcción naval. El contrato de construcción "por economía", cedió lugar a otra figura contractual, ya conocida, pero de escasa aplicación antes del advenimiento de la Revolución Industrial: el contrato de construcción del buque por cuenta ajena, más comúnmente denominado "a ---

forfait". Ahora, el armador ya no emprende por su cuenta la construcción del buque, sino que la encomienda a las grandes compañías de construcción de buques, que disponen de grandes astilleros y de todos los medios que exige la moderna construcción naval. El contrato de construcción "a forfait", se adecúa plenamente a las nuevas condiciones económicas. Las relaciones jurídicas entre las partes a que da origen, son muy diferentes a las producidas por el contrato "por economía", según veremos en posteriores capítulos. (35).

La evolución de la industria naval, no disminuyó su veloz curso. Son dignos de mención, entre otros avances: la multiplicidad de mamparos estancos; el uso de fuertes palmejares y vagras de gran peralto; la adopción del doble fondo, así como de los compartimentos celulares y de los cofferdam. La substitución del hierro forjado por el acero moldeado, en la fabricación de las piezas que constituyen los codastes, las mechas y los esqueletos de los timones, que dieron al buque, al aumentar la rigidez y seguridad de su casco, mayor velocidad, baratura y comodidad. (36).

Después, surgieron: la turbina de vapor; el combustible líquido; las máquinas de explosión; el fluido eléctrico, y, por último, la aplicación de la energía atómica a la propulsión de los buques. Todos estos avances, principalmente el relativo a la energía atómica, confieren perspectivas ilimitadas a la industria de la construcción naval. (37).

El formidable grado de adelanto que ha alcanzado la industria naval, no sólo es patente en lo que se refiere a medios de propulsión y a tipos de buques, sino también en lo relativo a órganos y elementos estructurales de los mismos. En el intervalo de las dos guerras mundiales, surgieron, entre otras innovaciones, : los timones de reacción hidrodinámica; el timón de Seebeck Oertz; el contratimón Simplex; la tobera de Kort para las hélices. Aparecen formas específicas de proa y popa. Se adoptan las estructuras hidrodinámicas de Mathiesen para guiar el agua de las hélices; las superestructuras aerodinámicas y los nuevos modelos de chimeneas. Muy digno de mención es el auge que en los últimos años ha adquirido -derivado de la experiencia de la última conflagración mundial- el uso de la soldadura, así como el empleo de metales y aleaciones ligeras (de aluminio y magnesio), que permiten elevar las superestructuras sin detrimento de la estabilidad transversal del buque. (38).

Actualmente, el avance logrado por la industria de la construcción naval, gracias a las conquistas de la técnica, es realmente portentoso. No queremos terminar esta breve exposición sin mencionar algunos datos que nos parecen de gran interés, a saber: el buque más largo del mundo hoy en día, es el portaaviones nuclear "Enterprise" de la armada norteamericana. El mayor trasatlántico que surca los mares es el "France", de nacionalidad francesa, que mide un poco más de 315 metros. El barco más grande que navega en nuestros días, es

el "Idemitsu Maru", de 210,000 toneladas de peso, construido en los astilleros "Ishikawajima" de Yokohama, Japón. La empresa que construyó este buque, cuyo nombre completo es "Ishikawajima-Harima Heavy Industries Company", mejor conocida por sus siglas IHI, se fusionó en abril de 1968 con la "Kure Shipbuilding and Engineering Company", con lo que la IHI se ha convertido en la firma constructora de buques más poderosa del mundo. En la actualidad, esta corporación está construyendo un buque-tanque petrolero de 312,000 toneladas de arqueo. Tres meses después de habersele colocado la quilla, este coloso fue botado. La proa y el lado de babor van a ser terminados en otros muelles. Otra compañía japonesa, la "Mitsubishi", ha desarrollado inclusive, un método de soldadura en el mar, en que dos partes de un mismo casco pueden ser unidas entre sí, después de haber sido botadas, lo que permitirá construir un buque de 400,000 toneladas en un muelle para barcos de sólo 200,000. La "Mitsui", otra firma nipona, terminará pronto la construcción de un gigantesco muelle en Chiba, donde podrán construirse buques hasta de 500,000 toneladas. La aseguradora inglesa Lloyds de Londres, ha declarado que no vacilaría en otorgarle póliza de seguro a un buque de tales proporciones. (39).

## VI.- La construcción naval en México.

1.- Epoca precortesiana.- Al llegar los españoles a México, según refieren las crónicas del descubrimiento y conquista,

las embarcaciones más usuales entre los aztecas, eran la canoa y la piragua a remo y a la vela, que utilizaban en actividades de pesca y transportes de personas y mercancías. --- (40).

Los pueblos marítimos, especialmente los "tepoca", "fabricaban lanchas o canoas de dos proas y de treinta y seis a cuarenta palmos de eslora y ancho proporcional, hechas de más de doce piezas de madera, perfectamente unidas y embreadas." (41).

Uno de los bajorrelieves de Chichén Itzá, representa la proa de una canoa, cuya figura, comparada con las demás del bajorrelieve, "manifiesta una capacidad como para unas cuarenta personas, es decir: para unas cuatro toneladas de peso, o sea, de una longitud o eslora de siete metros, una manga o anchura de metro y medio y un calado de medio metro, aproximadamente, muy semejante a las que ahora usan nuestros mayas y que se conocen con el nombre de "cayucos"." (42).

El cronista Herrera refiere en sus "Décadas", que al llegar Colón a la isla de Pinos, arribó a las playas de esa isla, y na canoa maya de 8 pies de ancho, que llevaba en medio un -- toldo de esteras o petates, bajo el que se refugiaban los pasajeros y las mercancías. (43).

Tanto Hernández de Córdoba como Juan de Grijalva y Hernán --

Cortés, se encontraron con embarcaciones mayas impulsadas -- por remos y vela, que llegaban a albergar hasta cuarenta hom- bres. El cronista Villa Gutierre, refiere que los itzaes, -- -grupo maya de Yucatán- "se retiraron a la laguna de Petén - por mar, como lo da a conocer el hecho de que una parte de - dicha laguna, se llamaba Zunibacan, que significa "sitio don- de se tendieron las velas". (44).

2.- Epoca colonial.- El inicio de la construcción naval de - tipo europeo en México, debe atribuirse a Hernán Cortés, --- que ordenó la construcción de los bergantines que participa- ron, junto con los otros dos que ya tenía en el lago de Tex- coco, en el sitio y toma de Tenochtitlán. Para la fabrica--- ción de dichas naves se utilizaron los materiales que queda- ron de las que mandó quemar el conquistador antes de empre- der su marcha hacia Tenochtitlán. La construcción de estos - nuevos bergantines, se llevó a cabo en las orillas del lago, y la dirección de la obra estuvo a cargo de Martín López. -- (45).

Una vez consumada la toma de Tenochtitlán, los conquistado-- res emprendieron expediciones hacia todos los rumbos del pa- ís. Hacia el sur, llegaron los españoles hasta las costas -- del Océano Pacífico, lo que hizo concebir a Cortés, nuevas - expediciones por aquellos mares. Para ello, en 1522, empre- dió la construcción de dos carabelas y dos bergantines en Sa- catula, situada en la desembocadura del río Balsas. Estas em

barcaciones fueron destruidas por un incendio que se produjo momentos antes de que se hicieran a la mar. (46).

De su viaje a España, Cortés trajo muchos operarios, con los que emprendió nuevas obras de construcción naval. En Acapulco, ordenó la construcción de dos navíos y mandó reparar el "San Miguel", para realizar una expedición cuyo objeto era explorar la costa del Pacífico. Se cree que el "San Miguel" y el "San Marcos", (otra nave que también fue reparada para el mismo fin) eran vestigios de la flota construida en Sacatula, ya que no existían otros buques en México por aquellos años. "Estos buques pues, fueron los primeros construidos en costa mexicana y con materiales mexicanos, que al surcar los mares del Anáhuac en su primera expedición con los navíos -- construidos en Acapulco, iniciaron el tráfico marítimo en la Nueva España. Es de lamentarse que no se conozcan las características de aquellos buques. En cuanto a su tonelaje, no debe haber sido mayor de doscientas toneladas, pues por aquellos años aún no había llegado a superarse dicho tonelaje en Europa". (47).

En 1530, Cortés mandó construir en la bahía de Santiago (hoy Manzanillo), los navíos "San Lázaro" y "Concepción". Poco después, también por órdenes de Cortés, se construyeron en Tehuantepec otros dos navíos: el "Santiago" y el "Santa Agueda". (48).

La Junta Mexicana de Investigaciones Históricas, por conducto del señor Fernando B. Sandoval, publicó en el año de 1950 un folleto bajo el título de "El Astillero del Carbón en Tehuantepec", que se refiere a la instalación de un astillero por orden de Cortés, en las inmediaciones de lo que hoy es Puerto Angel, en la costa del estado de Oaxaca, por el año de 1533. Dicho folleto, en una de sus partes, dice:

"El Astillero del Carbón, -ignoramos por qué se le dio ese nombre-, fue levantado poco después de la conquista de México Tenochtitlán, en las costas de Tehuantepec, en un lugar denominado Huatulco, cerca del actual Puerto Angel.

"Las grandes dificultades por las que atravesó el extremeño para edificar su astillero y conducir hasta él todo lo necesario para fabricar los barcos, son conocidas precisamente por sus propias noticias, ya que en su Tercera Carta de Relación al Rey, le notificaba que el astillero estaba situado... "Doscientas leguas de la mar del norte..." y algunos años más tarde, revelaba la forma en que se provuyó de equipo a su astillero: ... "Aver traído de la cibdad de la Vera --- Cruz por mar hasta Guazacualco y desde Guazacualco hasta --- veinte leguas de aquí por el río en canoas todo lo necesario ..." (49).

En el folleto antecitado se contienen además, cuatro documentos adjuntos relativos a las medidas del navío "Santiago", -

la contratación del navío "Santa Cruz" y los gastos de los - navíos para el Perú, a cargo de López de Toledo. (50).

En el período comprendido entre 1578 a 1582, siendo gobernador de la Capitanía General de Yucatán -que comprendía la -- ciudad y puerto de Campeche-, don Guillén de las Casas, zarpó de ese puerto el primer buque construido en el astillero de San Román, con arboladura de balandro. Su nombre era el - de "San Francisco" y el destino de su primera travesía fue - el puerto de Veracruz. Este acontecimiento marca el inicio de la industria de construcción naval que más fama dio a nuestro país en la época colonial. Sus principales cualidades, sub-- sistentes aún hoy día: magníficas embarcaciones que en aque-- llos tiempos alcanzaron gran tonelaje; excelentes maderas de primera calidad y, competencia y notable habilidad de sus -- carpinteros de ribera y calafates. (51).

Bajo la influencia de los elementos españoles radicados en - México, se inició nuestro país en el campo de la cultura ma-- rítima, tocándole en suerte ser la ciudad en donde se escri-- bió y publicó el primer tratado de construcción naval y nave-- gación en América, que más tarde fue adoptado como texto en otros países. (52).

El libro citado se imprimió en la casa de Pedro Ocharte en el año de 1587, siendo su autor don Diego García de Palacio, -- del Colegio de Su Majestad y Oidor de la Real Audiencia de -

la ciudad. El tratado lleva por título: "Instrucción Náutica para el Buen Vio y Regimiento de las Naos, su Traza y Gobierno, conforme a la Altura de México", y está dividido en cuatro libros y un apéndice. (53)

Reproduciremos a continuación lo que asienta en su obra "Historia Marítima de México", el Capitán de Altura e Ingeniero Geógrafo, Juan de Dios Bonilla:

"En Diciembre de 1731 arribó a Veracruz el primer buque construido en Tlacotalpan, bajo la dirección de Don Agustín de Utrera. Es de lamentarse que no haya datos respecto al nombre del buque y a sus características principales.

"Tres años después, el 17 de Julio de 1734, arribó también a Veracruz, el navío de Su Majestad "La Nueva España", que acababa de construirse en Coatzacoalcos por orden del Virrey.

"Fueron pues Tlacotalpan y Coatzacoalcos, después de Campeche, los lugares en que se construyeron las primeras embarcaciones del país en la costa del Golfo de México, así como -- Santiago, Sacatula y Acapulco en el Pacífico, lugares donde no progresó la industria de la construcción, debido probablemente a la dificultad de obtener buenas maderas de construcción en la cantidad suficiente, contrariamente a lo que ocurrió en Campeche y Laguna del Carmen, donde más tarde se incrementó en alto grado la industria de las construcciones na

vales." (54).

"El día 21 de febrero de 1790 -prosigue Bonilla- fondeó en el puerto de Veracruz el bergantín-correo de S. M., "Nuevo - Conde de Floridablanca", construido en Tlacotalpan por contrata que hizo el gobierno virreynal con Don Esteban Bejarano y bajo la dirección del Oficial de Marina Don Luis de Torral. Las dimensiones del buque eran en pies de Burgos: 81 de eslora, 24-10 de manga y 11 de puntal.

"Su construcción, al parecer de todos los inteligentes que lo reconocieron, no dejaba qué desear y sin embargo su costo total fué solo de ocho mil pesos.

"En el mismo año de 1790 a consecuencia de la representación que años antes había dirigido el Gobierno de Madrid al Virrey de México Don Manuel Antonio Flores sobre la conveniencia de "volver a establecer de nuevo" en Veracruz, algunos buques guardacostas para perseguir a los contrabandistas y piratas que había en el Golfo de México y en vista de la Real Orden que se dió con fecha 10 de Noviembre de 1788, facultando al mismo Virrey para que hiciese construir en la Habana dos bergantines con aquel objeto, se procedió a la construcción de aquellas naves y a fines del año de 1790 llegaron a Veracruz tales buques, llamados "Volador" y "Saeta", a los cuales se agregó luego una goletilla llamada "Flor de Mayo" construida en Yucatán, siendo el costo total de los dos

bergantines \$29,010.00 y el de la goletilla \$1,461.00." ----  
(55).

"La industria de la construcción naval -dice Bonilla en otro lugar de su obra- alcanzó un grado de desarrollo importante durante el siglo XVII y poco antes, pues todas las expediciones que se organizaron en la costa del Pacífico para explorar el Noroeste, fueron integradas con embarcaciones construidas en nuestros puertos del litoral del Pacífico y también otras muchas construidas en nuestros puertos del Golfo.

"Se hicieron fragatas, carabelas, bergantines, goletas y otros buques menores, bajo la dirección de los constructores españoles que impartieron sus conocimientos a los nativos, - de donde salieron hábiles carpinteros de ribera y calafates, que se distinguieron por su competencia, haciéndose de fama especialmente los de Campeche hasta la fecha.

"Y nuestros bosques dieron las magníficas maderas para la construcción de embarcaciones: caoba, cedro ciricote, guayaacán y otras muchas maderas finas, siendo suficiente ir al bosque y elegir el árbol que conviniera derribar, para labrar los palos, masteleros y baupreses, cuadernas, curvas y busardas que fueran necesarios, obteniéndose así los elementos de la construcción, sin necesidad de empalmes o agregados, sino con sus naturales curvas y dimensiones." (56).

Durante la lucha insurgente, se dieron algunos casos de construcción naval en México. Un ejemplo lo tenemos en la construcción de navíos y lanchas que ordenó ejecutar el gobernador de Nueva Galicia, don José de la Cruz, para exterminar a los insurgentes que se habían fortificado en la isla de Mexcala, situada en el lago de Chapala. La fabricación de dichas embarcaciones, se efectuó en San Blas y fueron transportadas en carretas hasta la laguna, juntamente con los cañones de a veinticinco con que debían artillarse. Una vez llevada a cabo la transportación, de la Cruz, mandó instalar un arsenal y astillero en la hacienda de Cedros, situada en la orilla del lago, donde se armaron y alistaron las embarcaciones. (57).

### 3.- Período posterior a la consumación de la independencia.-

Nuestra industria de la construcción naval, que durante la Colonia figuró entre las más importantes del país, llegando a adquirir inclusive prestigio universal, pues, como en líneas anteriores expusimos, fueron naves construidas en nuestros lares las que realizaron diversas expediciones por el océano Pacífico, llegando a Filipinas y otros puntos del Lejano Oriente, entró a partir del siglo XIX en un período de declinación hasta llegar a su casi total desaparición.

En curiosa y al mismo tiempo fatal coincidencia, las mismas causas que revolucionaron la industria de la construcción naval en todo el mundo, durante el período a que en páginas a-

trás hicimos alusión, -es decir, el uso del metal en la fabricación del casco y la aplicación del vapor como medio de desplazamiento- originaron asimismo, la decadencia de nuestra industria de construcción naval. La razón de ello es --- bien clara: la industria de construcciones navales en México, llegó a adquirir la importancia que tuvo en el período de la dominación española, principalmente por las excelentes maderas proporcionadas por nuestros bosques. Alrededor de este factor primordial se agruparon otros, muy dignos de tomarse en consideración, pero al fin y al cabo, secundarios con respecto al fenómeno que se produjo. Al sobrevenir la era de la Revolución Industrial y abandonarse la madera como materia prima fundamental de la industria de construcción de buques, solamente los países altamente desarrollados se encontraban en condiciones de asumir con éxito esa industria de acuerdo con las nuevas exigencias. Está por demás decir que México no formaba parte de ese privilegiado grupo de naciones. Como consecuencia, nuestra industria naval comenzó a declinar, hasta quedar reducida a la fabricación de embarcaciones de escaso tonelaje, aptas únicamente para cortas navegaciones o para la pesca.

No obstante esas condiciones adversas, es justo señalar que tanto gobernantes como jurisconsultos mexicanos del pasado siglo, demostraron su patriótico interés por nuestro problema marítimo, a través de diversos proyectos, disposiciones legislativas, etc., en los que se manifiesta la preocupación

por dar una solución adecuada al mismo.

En el año de 1849, los juristas yucatecos Manuel Crecencio -Rejón -creador de nuestro juicio de amparo- y Joaquín García Rejón, presentaron al Ejecutivo Federal un Proyecto de Acta de Navegación bajo el título de "Iniciativas propuestas al Ministerio de Hacienda para la formación de un Acta de Navegación de la República y su comercio exterior por las fronteras". En una sección de dicho proyecto, se reproduce casi en los mismos términos una iniciativa que don Manuel Crecencio había presentado, en su calidad de senador por el estado de Yucatán ante su respectiva Cámara, en 1834, en el sentido de que solamente fueran considerados como buques mexicanos: --- "los que estén contruidos en nuestro territorio, o se aprehen al enemigo y sean declarados buena presa por los tribunales competentes, pertenezcan exclusivamente a mejicano o mejicanos, y cuya tripulación conste por lo menos de dos terceras partes de mejicanos, siendo asimismo mejicanos sus capitanes respectivos". (58). A continuación, transcribimos algunas líneas de la obra biográfica sobre Rejón debida a la pluma de Carlos A. Echanove Trujillo, en las que este autor, a su vez, reproduce textualmente al historiador Juan Francisco Molina Solís: ... "en Yucatán "la esperanza de que estas iniciativas fuesen aprobadas dió pábulo al regocijo y animación , especialmente entre los artesanos del puerto campechano, quienes a causa de la destrucción del astillero y disolución de la maestranza, se habían visto obligados a sufrir --

grandes penas y miserias. También se alegraban los propietarios de terrenos litorales ricamente dotados de maderas propias para la construcción de buques. Sonreía la sola consideración de ver restablecido el cuerpo disuelto de carpinteros, herreros, calafates y demás obreros ocupados en la construcción de buques. Se recordaban con deleite los anteriores pasados tiempos en que gran número de obreros se ocupaban en la formación de bajeles de toda magnitud y figura, embellaciendo con sus talleres las playas de San Román de Campeche...."(59). En realidad, el proyecto era muy ambicioso y abarcaba además de lo relativo a construcción naval, los puntos fundamentales de la materia marítima.

Algunos años después, el 30 de enero de 1854, fue promulgada por Decreto del entonces presidente de la República, general Antonio López de Santa Anna, el Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana, con disposiciones muy semejantes a las del proyecto de Rejón. Ambas, contienen una regulación de la cuestión marítima en sus aspectos fundamentales, reveladora de un cabal conocimiento del problema por parte de sus autores. Sin embargo, creemos que las condiciones políticas y económicas por que atravesaba el país, determinaban fatalmente la decadencia de nuestra marina, y por consiguiente, el declive de nuestra industria de construcción naval.

4.- Epoca actual.- Una vez concluido el período bélico de la Revolución Mexicana, movimiento cuyo objetivo fundamental -- fue el de romper los moldes semif feudales que frenaban nuestro desarrollo socioeconómico, los regímenes que de ella surgieron, se han dedicado a crear y promover en nuestro medio las condiciones necesarias para la industrialización del país, tropezando con toda una serie de obstáculos internos y externos. Por lo que hace a la cuestión marítima -incluida en ella la industria naval-, aunque es innegable que el gobierno ha dado pruebas de su interés en darle impulso, la verdad es que el avance ha sido muy lento, debido a factores que no nos corresponde analizar, pues su estudio pertenece a la ciencia económica.

En lo relativo concretamente a la industria de construcción de buques, constituyó un paso de gran trascendencia la creación de la Dirección General de Construcciones Navales -dependiente de la Secretaría de Marina- en el año de 1943, siendo presidente de la República el general Manuel Avila Camacho. Su principal cometido es el de promover la industria naval en México y organizarla de acuerdo con los criterios técnicos y científicos que rigen actualmente la materia en los países desarrollados. Al ser instituída, contaba con tres astilleros situados en Icacos, Tambuco y Coatzacoalcos, respectivamente. Años después, en 1947, pasó a formar parte de ella el astillero de Marina, sito en Tampico y, en 1948, se creó el de Ciudad del Carmen. En el mismo año, fue incorpora

do a la Dirección, el dique seco de Salina Cruz, Oaxaca. En 1959, fue anexado el astillero de Marina en Ulúa, Veracruz, donde se construyeron, la motonave "México", de 53.5 metros de eslora y 780 toneladas de desplazamiento a máxima carga y el transporte auxiliar "Zacatecas", de las mismas características. Fueron las primeras embarcaciones de este tipo, totalmente construidas en México, bajo las reglas del "Lloyd's Register of Shipping". Resumiendo, la Dirección General de --- Construcciones Navales, independientemente de otras atribuciones que las leyes y reglamentos le señalan, cuenta con astilleros en Salina Cruz, Oaxaca; Tampico, Tamaulipas; Coatzacoalcos, Veracruz; Icacos, Guerrero, y Talleres Generales en el Distrito Federal. (60).

Podemos afirmar que el impulso dado a la industria de la --- construcción naval en México, ha partido predominantemente - del sector público, lo cual no debe extrañarnos, ya que en - la mayoría - si es que no en todos- los países, la industria naval es una industria subsidiada por los gobiernos o por lo menos, rodeada de una legislación proteccionista. En nuestro país, que cuenta apenas con una incipiente industria de construcción naval, nos parece natural que el Estado intervenga en forma muy activa para lograr su incremento.

En la iniciativa privada, son dignos de mención como astilleros de importancia, los "Astilleros de Veracruz, S. A.", ubicados en el puerto del mismo nombre, y los "Astilleros Uni--

dos del Pacífico, S. A.", con sede en Mazatlán, Sinaloa. Es indispensable citar además, los numerosos astilleros situados a lo largo de las costas de Campeche y Yucatán, de los que salen magníficas embarcaciones pesqueras que nos demuestran que perdura aún la huella de la vieja industria naval instalada desde los tiempos coloniales, -tan grande fue el desarrollo que alcanzó, que su tradición sobrevive-.

Volviendo al sector público, el astillero mayor y más completo con que cuenta la Secretaría de Marina, es el de Salina Cruz. Es el único dique que existe en los 5,400 kilómetros de litoral que corren en la costa del Pacífico desde San Diego, California en los Estados Unidos de Norteamérica, hasta Balboa, Panamá. Este dique seco tiene 200 metros de largo, 22 de ancho en la entrada, y una altura de 12.85 metros. --- Cuenta con diez talleres equipados con maquinaria moderna.-- Entre sus instalaciones auxiliares, se encuentra una planta de oxígeno con capacidad de 15 metros cúbicos por hora, desde la que se está tendiendo una red de oxígeno que alimentará a todos los talleres y al dique seco. Dos grúas de 45 toneladas y dos de 10. Un laboratorio metalográfico, ampliamente equipado y un laboratorio de motores diesel. Una planta de aire comprimido con tres compresores de 1,460 pies cúbicos por minuto de capacidad, conectados a través de una red que permite, al trabajar en batería, operar 16 equipos de limpieza con chorro de arena. Además, se encuentra en instalación la planta de galvanoplastia, con galvanizado, croma--

do, cobrizado y anodizado. (61).

En el presente régimen, este establecimiento se ha iniciado en la construcción de embarcaciones con casco de hierro y ha construido otras embarcaciones menores, chalanes tolva y dragas de almeja. (62).

El astillero de Marina de Salina Cruz, ha obtenido, previo concurso en precio y calidad con otros astilleros extranjeros, la adjudicación de un contrato de construcción de un remolcador de gran potencia, de doble hélice y toberas Kort, de 500 toneladas de desplazamiento y 275 de arqueo bruto, por parte de la compañía "Seatankers Inc.", afiliada a la "National Bulk Carriers Inc.", empresa naviera de las más importantes del mundo. Esta es la primera ocasión que un astillero mexicano obtiene un contrato de categoría internacional. (63).

El negocio antecitado tiene una gran significación, ya que señala el ingreso de México al campo internacional de construcción de buques y es, ciertamente, muy halagadora la noticia de que México haya demostrado la capacidad suficiente para conseguir, compitiendo abiertamente con países extranjeros, el otorgamiento de un contrato tan importante. Creemos que este señalado triunfo de nuestra modesta industria naval, viene a demostrar que, si seguimos manteniendo ese nivel de eficiencia y aumenta el interés del Estado y la ini-

ciativa privada hacia esta rama industrial, nuestro país puede en un plazo relativamente corto, -acreditadas internacionalmente la idoneidad de sus instalaciones y la capacidad de sus técnicos y obreros navales- contar con una auténtica industria de construcción naval, mediante la cual se logre la integración de la tan añorada flota mercante que haga de México una potencia en el comercio internacional.

----- FIN DEL PRIMER CAPITULO -----

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO PRIMERO.

(1).- "Enciclopedia Universal Ilustrada", Editorial Espasa - Calpe, Madrid, Tomo XV, p. 77.

(2).- "Enciclopedia General del Mar", Ediciones Garriga, --- S. A., Madrid-Barcelona, 1957, Tomo II, p. 361.

(3).- "Enciclopedia Universal Ilustrada", T. XV, p. 77.

(4).- Idem.

(5).- Idem, p. 78.

(6).- Idem.

(7).- "Enciclopedia General del Mar", T. I, p. 790.

(8).- Idem.

(9).- "Enciclopedia Universal Ilustrada", T. XV, p. 78.

(10).- Idem.

(11).- Idem.

(12).- Idem.

- (13).- "Enciclopedia General del Mar", T. I, p. 791.
- (14).- "Enciclopedia Universal Ilustrada", T. XV, p. 78.
- (15).- "Enciclopedia General del Mar", T. I, p. 791.
- (16).- Ob. cit., T. II, p. 362.
- (17).- Idem, T. I, p. 792.
- (18).- Idem, T. I, ps. 792-3.
- (19).- Idem, T. II, p. 362.
- (20).- Conferencia dictada por el Ingeniero Naval José Luis Cubría Palma, el 29 de noviembre de 1968.
- (21).- "Enciclopedia General del Mar", T. I, ps. 792-3.
- (22).- Ob. cit., T. I, p. 794.
- (23).- Idem, T. II, ps. 361-7.
- (24).- "Enciclopedia Universal Ilustrada, T. XV, p. 79.
- (25).- Ob. cit., T. XV, p. 79 y "Enciclopedia General del -

- (26).- "Enciclopedia Universal Ilustrada", T. XV, p. 80.
- (27).- Idem.
- (28).- "Enciclopedia General del Mar", T. II, p. 363.
- (29).- Ob. cit., T. I, p. 792.
- (30).- "Enciclopedia Universal Ilustrada", T. XV, p. 80 y -  
"Enciclopedia General del Mar", T. II, p. 364.
- (31).- Fariña, Francisco: "Derecho Comercial Marítimo", Casa  
Editorial Bosch, Barcelona, 1955, T. I, no. 33. "Enciclope-  
dia General del Mar", T. I, p. 796.
- (32).- Fariña, Francisco, ob. cit., T. I, no. 34.
- (33).- Idem, nos. 35-7.
- (34).- Idem, no. 38.
- (35).- Bonnacase, Julien: "Traité de Droit Commercial Mariti-  
me", Recueil Sirey, Paris, 1923, nos. 298-9.
- (36).- "Enciclopedia Universal Ilustrada", T. XV, p. 80.
- (37).- Idem.

- (38).- "Enciclopedia General del Mar", T. II, ps. 361-7.
- (39).- Revista "Mecánica Popular", Edición México, número co  
rrespondiente al mes de septiembre de 1968, ps. 23-25.
- (40).- Bonilla, Juan de Dios, "Historia Marítima de México",  
Editorial Litorales, México, 1962, p. 28.
- (41).- Idem.
- (42).- Idem, p. 29.
- (43).- Idem, p. 30.
- (44).- Idem, p. 34.
- (45).- Idem, ps. 42-4.
- (46).- Idem, p. 55.
- (47).- Idem, p. 56.
- (48).- Idem, ps. 56-7.
- (49).- Idem, p. 58.
- (50).- Idem, p. 59.

(51).- Idem, ps. 99-100.

(52).- Idem, p. 100.

(53).- Idem.

(54).- Idem, p. 179.

(55).- Idem, p. 182.

(56).- Idem, p. 186.

(57).- Idem, ps. 199-200.

(58).- Echánove Trujillo, Carlos A.: "La vida pasional e inquieta de don Crecencio Rejón", El Colegio de México, 1941, México, D. F., ps. 455-6.

(59).- Idem, ps. 459-60.

(60).- Conferencia dictada por el Ingeniero Naval José Luis Cubría Palma, el 29 de noviembre de 1968.

(61).- Idem.

(62).- Idem.

(63).- Idem.

CAPITULO II.

"EL REGIMEN ADMINISTRATIVO  
DE LA CONSTRUCCION DEL -  
BUQUE".

INDICE DEL CAPITULO SEGUNDO.

"EL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA CONSTRUCCION DEL BUQUE."

I.- La construcción de buques y el Estado.

II.- La Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

III.- La intervención de organismos internacionales en la construcción del buque.

IV.- El régimen administrativo de la construcción del buque en México.

1.- Autoridad administrativa competente.

2.- La autorización para construir.

3.- Inspección de las autoridades marítimas durante la construcción del buque.

4.- Publicidad del contrato de construcción del buque.

---

CAPITULO SEGUNDO.

"EL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA CONSTRUCCION DEL BUQUE."

I.- La construcción de buques y el Estado.- No obstante ser el Derecho Comercial Marítimo una rama del Derecho Privado, guarda, por virtud de las especiales características de los fenómenos que regula -la navegación y comercio marítimos-, - una íntima conexión con el Derecho Público.

En innumerables aspectos de esta disciplina jurídico-mercantil, nos encontramos con preceptos en los que se manifiesta la presencia del Estado, ejerciendo funciones de control y - vigilancia a través de disposiciones que, con carácter imperativo, establece a cargo de los sujetos que, por diversos - conceptos, intervienen en las operaciones navieras.

El buque, siendo el instrumento de la navegación, es particularmente objeto de esa tutela estatal, a la que se encuentra sometido incluso antes de existir, pues todo el proceso de - su creación está impregnado de una serie de normas de Dere-- cho Administrativo, que constituyen requisitos ineludibles - para que ese proceso creativo se lleve a cabo dentro de los cauces de la licitud.

Y es que el Estado, no puede abandonar al arbitrio de los -- particulares materia tan delicada, que trasciende las fronte

ras nacionales adentrándose en el campo del Derecho Internacional.

Hemos asentado en el Capítulo Primero, que la industria de la construcción naval en la generalidad de los países -por la importancia que representa para la economía nacional-, atrae sobre sí la atención de los gobiernos, que procuran fomentarla a través de leyes proteccionistas, por medio de subsidios, exenciones fiscales, barreras arancelarias, etc. En México, por ejemplo, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, declara de utilidad pública la industria de construcciones navales y actividades conexas. (1).

Pero al mismo tiempo que el Estado mantiene hacia la industria naval esta actitud proteccionista, ejerce sobre el proceso en que se realiza la construcción del buque, estrictas funciones de control y vigilancia. A este respecto -y ello corrobora lo que hemos afirmado acerca de la trascendencia internacional de la construcción naval-, cabe indicar que el Estado, al ejercer sus atribuciones de control y policía sobre el proceso de creación del buque, lo hace aplicando principios técnicos cuya observancia impone a constructores y armadores, principios que en su gran mayoría constituyen normas de carácter internacional que, como veremos a continuación, rigen en los principales países marítimos del mundo.

## II.- La Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vi-

da Humana en el Mar.- La estrecha conexión que liga a la industria de la construcción naval con la seguridad y vida de las personas y el carácter internacional inherente a la navegación marítima, han motivado que los países marítimos de todo el orbe, buscando una solución común, establezcan principios uniformes que se traducen en reglas técnicas a observar obligatoriamente en la construcción de buques, en todos esos países.

La primera Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana - en el Mar, fue suscrita en Londres el 10 de junio de 1948.-- Doce años después, se reunieron en la misma ciudad, del 17 de mayo al 17 de junio de 1960, un gran número de representantes de naciones y organismos intergubernamentales, para celebrar una Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar. La mayor parte de esos países -México entre ellos-, estuvo representada en la conferencia, por delegaciones. Otros países -la minoría-, así como los organismos intergubernamentales, enviaron a la misma, representantes en calidad de observadores. Como resultado de las deliberaciones y sesiones plenarias de la conferencia, surgió la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar" de 1960. (2).

La Convención fue suscrita por México el 17 de octubre de -- 1961. El Senado la aprobó el 19 de diciembre del mismo año, siendo publicado el Decreto aprobatorio el día 28 del mismo

mes y año. El Decreto fue ratificado por el Presidente de la República licenciado Díaz Ordaz, el 28 de abril de 1966, habiéndose depositado el instrumento de aceptación a que se refiere el artículo X de la propia Convención (3) el 22 de junio próximo siguiente. El 13 de octubre del mismo 1966 fue promulgado el Decreto y, finalmente, se hizo la publicación respectiva en el Diario Oficial federal del 27 de junio de 1967 y en virtud de no señalarse la fecha de su entrada en vigor, ésta se efectuó de acuerdo con el artículo 30. del Código Civil a los tres días siguientes, siendo desde entonces la Convención por mandato del artículo 133 constitucional, ley suprema de los Estados Unidos Mexicanos. (4)

III.- La intervención de organismos internacionales en la construcción del buque.- El cariz internacional público que tiene la construcción del navío resalta claramente en las disposiciones relativas de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que en su artículo 99 exige como requisito para realizar la construcción, la aprobación de los planos del buque por la autoridad administrativa competente o la comprobación ante ella de que esos planos cuentan con el visto bueno de "una institución clasificadora oficialmente reconocida."

Y es que existen en el mundo marítimo, ciertos organismos conocidos tanto en la doctrina jurídica como en la práctica comercial, bajo el nombre de Sociedades Clasificadoras de Buques, algunas de las cuales han llegado a adquirir tal pres-

tigio por la seriedad y profesionalidad con que realizan sus actividades, que disfrutan de un verdadero monopolio de hecho en el ámbito de las transacciones marítimas, que se ha extendido por todo el mundo, al grado de que muchos gobiernos conceden plena validez a los documentos que estas entidades expiden respecto de las naves cuya construcción ha sido efectuada bajo su supervisión. La importancia que tiene para nuestro tema central el estudio de dichas instituciones, nos obliga a proceder a él en capítulo aparte.

#### IV.- El régimen administrativo de la construcción del buque en México.-

1.- Autoridad administrativa competente.- Lo expuesto en líneas anteriores sobre la ingerencia del Estado en materia de construcción naval, es plenamente aplicable en el caso de México. Si examinamos el Capítulo que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos consagra a la construcción del navío, nos encontramos con que su primer artículo estatuye: "Art. 98. - Los astilleros deberán obtener autorización de la autoridad marítima para construir buques." Antes que nada, debemos indagar quién es, para los efectos legales, la autoridad marítima. La cuestión nos la resuelve el Libro Segundo de la Ley, que regula el régimen administrativo de la navegación, y que en su primer capítulo determina quienes son en México las autoridades marítimas. De su contenido, se deduce con absoluta claridad, que en nuestro país, la autoridad marítima radica en el Poder Ejecutivo Federal, el cual la ejerce directamen-

te a través de la Secretaría de Marina.

Antes de existir la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la situación legal de esta cuestión era un tanto confusa, -- pues aunque el artículo 50. de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, en su fracción XII atribuía -- como lo sigue haciendo a la fecha -- a la Secretaría de Marina, la facultad de intervenir en la adquisición y construcción de naves, y en su fracción XIV, la de adjudicar y otorgar contratos, -- concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua, -- así como de astilleros, diques y varaderos, la Ley de Vías -- Generales de Comunicación que, ante la carencia de normas relativas por parte del Libro Tercero del Código de Comercio, era la que reglamentaba la materia, establecía claramente esas atribuciones a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (antes llamada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas), tanto en lo que respecta a concesión para el establecimiento de astilleros, diques y varaderos, -- ex-- cepción hecha de los asuntos de la jurisdicción de la Marina de Guerra --, como en lo relativo a la autorización para construir buques. (5).

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ha sustraído de -- la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todo lo concerniente a esta materia, transfiriéndola en su totalidad a la Secretaría de Marina, según las disposicio

nes de su Libro Segundo, Título Unico, Capítulo I, que son -  
terminantes, relacionadas con los artículos 2o., 5o. y 6o. -  
transitorios. Actualmente, la Ley de Vías Generales de Comu-  
nicación, rige únicamente como ordenamiento supletorio de la  
Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En conclusión, la autoridad marítima competente en todo lo re-  
lativo a construcción del navío, es la Secretaría de Marina,  
quien ejerce sus funciones principalmente por conducto de la  
Dirección General de Construcciones Navales.

2.- La autorización para construir.- El artículo 98 de la Ley  
de Navegación y Comercio Marítimos, transcrito en el anterior  
apartado, plantea algunas dudas, pues al referirse a "autori-  
zación de la autoridad marítima para construir buques" que -  
el astillero debe obtener, podría pensarse que está hablando  
de una autorización de tipo general otorgada de una vez por  
todas a los astilleros, habilitándolos de esta manera para e-  
jercer la industria de construcción naval. Creemos, sin em-  
bargo, que, independientemente de que los astilleros requie-  
ran de una autorización administrativa general para desempe-  
ñar sus actividades, el artículo 98 alude a una autorización  
concreta que el astillero debe gestionar ante la Secretaría  
de Marina antes de iniciar la construcción de cada buque que  
vaya a realizar, pues el precepto está situado en el Capítu-  
lo que regula sobre la construcción del navío como hecho par-  
ticular, y debemos considerar la obtención de la autoriza---

ción a que hace referencia, como un requisito previo a cargo de las partes del contrato de construcción del buque, sin cuyo cumplimiento no puede, lícitamente, ejecutarse el contrato.

Una vez que ha sido obtenida la autorización para efectuar la construcción del buque, al iniciarse ésta el astillero es tá obligado, de conformidad con el artículo 99 de la Ley, a comunicársele a la Secretaría de Marina con indicación de -- las características de la nave y además, debe someter los -- planos de la misma a su aprobación o acreditarle que han sido aprobados por una Sociedad Clasificadora de Buques reconocida por el gobierno mexicano.

3.- Inspección de las autoridades marítimas durante la construcción del buque.- La intervención del Estado a través de la Secretaría de Marina, no termina con los actos que hemos mencionado, sino que continúa durante el proceso de construcción de la nave por medio de las inspecciones que las autoridades marítimas efectúan periódicamente en los astilleros.-- El artículo 16, fracción VII, faculta a la Secretaría de Marina para realizar esas inspecciones y encuentra su complemento en el artículo 232 de la Ley de Vías Generales de Comunicación -que, como hemos dicho, se aplica supletoriamente-, que en su fracción I dispone: "La inspección será practicada: ...I.- Cuando las embarcaciones y demás obras se encuentren en construcción."

A su vez, el artículo 100 de la ley de Navegación, dice a la letra: "La Secretaría de Marina podrá ordenar que se suspenda la construcción de una nave, cuando no se cumplan los requisitos de seguridad que debe tener para la navegación." -- Los requisitos de seguridad a que este mandamiento legal se refiere, son los que se establecen en el convenio internacional que con el nombre de "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", rige en México, según dijimos ya, con jerarquía de ley federal.

4.- Publicidad del contrato de construcción del buque.- Otra manifestación del control estatal sobre la construcción del buque, la encontramos en el régimen publicitario dispuesto por la Ley para el contrato de construcción del mismo. El artículo 105 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ordena: "El contrato de construcción deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional". Respecto a esta disposición, es necesario que dediquemos unas líneas al mencionado Registro.

El Registro Público Marítimo Nacional, es un organismo nuevo en México, creado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al que le dedica el Capítulo VI del Libro Segundo, que comprende los artículos 96 y 97. La primera de dichas normas dice: "Art. 96. La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán: I.- La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los

buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave; ... VII.- Los gravámenes sobre los buques; ..." Las fracciones transcritas son las que interesan a nuestro tema. Respecto a la primera, al estudiar más adelante en capítulo especial el contrato de -- construcción del buque, veremos que la construcción está considerada unánimemente por la doctrina jurídico-marítima como modo originario de adquirir la propiedad del buque. La fracción VII por su parte, nos interesa porque --como comprobaremos en páginas posteriores--, el buque en construcción puede ser objeto de hipoteca.

Además de los actos mencionados, otras operaciones marítimas de diverso tipo deben ser inscritas en el Registro. El artículo 97 señala las bases fundamentales para la organización y funcionamiento de esta dependencia y el artículo 40. transitorio preceptúa que "En tanto se reglamenta y establece el Registro Público Marítimo Nacional, el registro marítimo será llevado en libro auxiliar del Registro de Comercio..."

La publicidad del contrato de construcción del buque, aparte de constituir una medida de seguridad para los terceros, tiene un gran interés práctico en razón del artículo 104 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el cual dispone que "el navío en proceso de construcción podrá ser hipotecado". Esta innovación introducida por los autores de la mencionada

ley, representa una excelente medida de política legislativa para el impulso de la industria de construcción naval en México. Como la hipoteca del buque en construcción guarda un estrecho vínculo con el contrato de construcción, hablaremos más extensamente de ella, en el Capítulo que dedicamos al estudio de ese contrato.

Lo expuesto brevemente en las anteriores páginas, constituye el régimen administrativo que envuelve al contrato de construcción del buque y hemos aludido a él a grandes rasgos, porque según lo afirmado al empezar el presente capítulo, su relación con el contrato es muy íntima, al grado de que algunas de sus disposiciones -según se ha observado- vienen a ser verdaderos presupuestos, sin los cuales no es posible que el contrato de construcción del navío se lleve a cabo.-- Hemos sido breves en su tratamiento porque ahondar en sus cuestiones nos desviaría del tema central de este trabajo, que es el contrato de construcción del buque. El estudio detenido de esas cuestiones que plantea el régimen de Derecho Público concerniente a la construcción naval, corresponde a una tesis especial de Derecho Administrativo.

----- FIN DEL CAPITULO SEGUNDO. -----

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO SEGUNDO.

(1).- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículo 14, -  
fracción IV.

(2).- "Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida  
Humana en el Mar, 1960", ps. 687-91, Editorial Litorales, Mé-  
xico, D. F., 1967.

(3) Ob. cit., p. 710.

(4).- Diario Oficial. Organo del Gobierno Constitucional de  
los Estados Unidos Mexicanos. Director: Mariano D. Urdani--  
via. Número correspondiente al martes 27 de junio de 1967.

(5).- Ley de Vías Generales de Comunicación, arts. 298, ----  
299, 300 y 302.

---

CAPITULO III .

"LAS SOCIEDADES CLASIFICADORAS"

INDICE DEL CAPITULO TERCERO.

"LAS SOCIEDADES CLASIFICADORAS."

I.- Introducción.

II.- Concepto de las Sociedades Clasificadoras y de la cota -  
del buque.

III.- Breve reseña sobre las principales Sociedades Clasifica-  
doras.

IV.- La intervención de la Sociedad Clasificadora en la cons-  
trucción del buque.

V.- Los procedimientos empleados por las Sociedades Clasifica-  
doras. La expresión de la cota del buque.

A.- Sistema del Lloyds.

B.- Sistema del Bureau Veritas.

VI.- El vínculo existente entre las Sociedades Clasificadoras  
y las Compañías de Construcción Naval.

VII.- El problema de la responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras.

1.- Las "cláusulas de no responsabilidad" que las Sociedades - Clasificadoras insertan en sus Estatutos y en los contratos -- que celebran.

2.- Las cláusulas de no responsabilidad de los Estatutos del - Lloyds y del Bureau Veritas.

3.- La responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras según su relación con terceros. Exposición de Ripert.

3 (a).- Opinión de Gamechogicochea.

3 (b).- Ideas de los autores italianos Scialoja y Brunetti.

3 (c).- Ideas de Bonnecase.

---

CAPITULO TERCERO.

"LAS SOCIEDADES CLASIFICADORAS."

I.- Introducción.- Al hablar en el capítulo anterior sobre la intervención de la Administración Pública en materia de construcción del buque, nos hemos encontrado con la alusión que hace la Ley a las Sociedades Clasificadoras. Las diversas cuestiones planteadas por la intromisión de estos organismos en la construcción de las naves, hacen necesario proceder a su estudio con cierta amplitud, por lo que como habíamos adelantado- les dedicaremos el presente capítulo.

II.- Concepto de las Sociedades Clasificadoras y de la cota del buque.- El segundo párrafo del artículo 99 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ordena que "Los planos de construcción del buque deberán ser aprobados previamente por la autoridad marítima o comprobarse ante la misma que han sido aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida."

Al igual que en nuestro país, en todo el mundo existe la intervención del instituto clasificador, cuya naturaleza, según el país de que se trate puede ser pública, semipública o estrictamente privada. Haciendo a un lado a los países socialistas, en la órbita del régimen de libre empresa -dentro de la que está México-, salvo raras excepciones como el caso --

del "Registro Italiano" que en un principio tuvo carácter de semipúblico, pero que desde 1921 se convirtió en organismo público (1), las sociedades de clasificación de buques son instituciones de naturaleza privada, concretamente mercantil.

A continuación, proporcionamos la definición que de estos organismos da el jurista francés Julián Bonnacase, por considerar que contiene un concepto adecuado de ellos. Dice el mencionado autor en su "Tratado de Derecho Comercial Marítimo" que "las sociedades clasificadoras son empresas privadas, comerciales, persiguiendo un fin de especulación, gracias al monopolio que han sabido crearse por la institución de la cota de los buques". (2).

De los términos de la anterior definición, se desprende el importante papel que juega la cota del buque, respecto a las instituciones de que hablamos, por lo que creemos conveniente explicar su significado, para lo cual acudiremos también a Bonnacase, quien define la cota del buque como "la expresión del valor técnico de ese buque calculado según las reglas adoptadas a este efecto por las Sociedades de Clasificación de Buques." (3). "Los buques -sigue diciendo Bonnacase-, tienen un valor técnico casi matemático, en todo caso, calculado de un modo matemático, sobre la base de datos invariables." (4).

Las Sociedades de Clasificación, siendo como hemos dicho, en su gran mayoría, empresas privadas, han llegado a adquirir - un prestigio tan sólido por la eficacia con que desempeñan - su cometido en la construcción del buque, que se han convertido en organismos semioficiales cuya autoridad es aceptada internacionalmente, como lo comprueba el hecho de que los -- certificados que expiden, merecen en gran número de países - tal crédito, que los buques que los poseen están exentos de la inspección y aprobación oficiales. (5). Esto ocurre también en México, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 99 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, respecto a los planos de construcción del navío. El reconocimiento oficial que menciona este último precepto, solamente requiere - la solicitud dirigida por escrito a la Secretaría de Marina por el instituto clasificador y el trámite es sencillo y rápido, en virtud de la fama de que gozan esas sociedades, cuyo número por otra parte, es relativamente corto. (6).

El artículo III, denominado "Leyes, Reglamentos", de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, estatuye: "Los Gobiernos Contratantes se comprometen a comunicar a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en lo sucesivo denominada la Organización) y a depositar en la misma: --- (a) Una lista de los organismos no gubernamentales autorizados a actuar en representación suya en la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, que será distribuida a los Gobier-

nos Contratantes para conocimiento de sus funcionarios." ---  
(7). Esta disposición nos demuestra el enorme grado de prestigio que han alcanzado estas sociedades, cuya autoridad -reconocida por la confianza que les otorgan los gobiernos- está además sancionada por un convenio internacional suscrito por la mayoría -si es que no la totalidad- de los países marítimos del orbe, que reconocen así, la jerarquía internacional de esos organismos. No sin razón afirma el tratadista español de Derecho Marítimo, Francisco Fariña, aludiendo a ellos: "disponen de técnicos solventes, con una organización, métodos y fórmulas, aceptados unánimemente y aprobados por los Estados." (8).

Sintetizando, en el caso concreto de nuestro país, de conformidad con el artículo 99 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el astillero estará exento de la obligación de --presentar los planos de construcción de la nave a la aprobación de la Secretaría de Marina, si comprueba ante ella que han sido ya aprobados por una Sociedad Clasificadora reconocida oficialmente, lo que equivale a decir que el gobierno -mexicano delega su facultad de aprobar esos planos en la Sociedad Clasificadora de que se trate.

Por lo que hace a las inspecciones y visitas al buque en ---proceso de construcción que -según expusimos en el anterior capítulo y con base en los preceptos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la de Vías Generales de Comunica--

ción citados-, competen a la Secretaría de Marina a través de su Dirección General de Construcciones Navales, consideramos que, aplicando analógicamente el artículo 99 de la Ley de Navegación, también pueden ser efectuadas por una Sociedad Clasificadora oficialmente reconocida, pues tanto la aprobación de los planos como las visitas e inspecciones a la construcción, tienen el mismo fin: constatar que el futuro buque reúne las condiciones de seguridad requeridas para la navegación. (9). Al respecto, conviene mencionar que la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar prevé esta hipótesis en la parte B.--- VISITAS Y CERTIFICADOS, Regla 6 "Inspección y visita", que dispone: "La inspección y la visita de los buques, en lo que respecta a la aplicación de las disposiciones de las presentes Reglas y a la concesión de las exenciones pertinentes, serán realizadas por funcionarios del país de matrícula del buque; ello no obstante, el Gobierno de cada país puede confiar la inspección y la visita, bien a inspectores designados al efecto, o bien a organizaciones por él reconocidas. En todos los casos, el Gobierno interesado es responsable de que la inspección y la visita sean completas y eficaces." (10).

III.- Breve reseña sobre las principales Sociedades Clasificadoras.- Hoy en día, existen varias Sociedades Clasificadoras de Buques en el mundo, pero dos son las principales, por razón de su antigüedad, prestigio y radio de acción: el ---- "Lloyd's Register of Shipping" y el "Bureau Veritas". La pri

mera es inglesa y francesa la segunda. A continuación, relataremos brevemente la historia de estas dos instituciones.

El "Lloyd's Register of Shipping" surgió en el siglo XVII, - en un café situado en la calle Tower Street de Londres, cuya clientela se formaba de armadores, aseguradores marítimos y corredores. Su propietario, Edward Lloyd, tuvo la idea -con miras a conservar y aun aumentar su clientela- de coleccionar todos los informes concernientes a negocios marítimos, - susceptibles de interesar a los parroquianos de su establecimiento. En un principio, Lloyd transmitía dichos informes oralmente. Posteriormente, en el año de 1695, comenzó a publicarlos en una gaceta semanal titulada "Lloyd's News". Esta revista desapareció durante algunos años y apareció de nuevo con el nombre de "Lloyd's List", que al correr del tiempo se transformó en el "Lloyd's Register of Shipping" de nuestros días. Llegó a abarcar con el tiempo el Lloyds tal número de negocios que sus actividades rebasaron el objeto que le dio origen, al grado de salir de la órbita marítima y extenderse a todo el campo de los seguros -marítimos, terrestres, aéreos, etc.- en el cual opera hoy en día la mundialmente famosa aseguradora Lloyds de Londres. Por lo que respecta al Registro -que es la entidad que nos interesa-, actualmente, según asienta en su obra de Derecho Marítimo, el autor italiano Antonio Brunetti, "el Lloyd's Register está dirigido y subvencionado por la casa Lloyd, pero de hecho funciona independientemente." (11).

El organismo central del Lloyd's, tiene su sede en Londres y está formado por un Comité Directivo e Inspectores o Agentes en los principales puertos del mundo. También existen comités del Lloyd's en diversos países. (12).

El "Bureau Veritas" nació en Amberes en 1828, con el nombre de "Bureau de Informes para los Seguros Marítimos". Fueron sus fundadores: Alejandro Delchay, Luis Van Der Brock y Augusto Morel; aseguradores los primeros y corredor de seguros el último. Desde sus orígenes fue organizado como Sociedad Clasificadora y de acuerdo con un plan preconcebido, expresado en la circular dirigida al público con motivo de su inauguración. En el mismo año de su fundación, este organismo adoptó el lema de la "Verité" (verdad, en francés). Un empréstito de 25,000 florines otorgado por el rey Guillermo I de los Países Bajos, permitió al Veritas publicar el 28 de mayo de 1829 su primer registro. En 1830, estableció una sucursal en París y fue tan grande su éxito, que desde 1832, París fue la sede de la publicación y de la Sociedad. (12).

"En 1881, -escribe Fariña- una decisión ministerial del gobierno francés le otorgó su reconocimiento con la misma categoría que el "Lloyd's Register" y en 1907 se le reconoció a sus certificados el mismo valor que si fuesen expedidos por el estado francés" y lo mismo hicieron Dinamarca, Suecia, Noruega, Irlanda y Finlandia. (13).

Otras importantes Sociedades Clasificadoras son: el "Germanischer Lloyds" de Alemania; el "Norske Veritas" de Noruega; - el ya mencionado "Registro Nacional Italiano" que, como dijimos ya, es un ente moral de Derecho Público (14); el Registro Japonés, fundado en Tokio en 1899, y el "American Bureau of Shipping" creado en Washington en 1862. (15).

IV.- La intervención de la Sociedad Clasificadora en la construcción del buque.- Los organismos a examen, tienen una notable intervención en todos los aspectos de la vida marítima, pero a nosotros nos interesa especialmente, hablar del papel que juegan en el proceso de la construcción del buque. Dicho papel tiene una gran importancia. Respecto a nuestro Derecho Marítimo, es significativo que la Ley se refiera a los institutos clasificadores, precisamente en el capítulo que legisla sobre la construcción del navío. Afirma Bonnacase que "lo que hay de más notable en la existencia de las Sociedades de Clasificación, es que progresivamente han venido a imponer a los armadores, no solamente sus procedimientos de construcción de buques. Hoy en día, no es hasta después de construido el buque que se pide a la Sociedad Clasificadora cotarlos; es en el momento mismo de su construcción que se hace intervenir a la Sociedad Clasificadora y que se le demanda, en vistas de someterse, las condiciones de estructura a observar, a fin de que el futuro buque tenga tal o cual cota. A primera vista, no se explica la presencia de organismos privados decidiendo con toda soberanía sobre el valor de los buques y -

llegando a dominar la industria de la construcción de los buques y las transacciones sobre éstos, tanto como los armadores reinan como dueños sobre la vida del comercio marítimo.- Con un poco de reflexión se percibe, sin embargo, que la tarea cumplida por las Sociedades Clasificadoras era una necesidad de la vida marítima y debía conducir a sus inventores a los más grandes éxitos.

"De una parte, en efecto, un buque constituye un mecanismo - en tal modo complicado, que sólo especialistas pueden, sobre bases seguras, analizar dicho mecanismo y fijar el valor técnico de las diversas partes constitutivas como del conjunto. Por otra parte, este valor de los buques debe ser conocido - de todas las corporaciones y de todos los interesados en el comercio marítimo, bajo pena de tratar al azar y de correr - por ello los más grandes riesgos...

"Es bajo el imperio de estas necesidades que las Sociedades - Clasificadoras debían prosperar y multiplicar sus operaciones. Es preciso agregar que estas Sociedades han dado prueba de un notable espíritu de progreso, y han llegado a calcular el valor de un buque no dejando de lado ninguno de los elementos susceptibles de participar en el establecimiento de - dicho valor." (16).

V.- Los procedimientos empleados por las Sociedades Clasificadoras. La expresión de la cota del buque.- Las Sociedades de

Clasificación, han fijado sistemas y procedimientos para clasificar los buques y de acuerdo con ellos, atribuirles determinada cota. Aunque lo relativo a estos procedimientos parece ser más bien de la incumbencia de ingenieros y arquitectos navales o expertos de la industria siderúrgica, por su acusado carácter técnico, es indispensable aludir a ellos, pues en vista del predominio de las Sociedades de Clasificación, han adquirido categoría de normas, sancionadas por tratados internacionales. Nos interesa su estudio, fundamentalmente, por el íntimo nexo de esos sistemas con la cuestión eminentemente jurídica de las "cláusulas de no responsabilidad" que las Sociedades Clasificadoras incluyen en sus Estatutos y estipulan en los contratos que celebran, en forma sistemática. (17).

En principio, diremos que la cota del buque se expresa por medio de signos convencionales y cifras, que tienen un valor preciso previamente determinado por las Sociedades Clasificadoras. Dicha cota que, como ya hemos expresado siguiendo a Bonnecase, es la expresión del valor técnico del buque, es consignada en los registros anuales que publican las Sociedades Clasificadoras, los cuales pueden ser adquiridos por cualquier interesado. El registro anual del Lloyd's, como ya dijimos, se publica bajo el título de "Lloyd's Register of Shipping". El del Bureau Veritas, se denomina "Registre Veritas". En estos Registros, "sobre una sola línea se encuentran en seguida de la indicación del nombre del buque todos

los informes concernientes a él, estando estos informes respectivamente dispuestos en columnas apropiadas". (18).

Nos referiremos exclusivamente a los sistemas del Lloyds y el Veritas, por ser las más antiguas y prestigiadas Sociedades de Clasificación. Ante todo, es necesario señalar que estas dos firmas, hacen una diferenciación esencial -en lo que respecta a los elementos que se toman en cuenta para determinar la cota- entre los buques de madera y los de hierro o acero, como observaremos más adelante al hablar concretamente del sistema del Veritas.

A).- Sistema del Lloyds.- El Lloyds divide los buques de casco metálico en tres clases: la primera se expresa por los signos 100 A.1: "with Freeboard" y es la calificación óptima del Lloyds. A las dos restantes corresponden los signos 95.A.1 y 90.A.1, respectivamente. Las cifras que anteceden a la letra A, expresan el grado de clasificación y el número 1 que le sigue, significa que el equipo está en condiciones adecuadas. Si el equipo no reúne esas condiciones, la cifra 1 se substituye por un guión. (19).

B).- Sistema del Bureau Veritas.- Esta institución utiliza números fraccionarios para calificar la cota del buque:  $3/3$ ,  $5/6$ ,  $3/4$ ,  $2/3$  y  $1/2$ . Estos símbolos expresan el grado de confianza que merece el buque. A estas fracciones siguen dos números enteros del 1 al 3 que indican la calidad del casco y

del aparejo, respectivamente. La cifra 1 significa que ellos guardan un "buen estado"; la 2, un "estado mediano" y la 3, un "estado mediocre". La máxima calificación que el Veritas concede a un buque, es: 3/3 1-1 (tratándose de naves metálicas es: I 3/3 1-1). Además de esta clasificación, el Veritas hace mención en una columna aparte de la clase de navegación para la que se ha librado la cota. I (interior) significa navegación fluvial; P (petit cabotage) quiere decir navegación a lo largo de las costas; C, gran cabotaje; M, navegación para el Mediterráneo; L (lakes), navegación en los grandes lagos de agua dulce; A, indica que el buque es apto para efectuar la navegación, de las costas occidentales de Africa a las orientales de América, y también en el Océano Pacífico y el Indico, pero sin doblar los cabos de Hornos y Buena Esperanza; la L (longs cours), indica que el buque es apto para navegar por todos los mares del mundo y, finalmente, la Y -- (yates), significa navegación de placer. (20). Aparte de esto, el Lloyds y el Veritas -y posteriormente todas las demás Sociedades de Clasificación- indican por medio de la cruz de Malta colocada delante de la numeración, que la construcción del buque ha sido efectuada bajo su inspección y control, y sus anclas y cadenas sometidas exitosamente a prueba por los agentes de la Sociedad. (21).

Dijimos arriba que tiene gran importancia la distinción que se hace entre buques de madera y buques metálicos y que existe marcada diferencia entre los elementos que se toman en --

consideración para atribuir al buque determinada cota, según éste sea de madera o de hierro o acero. La cota expedida a un buque de madera, tiene una duración limitada, con expresión del número de años que se le calcula. No ocurre lo mismo en las naves metálicas, pues el hierro y el acero no sufren una deteriorización progresiva susceptible de calcularse con precisión en determinado número de años. Lo que realmente tiene importancia en los buques de casco metálico, son la calidad de las muestras y el modo de disposición de las piezas, que constituyen el criterio para agrupar estos buques en tres divisiones.

El Bureau Veritas, tratándose de naves de casco metálico, anteponé a las cifras arriba mencionadas, los números romanos I, II y III, que corresponden respectivamente a tres grupos en que las divide y además, estas cifras están, en atención a ciertos detalles de la estructura, rodeadas de uno o dos círculos. Estas marcas relegan a una importancia secundaria las fracciones ya citadas, cuando se trata de buques de casco metálico, salvo en el caso de que la nave ostente la cruz de Malta que, repitiendo lo ya indicado, es señal de que fue construida bajo la supervisión de la Sociedad. (22).

Viene al caso mencionar que los buques pertenecientes a las grandes compañías navieras, suelen estar clasificados por los dos grandes organismos a que nos hemos estado refiriendo. (23).

VI.- El vínculo existente entre las Sociedades Clasificadoras y las Compañías de Construcción Naval.- De lo expuesto en las anteriores líneas acerca de la intervención de los organismos clasificadores en la construcción del navío, se advierte el estrecho lazo que liga a las Sociedades Clasificadoras con las empresas de construcción naval. (24).

Afirma Bonnacase en su obra mencionada, refiriéndose a ese vínculo en el caso del Lloyds, lo siguiente: "el Lloyds, no separa la construcción y la clasificación de los buques y -- los constructores de buques son llamados al seno de su Comité cuando se trata de modificar los Estatutos y Reglamentos en cuestión." (25).

Los Estatutos Generales de la Sociedad Clasificadora citada, disponen que cuando se trate de reformar los Reglamentos vigentes o de elaborar unos nuevos, en la materia de construcción de buques o de máquinas, se integrará un Sub-Comité técnico del que formarán parte, doce representantes de los constructores de buques o máquinas, dos de las fundiciones de acero y uno de las forjas de hierro. Estas dos últimas industrias -fundiciones y forjas-, son también en cierto modo, -- clasificadas por el Lloyd y, en el Volumen que periódicamente publica esta institución sobre las reglas de construcción y clasificación, se incluye una lista de fundiciones de acero precedida de esta leyenda: "las fundiciones de acero cuyos nombres siguen, habiendo demandado que sus aceros fueran

probados por un Inspector de la Sociedad y que su modo de fabricación sea objeto de un informe, su demanda ha sido satisfecha y el informe del Inspector encontrado satisfactorio -- por el Comité." (26).

Las Sociedades Clasificadoras actualizan constantemente sus Reglamentos en lo concerniente a construcción de buques, de acuerdo con los progresos que experimenta la industria de la construcción naval. Como ya hemos señalado, estos reglamentos no se limitan a las reglas de construcción y clasificación de buques, sino que extienden su regulación a la clasificación, construcción e inspección de motores marinos, y a la vigilancia de la construcción de máquinas y calderas de barcos de vapor. La acción de estas instituciones, en tanto que constituye misión de vigilancia y control, trasciende -- los límites de la industria naval y se ejerce también sobre el utillaje de industria terrestre empleado en la construcción de buques. (27).

En resumen, por doquiera se advierte la trabada relación que une a las Sociedades Clasificadoras con las de construcción naval. Ambos organismos --como acertadamente expresa Bonne--case-- realizan en íntima colaboración una función común: la creación del instrumento de la navegación. (28).

VII.- El problema de la responsabilidad de las Sociedades -- Clasificadoras.

1.- Las "cláusulas de no responsabilidad" que las Sociedades Clasificadoras insertan en sus Estatutos y en los contratos que celebran.- Todo lo ya dicho sobre las Sociedades de Clasificación de Buques, es más que suficiente para poner de relieve el carácter de "interés público" que tienen las funciones que desempeñan. Este carácter, al que hace alusión expresa el autor italiano Brunetti (29) entre otros, lo establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos al declarar en su artículo 14: "Son de interés y utilidad pública:.... IV.- La construcción y reparación navales y las obras e instalaciones técnicas propias de esta actividad."

Puede tratarse, como en el caso del "Registro Nacional Italiano", de un ente de Derecho Público al que la ley confiere exclusividad, por lo que ejerce un monopolio de derecho, o de sociedades mercantiles con fines de especulación que por razón de los factores ya varias veces señalados, ejercen un monopolio de hecho en la vida marítima. Ambos tipos de Sociedades realizan funciones de interés público.

Ahora bien, existe la circunstancia de que estos organismos insertan sistemáticamente en sus estatutos y en los contratos que celebran con terceros, cláusulas en que se eximen de toda responsabilidad por los errores u omisiones cometidos por sus agentes en el ejercicio de sus funciones. En vista del interés público de esas funciones, no deja de causar sorpresa esta pretensión de irresponsabilidad que manifiestan -

invariablemente las Sociedades de Clasificación. Esas cláusulas exonerativas han dado lugar a la controversia jurídica - más interesante relativa a los organismos a estudio. Comenzaremos por dar a conocer el contenido de las cláusulas de no responsabilidad de los Estatutos de las dos instituciones -- clasificadoras a que nos hemos estado refiriendo por ser las más conocidas, transcribiendo sus textos respectivos en el siguiente número. (30).

2.- Las cláusulas de no responsabilidad de los Estatutos del Lloyds y del Bureau Veritas.- El "Lloyd's Register of Shipping" consigna en sus Estatutos la siguiente cláusula: "Aunque el Comité aporte todos sus esmeros para asegurar el buen funcionamiento de la Sociedad, queda entendido que ni el Comité ni la Sociedad pueden ser en ningún caso y por ningún motivo, cualquiera que sea, declaradas responsables de todo error o inexactitud que pudiera ser encontrado en los informes o certificados librados tanto por la Sociedad como por sus Inspectores o en los informes proporcionados por el Registro del Lloyd, o cualquier otra publicación de la Sociedad, así como de todo error de juicio, falta o negligencia de los Inspectores u otros funcionarios o Agentes de la Sociedad." (31).

Los Estatutos del "Bureau Veritas" contienen una cláusula similar en los siguientes términos: "Queda bien entendido que ni la intervención del "Bureau Veritas" por la vigilancia de

la construcción y la recepción de los materiales, ni su opinión sobre los buques, opinión expresada por los símbolos o marcas de clasificación, pueden en ningún caso constituir el objeto de una información en justicia contra la Sociedad y comprometer su responsabilidad, aunque su opinión o su intervención pueda ser discutida por los interesados. Aunque el más grande esmero sea aportado en la redacción del Registro, el Bureau Veritas declina toda responsabilidad por los errores u omisiones que pudieran ser asentados en esta obra o en sus suplementos, así como en los informes o certificados establecidos por la Administración o por los expertos. El Bureau Veritas declina además toda responsabilidad por los errores de juicio, faltas o negligencias que pudieran ser cometidos por su personal técnico o administrativo o por sus agentes. " (32).

Conociendo ya el predominio que estas Sociedades mantienen en el mundo marítimo al extremo de que, en consideración a su autoridad, tanto armadores como constructores, aseguradores y demás personas que participan en el tráfico naviero, se basan en sus informes para efectuar sus transacciones, parece a primera vista del todo inequitativa esta pretensión de inmunidad concebida en términos tan extensos. (33).

Interesa ante todo investigar en que se basa esta pretensión y hasta qué punto pueden considerarse válidas las cláusulas que la emiten.

Por lo que hace a la primera cuestión, es preciso repetir una vez más, que la organización de las Sociedades Clasificadoras y la eficiencia y seriedad que han demostrado en el desempeño de su cometido, hacen difícil la comisión -y en la práctica los casos suelen ser raros- de errores de importancia. Sin embargo, como dice Bonnetcase, "esto es exacto en principio y si los errores son necesariamente raros en materia de clasificación, los fraudes son siempre posibles por parte de los interesados." (34). Por excelente que sea la organización de estas instituciones así como la calidad de su personal, siempre existe margen para errores cuyas consecuencias pueden ser funestas y costosísimas por el tipo de operaciones en que intervienen.

En lo referente al segundo punto, es obvio que la validez de las cláusulas de no responsabilidad -dado el alcance tan extenso que tienen-, no puede ser absoluta. Al respecto, es necesario establecer una distinción entre los diversos vínculos jurídicos que suelen ligar a las Sociedades Clasificadoras con los terceros, ya que varios autores atribuyen a cada uno de ellos un régimen especial de responsabilidad.

3.- La responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras según su relación con terceros. Exposición de Ripert.- En el examen de esta cuestión, comenzaremos por exponer las ideas de Georges Ripert, citado por el doctor Hugo Charny en la Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo II, artículo "Buque". Ri----

pert, para esclarecer el problema de la responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras, examina separadamente los vínculos que suelen crearse entre ellas y el público. (35).

A.- En primer lugar, hace el estudio de las relaciones contractuales entre el instituto clasificador y los armadores. Opina Ripert que en estos casos, cuando un armador acude a la Sociedad Clasificadora demandándole el examen o clasificación de un buque, ésta no puede rehusar tal petición, porque se encuentra "por su situación excepcional, el monopolio de hecho que ejerce y la importancia y profusión de sus publicaciones, en estado de oferta permanente frente al público. La demanda del armador es, jurídicamente, la aceptación de esa oferta." (36). Una vez que la Sociedad ha aceptado encargarse de la clasificación, no puede -según Ripert- gozar de un poder discrecional para dar al buque tal o cual categoría, observando dicho autor que de atribuírsele, por ejemplo, a la nave, una clase inferior a la que realmente le corresponde, ocasionaría al armador gravísimos perjuicios. Las Sociedades -continúa- han pretendido para estos casos, que los conflictos que susciten sean resueltos por comités internos o comisiones arbitrales, pero en teoría no se puede admitir la irresponsabilidad de las mismas, teniendo en cuenta las disposiciones de fondo relativas a responsabilidad en materia de obligaciones y contratos. Este criterio lo comparte Charny. (37).

B.- En segundo lugar, Ripert se refiere al caso de los aseguradores abonados a las Sociedades de Clasificación, afirmando que liga a ambos un contrato de mandato o locación de servicios por el que la Sociedad se obliga a vigilar el buque, realizar en él visitas reglamentarias o excepcionales, a comunicar todos los datos exactos respecto de la nave, etc.--- Sostiene Ripert que las cláusulas de exoneración que suelen insertar las Sociedades Clasificadoras en estos casos, asumiendo responsabilidad solamente por dolo, son válidas. Charny, al contrario, niega su validez aduciendo que, admitida la naturaleza del contrato como locación de servicios, tienen plena aplicación las disposiciones relativas del Derecho Civil y Comercial. (38).

C.- Finalmente, el citado jurista francés, examina la hipótesis de personas que, sin entrar en relación contractual con las Sociedades de Clasificación, en atención al prestigio -- que estas entidades tienen en la materia naval, consultan -- los Registros publicados por ellas y se basan en los datos -- que contienen, para efectuar sus operaciones comerciales. En este último caso, sostiene Ripert --seguido en este punto por Charny-- que las referidas cláusulas son plenamente válidas y no pueden lícitamente impugnarse los terceros perjudicados.

3 (a).- Opinión de Gamechogicoechea.- El jurisconsulto español Gamechogicoechea --citado por el Doctor Manuel Ossorio y Florit en la "Enciclopedia Jurídica Omeba, T. II, artículo --

"Clasificación de Buques"-, sustenta ideas particulares acerca del problema a estudio. Aceptando en principio la noción de vínculo contractual asignada a la relación que une a la Sociedad Clasificadora con los terceros en los dos primeros casos a que alude Ripert -es decir, cuando los constructores o armadores solicitan los servicios de la Sociedad para que le otorgue la cota al buque, y el caso de los aseguradores - abonados a ella con objeto de recibir periódicamente la información que necesitan obtener-, concede validez a las cláusulas de no responsabilidad insertas en los Estatutos de la Sociedad o en el contrato, en razón de que "las Sociedades Clasificadoras no son por su origen y constitución interna, otra cosa que agencias privadas de información, libres de prevenir a sus posibles clientes, que no responden de sus errores, inexactitudes u omisiones, con lo cual el público sabe de antemano a qué atenerse. Únicamente en los casos de dolo o culpa grave, no será válida la cláusula en cuestión".--

(39). Es fácilmente deducible que, si el citado autor español sostiene el criterio indicado en los casos señalados, en el caso de terceros no vinculados contractualmente con la Sociedad su opinión sea la misma e incluso tal vez llegue al grado de no admitir la responsabilidad de la Sociedad ni aun en el supuesto de dolo o culpa grave. En la obra citada que transcribe sus ideas, no se habla de su opinión en el caso, por lo que nos hemos permitido esta digresión.

3 (b).- Ideas de los autores italianos Scialoja y Brunetti.--

Resulta interesante conocer las ideas de los autores italianos sobre el problema que estamos estudiando, ya que como hemos dicho, en Italia existe una situación especial en virtud de ser el Registro Italiano un organismo estatal. Expondremos a grandes rasgos las ideas de los autores italianos de Derecho Marítimo, Scialoja y Brunetti.

Scialoja -citado por el Doctor Manuel Ossorio y Florit en la obra ya mencionada- opina que tratándose del constructor o armador que solicitan los servicios del Registro para que asigne la cota a la nave, se establece un vínculo contractual entre ellos y la Institución, por el cual esta última se obliga a proporcionar datos fieles y por lo tanto, niega validez a la cláusula de no responsabilidad. Por lo que respecta a aseguradores y otros interesados, también sostiene Scialoja que tienen derecho a la exactitud en la información proporcionada pues "se aplican criterios comunes en general a cualquier servicio privado de informaciones comerciales" --- (40), y concede valor jurídico a las cláusulas de no responsabilidad, únicamente en los casos de errores involuntarios. (41).

Brunetti, al estudiar el problema en su "Derecho Marítimo -- Privado Italiano", Tomo I, dice en principio, que el Registro Italiano desempeña un servicio público monopolizado --- (42) expresamente establecido por los artículos 2 y 6 del -- Real Decreto Ley de 11 de noviembre de 1926. Por lo tanto, -

las relaciones entre la institución y los terceros se encuencan fuera de la órbita privatística -y contractual-, en virtud de que existiendo a cargo del Registro una obligación legal para realizar las actividades de clasificación, periciales, de vigilancia, etc., éstas serán siempre obligatorias para el Registro cuando le sean solicitadas por el público. Brunetti -al igual que Scialoja-, afirma que esta naturaleza legal de la obligación a cargo del Registro -ente moral de Derecho Público- otorga a los terceros el derecho de obtener de él informes exactos. No obstante lo anterior -y acorde -- con la tesis de obligación legal que sustenta- niega que la fuente de la obligatoriedad de la prestación del servicio -- por parte del Registro, pueda considerarse como una oferta al público que al ser aceptada por medio de la solicitud de un tercero, dé origen a un contrato entre el instituto y el solicitante. Tampoco admite Brunetti que el monopolio legal que ejerce el Registro, baste para crear un derecho subjetivo a favor del usuario. "Este surge y es tutelable judicialmente -sostiene-, cuando como en el caso, una precisa disposición legal o reglamentaria, establece la obligatoriedad de la prestación de la empresa pública.--- El Registro, por tanto, en la forma como actualmente está organizado en Italia, no cumple una función de mandato o de arrendamiento de obra, sino que desempeña, con adecuada corresponsión, una función que le encomienda la ley." (43).

Brunetti va más lejos, al poner en tela de juicio la natura-

leza contractual del vínculo entre organismo clasificador y terceros, incluso tratándose de Sociedades Clasificadoras de índole privada y comercial, afirmando que " la concepción -- privatística no sirve para explicar la obligatoriedad de la prestación del servicio por parte del instituto clasifica--- dor, porque, aunque éste ejerza un monopolio de hecho, la o- bligatoriedad para un contrato, no podría derivar sino de u- na norma legal". (44).

En materia de responsabilidad, por lo que hace al Registro I taliano, Brunetti sostiene que la naturaleza jurisprudenci- ca de las operaciones realizadas por el Instituto, no exonera a éste de la responsabilidad que pudiere resultarle por - los errores u omisiones de sus agentes. "Valen aquí -asienta en su obra citada- los principios generales del derecho cuya aplicación no puede ser rechazada al apreciar la responsabi- lidad de la administración pública en el cumplimiento de las funciones legalmente prescritas fuera de la órbita de toda - discrecionalidad técnica. Como tampoco podría admitirse la - validez de cualquier resolución, por la cual el Registro pre- tendiese exonerarse de culpas graves, o de incidentes surgi- dos durante el cumplimiento de sus obligaciones, porque ta- - les resoluciones barrenarían manifiestamente la finalidad de la ley." (45). Pensamos que si el criterio de Brunetti se -- pronuncia por la solución que acabamos de transcribir, res-- pecto del Registro Italiano, podemos válidamente deducir --- que, tratándose de organismos privados, con mayor razón sos-

DEPARTAMENTO CENTRAL  
G. H. G. H.

tendría la misma postura.

Por lo que concierne a terceros que sin tratar directamente con la Sociedad Clasificadora, entran en relación con ella - al guiarse de sus publicaciones, Brunetti no admite en todo su alcance la validez de la cláusula de exoneración, argumentando que, si bien es cierto que la entidad no conoce a esos terceros y por lo tanto no se obliga personalmente ante ellos, también lo es que la publicación de los Registros es una de sus funciones primordiales, así como un poderoso medio de propaganda de que dispone por lo que no le es lícito lanzar a la circulación repertorios que contengan datos inexactos, configurándose en este supuesto un caso de responsabilidad civil extracontractual, que debe ser apreciada tomando - en cuenta los factores que concurran en cada caso. (46).

3 (c).- Ideas de Bonnecase.- Este eminente jurista francés, dedica varias páginas de su mencionado Tratado al estudio de la cuestión. Después de reproducir las cláusulas de no responsabilidad de los Estatutos del Lloyds y del Bureau Veritas, se detiene a examinar la posición de los tribunales franceses respecto al problema, refiriéndose en especial a la resolución pronunciada por la Corte de Apelación de París el 11 de febrero de 1922 en el caso "Le Guales de Mezaubran". En el litigio juzgado por dicha Corte, un armador había comprado en Lisboa un buque bajo la condición de que el mismo - obtuviera la primera cota otorgada por el Bureau Veritas. El

agente del Veritas en Lisboa, libró dicha cota al buque en cuestión consumándose así la adquisición del mismo por quien exigió tal requisito. Pero sucedió que al arribar el buque a El Havre, se constató que el casco estaba en un estado bastante defectuoso y un gran número de chapas debía ser cambiado. El armador demandó al Bureau Veritas responsabilidad, argumentando que su agente en Lisboa había expedido al buque y na cota que no merecía. El Bureau Veritas sostuvo que no había existido falta de su parte, y que, de todas maneras, en virtud de la cláusula de no responsabilidad contenida en sus Estatutos, no podía ser declarado responsable de la falta o del hecho de uno de sus agentes ni por consiguiente, de la indemnización reclamada por el armador. El Tribunal de Comercio del Sena, acogió la pretensión del Veritas. "Pero la Corte de Apelación de París, por sentencia de 11 de febrero de 1922 -explica Bonnecase-, revocó este criterio y sentó el principio de que nadie se podía exonerar de su falta grave; en consecuencia, condenó al Bureau Veritas a pagar una suma de 60,000 francos al armador." (47).

La anterior resolución, según Bonnecase, echó abajo la jurisprudencia de la Corte de Casación en materia de cláusulas de no responsabilidad inscritas en los conocimientos y también la jurisprudencia concerniente a las Sociedades de Clasificación en sí mismas consideradas. En principio, dicho fallo, desconoce validez jurídica a las cláusulas exonerativas insertas en los Estatutos de las Sociedades de Clasificación -

de Buques, declarándolas además, nulas en cualquier caso, -- cuando se trate de una falta grave a cargo del Bureau Veritas o sus agentes. (48).

Comentando la resolución "Le Guales de Mezaubran", Bonnescase dice que probablemente estuvo inspirada en las reglas de La Haya, redactadas poco antes de ser emitida, pero que no era necesario acudir a ellas para pronunciar dicho fallo. "Esta es la expresión -afirma- de un movimiento cada vez más fuerte que se ha formado contra la tendencia del mundo marítimo a querer rechazar toda responsabilidad profesional." (49).-- Podría alegarse -prosigue diciendo el mencionado autor- que las Sociedades Clasificadoras son agencias de información -- que cobran una remuneración relativamente módica por sus servicios. Pero el monto de la remuneración no debe prevalecer en materia de responsabilidad, sino que es el informe proporcionado a cambio de esa remuneración el que realmente interesa. Ahora bien, las consecuencias que resultan de ese informe son muy graves "puesto que la cota dada por una Sociedad Clasificadora, puede decidir la compra de un buque que represente millones" y la relativa modicidad de la remuneración - "se explica por el hecho de que las operaciones de las Sociedades Clasificadoras, están de tal modo extendidas, que éstas deben, del hecho de sus cálculos de previsiones, encontrarse ampliamente remuneradas por la suma cobrada."

Seguidamente, Bonnescase hace referencia al monopolio de he--

cho que las Sociedades Clasificadoras han creado en el mundo marítimo, mismo que los constructores de buques, armadores, aseguradores y cargadores tienen que soportar, diciendo: "era indispensable que este monopolio de hecho tuviera una contrapartida y que la responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras deviniera en una realidad a pesar de las cláusulas de no responsabilidad." (50).

Para concluir, Bonnacase se pronuncia por una solución radical en materia de responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras, pues no hace distinciones como los demás autores a que nos hemos referido, según los diversos vínculos que puedan crearse entre las Sociedades de Clasificación de Buques y los terceros, sino que parte de la característica de profesionalidad que distingue a las Sociedades de Clasificación de Buques. Esta profesionalidad es para Bonnacase la piedra angular en la cuestión de la responsabilidad de dichos organismos. Para él, la responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras debe existir siempre, sin importar la existencia de las cláusulas exonerativas y sea cual fuere la relación jurídica que se establezca entre las Sociedades y los terceros. Preferimos -en virtud de tratarse de la parte más importante del estudio de Bonnacase sobre esta cuestión- transcribir textualmente la conclusión de su exposición: "Esta responsabilidad debe ser dictada a nuestro parecer, cualquiera que sea la manera de la cual, aquél que ha sufrido el perjuicio del hecho de la Sociedad de Clasificación ha entrado en

relación con ella. Esto, por lo demás, es lo que resulta de la Sentencia de Gualles de Mezaubran. Se pueden concebir, en efecto, diversos vínculos jurídicos de los interesados con las Sociedades de Clasificación. Es posible, por de pronto, que la Sociedad de Clasificación haya sido llamada a intervenir en virtud de un contrato particular, por el cual, se comprometió a cotar en un sentido determinado el buque que se le somete. En segundo lugar, es posible que los armadores o los aseguradores tengan un contrato de abono o suscripción con la Sociedad Clasificadora, comprometiéndose ésta a suministrar periódicamente y de una manera directa, las cotas -- susceptibles de servir a sus operaciones. Es posible, en fin, que los armadores o aseguradores, no hayan entrado en relación con la Sociedad Clasificadora, sino de una manera del todo indirecta y externa, sobre la base del Registro de Clasificación. Cualquiera que sea el nexo jurídico delante del que nos encontremos, la situación es, según nosotros la misma. "La Sociedad de Clasificación ejerce una profesión; ejerciendo una profesión, debe soportar las consecuencias de su actividad profesional, y, desde entonces, si ella ha faltado a las reglas de la profesión, debe ser declarada responsable." (51).

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO TERCERO.

- (1).- Brunetti, Antonio: "Derecho Marítimo Privado Italia---no", traducción española de Gay de Montellá, Editorial ----- Bosch, Barcelona, 1950, Tomo I, no. 115, p. 335.
- (2).- Bonnetcase, Julien: "Traité de Droit Commercial Maritime", Recueil Sirey, Paris, 1923, no. 236.
- (3).- Idem.
- (4).- Ibidem.
- (5).- Farfía, Francisco: "Derecho Comercial Marítimo", Editorial Bosch, Barcelona, 1955, Tomo I, no. 41.
- (6).- Consulta verbal con el Jefe del Departamento Jurídico de la Secretaría de Marina.
- (7).- "Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar", Editorial Litorales, México, D. F., 1967, p. 705.
- (8).- Farfía, Francisco, ob. cit., t. I, no. 41.
- (9).- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, arts. 99 y 100.
- (10).- "Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida

Humana en el Mar", ps. 720-1.

(11).- Brunetti, ob. cit., t. I, no. 115, nota 3.

(12).- Bonnacase, ob. cit., no. 302; Farifia, ob. cit., t. I, no. 41; Brunetti, ob. cit., t. I, no. 115 (nota 1).

(13).- Ob. cit., t. I, p. 41.

(14).- Brunetti, ob. cit., t. I, no. 115.

(15).- Farifia, ob. cit., t. I, no. 41.

(16).- Ob. cit., no. 236.

(17).- Idem.

(18).- Ob. cit., no. 237.

(19).- Farifia, ob. cit., t. I, no. 41.

(20).- Bonnacase, ob. cit., no. 237.

(21).- Farifia, ob. cit., no. 41.

(22).- Bonnacase, ob. cit., no. 238.

(23).- Brunetti, ob. cit., t. I, no. 115 (nota 3).

(24).- Bonnecase, ob. cit., no. 297.

(25).- Idem.

(26).- Idem.

(27).- Ibidem.

(28).- Idem.

(29).- Ob. cit., t. I, no. 116.

(30).- Bonnecase, ob. cit., no. 234.

(31).- Idem, no. 439.

(32).- Idem.

(33).- Bonnecase, ob. cit. no. 234.

(34).- Bonnecase, ob. cit., no. 439.

(35).- "Enciclopedia Jurídica Omeba", t. II, artículo "Bu---  
que" por el Dr. Hugo Charny, ps. 424-6.

(36).- Ob. cit., t. II, ps. 424-6.

(37).- Idem.

(38).- Ibidem.

(39).- "Enciclopedia Jurídica Omeba, t. II, artículo "Clasificación de Buques" por el Dr. Manuel Ossorio y Florit, ps. 1047-49.

(40).- Idem.

(41).- Ibidem.

(42).- Ob. cit., no. 116.

(43).- Idem.

(44).- Ibidem.

(45).- Ibidem.

(46).- Ibidem.

(47).- Ob. cit., no. 439.

(48).- Idem.

(49).- Ob. cit., no. 440.

(50).- Ob. cit., no. 441.

(51).- Idem.

---

CAPITULO IV .

"EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DEL BUQUE".

## INDICE DEL CAPITULO CUARTO.

### "EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DEL BUQUE".

#### I.- Antecedentes histórico-legislativos.

- 1.- Introducción.
- 2.- Antecedentes históricos.
- 3.- Antecedentes legislativos en México.
- 4.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

#### II.- El contrato de construcción del buque.

- 1.- La construcción como modo originario de adquirir la propiedad del buque.
- 2.- Atipicidad mercantil del contrato de construcción del buque.
- 3.- La construcción "por economía".
  - a).- Naturaleza jurídica del contrato de construcción "por economía".

#### III.- El contrato de construcción de buque por cuenta ajena o "a forfait".

- 1.- Concepto general
- 2.- Naturaleza jurídica del contrato "a forfait" con suministro de materiales por el que encarga el buque.

(2)

3.- Naturaleza jurídica del contrato "a forfait" con suministro de materiales por el empresario o constructor.

A.- Ideas de Bonnacase.

B.- Opinión de Brunetti.

C.- Tesis del contrato mixto.

4.- El contrato de construcción de buque en el Derecho Positivo Mexicano.

A.- Contrato de construcción "a forfait" con suministro de materiales por el armador.

B.- Contrato de construcción "a forfait" con suministro de materiales por el empresario o constructor.

IV.- Efectos del contrato de construcción de buque en sus distintas especies.

1.- Efectos del contrato de construcción cuando los materiales los aporta el que encarga el buque.

2.- Efectos del contrato de construcción del buque con suministro de materiales por el empresario.

3.- Efectos de la quiebra en el contrato de construcción del buque.

A.- Quiebra del armador.

B.- Quiebra del constructor.

(3)

4.- Requisitos formales del contrato de construcción del buque.

V.- La hipoteca del buque en proceso de construcción.

1.- Antecedentes.

2.- Utilidad de la institución.

3.- Requisitos formales y de inscripción en el Registro Marítimo.

4.- Momento en que puede constituirse la hipoteca del buque en construcción.

---

CAPITULO CUARTO.

"EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DEL BUQUE."

I.- Antecedentes histórico-legislativos.

1.- Introducción.- El contrato de construcción del buque, -- constituye un caso especial dentro del Derecho Marítimo y -- probablemente único en el Derecho de los Contratos. Todos -- los tratados de Derecho Marítimo lo mencionan, pero en lugar de examinarlo en el capítulo relativo a los contratos -cual sería lo indicado-, se refieren a él en la parte correspondiente a los Bienes y Derechos Reales, específicamente al estudiar los modos de adquirir la propiedad del buque. Dentro de los modos originarios de adquisición, mencionan la construcción de la nave y sólo después de analizar a ésta como -- tal, se ocupan de los actos jurídicos que necesariamente le preceden. Para confirmar lo que acabamos de decir, basta con echar un vistazo al índice de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Esta, divide su Libro Tercero "Del comercio marítimo" en cuatro Títulos: "De las cosas", "De las personas", "De los contratos" y "De los riesgos". Pues bien, -- las disposiciones de la mencionada ley sobre el contrato de construcción del buque, se encuentran incluidas, no en el Título concerniente a los contratos sino en el que se refiere a las cosas. Probablemente la razón de esta anomalía la encontremos en la discusión que se ha originado acerca de este

contrato y su naturaleza jurídica, en la que participan todos los autores de la materia, algunos de los cuales han llegado a afirmar que el contrato de construcción del buque no es un contrato marítimo, ni siquiera un contrato típico con características privativas que lo diferencien de los demás contratos, sino que se agrupan bajo la designación de contrato de construcción de buques, diversos contratos civiles por medio de los cuales puede lograrse el mismo fin: la construcción del buque. (1).

El tratadista francés Daniel Danjon, al tratar el asunto, afirma que las dificultades que suscita la naturaleza jurídica del contrato de construcción del buque, no son exclusivas respecto al mismo ni por tanto, privativas del Derecho Marítimo, sino que se presentan en la construcción de cualquier objeto. (2). Ripert, aludiendo al criterio expresado por Danjon, comenta que no es enteramente aceptable, ya que "por lo menos, bajo ciertas relaciones, el barco en construcción tiene ya la calidad de buque" (3).

En resumidas cuentas, los autores de Derecho Marítimo incluyen en sus Tratados el estudio del contrato de construcción de la nave, pero al tratar de determinar su naturaleza jurídica, lo asimilan a tal o cual contrato civil, según las condiciones pactadas por las partes al darle vida.

2.- Antecedentes históricos. - Debido a la especial situación

a que nos hemos referido en el anterior apartado, resulta difícil hablar de antecedentes histórico-legislativos del contrato de construcción de buques como regulación autónoma. -- Hasta hace relativamente pocos años, los ordenamientos marítimos no hacían mención de él, pues consideraban que la construcción del buque y los problemas que de la misma pudieran resultar, eran materia del Derecho Común, ya que las partes, en uso de la autonomía de la voluntad, podían darle diversa fisonomía, y según esa voluntad declarada de las partes, se le aplicaba al contrato de construcción del buque el régimen del correspondiente contrato civil y las reglas generales -- del Derecho Civil sobre Obligaciones y Contratos.

Dice Bonnacase en su "Tratado de Derecho Comercial Marítimo" al referirse a esta cuestión: "el Código de Comercio francés no ha previsto el contrato de construcción del buque, siguiendo en ello el sistema de la Ordenanza de 1681... esto se explica: el contrato de construcción de buque no es un contrato-tipo que se diferencie de todos los otros contratos por una naturaleza específica propia y uniforme; no hay en modo alguno más que una existencia nominal...." (4).

Brunetti, en su obra ya citada, dice -refiriéndose a la Ordenanza Marítima de Colbert de 1681 a que hace alusión Bonnacase- : "Las legislaciones de los Estados europeos, posteriores a la Ordonnance francesa, se orientaron todas en esta legislación." (5). Y más adelante: "El Código alemán -se refie

re al Marítimo- que no contiene disposiciones especiales sobre la construcción de la nave, remite (art. 474), por todo lo que hace referencia a la transferencia de la propiedad de la nave, a las disposiciones del Código Civil." (6).

Por su parte, el autor español Fariña señala: "El contrato de construcción del buque carece generalmente de regulaciones especiales en las legislaciones comerciales marítimas. Por ello son de aplicación general las normas que rigen el derecho de las obligaciones y los contratos civiles. Los tribunales han necesitado resolver diversas cuestiones de esta materia, derivadas de la variedad de estipulaciones, y por ello los principios generales de la doctrina relativa a la construcción, emanan de la jurisprudencia de los tribunales." (7).

3.- Antecedentes legislativos en México.- Lo anteriormente dicho, vale también para México. El primer ordenamiento especial que rigió en nuestro país en materia marítima, o sea, - las Ordenanzas de Bilbao de 1737, no hacía mención del contrato de construcción de buques. El Código de Comercio de 1884, tuvo como principal modelo el Código de Comercio español de 1839 (8) -inspirado en el Código de Comercio francés de 1808 y en las leyes y usos españoles, principalmente las Ordenanzas de Bilbao- (9), y acorde con sus fuentes tampoco regula el contrato de construcción del buque. El 15 de septiembre de 1889 fue promulgado un nuevo Código de Comercio -

mexicano que vino a substituir al de 1884. Este cuerpo legal -que mantuvo su vigencia en la materia comercial marítima en México hasta hace pocos años- fiel a la política legislativa de sus antecesores, tampoco menciona al contrato de construcción de la nave. Es más, el enunciado de su artículo 665 equivale a una declaración tácita del legislador en el sentido de que dicho contrato no es materia de un código marítimo. Reza el mencionado precepto: "Los constructores de buques podrán emplear los materiales, y seguir en lo relativo a su construcción y aparejo, los sistemas que más convengan a sus intereses." El antecedente directo de esta disposición fue el artículo 574 del Código de Comercio español. (10).

Como vemos, la pauta marcada por la Ordenanza francesa de 1681 -que fue, como se habrá observado el modelo de las demás leyes marítimas europeas, primero directamente y luego - a través del Código de Comercio Napoleónico- subsistió hasta hace muy poco tiempo, reflejándose también en México, cuyos códigos mercantiles abrevaron en fuentes legislativas europeas.

4.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.- El 10 de enero de 1963, fue promulgada la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que entró en vigor a partir del 21 de diciembre del mismo año. Esta ley derogó el Libro Tercero del Código de Comercio de 1889 que, según indicamos ya, regía la materia comercial marítima en México, así como cualquier otra --

disposición que en la materia marítima se le oponga. (11).

La Ley está dividida en cuatro Libros. El Primero, establece las Disposiciones Generales. El Segundo, regula el Régimen Administrativo de la Navegación. El Tercero legisla sobre el Comercio Marítimo y el Cuarto reglamenta las Maniobras en -- los Puertos. El Título I del Libro Tercero, denominado "De -- las cosas", consagra su primer Capítulo a la Construcción -- del Navío. Después de referirse en sus primeros artículos a requisitos administrativos que conciernen a la construcción del buque -los cuales ya hemos comentado-, la ley dispone en sus artículos 101 y 102, lo siguiente: "Art. 101. Si el presunto propietario o naviero aportare los materiales para la construcción de un buque, se aplicarán las normas relativas al contrato de obra, y el navío se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción." --- "Art. 102. Si en el contrato de construcción se estableciera la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales, el -- contrato se considerará como de compra-venta de cosa futura y la propiedad se trasladará hasta que quede terminado el -- proceso de construcción."

Estos dos preceptos significan un gran viraje en la política legislativa sobre el contrato de construcción del buque en -- México. No obstante la remisión expresa que ambas hacen a -- dos contratos civiles -el de obra y el de compraventa- y, -- consiguientemente, a las normas aplicables del Código Civil,

es indiscutible que la intención del legislador ha sido la de abandonar la actitud de abstención manifestada por sus predecesores. Al equiparar el contrato de construcción del buque a uno de los dos contratos civiles antecitados, la Ley le está atribuyendo una u otra naturaleza jurídica, según las condiciones pactadas por las partes. Nos encontramos frente a un caso de aplicación supletoria del Código Civil - circunstancia que, por otra parte, es muy frecuente en el Derecho Mercantil- por mandamiento expreso de la Ley.

Pensamos que la postura de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, constituye un adelanto y obedece a una acertada política legislativa por parte de sus redactores, ya que al atraer la atención sobre el contrato de construcción del navío y su naturaleza jurídica, está suscitando un interés que seguramente redundará en beneficio de la industria de la construcción naval, tan falta de alicientes en México.

## II.- El contrato de construcción del buque.

1.- La construcción como modo originario de adquirir la propiedad del buque.- Como hemos afirmado en otra parte de este trabajo, los autores de Derecho Marítimo están unánimemente de acuerdo en considerar a la construcción de la nave como un modo originario de adquirir su propiedad, al grado de que estudian el contrato de construcción en función del efecto real que produce y en el capítulo relativo al buque como co-

sa objeto de derechos y no es sino hasta después de referirse a estas características, que se ocupan de examinar el aspecto contractual de la construcción del navío.

Bonnecase, a propósito de la cuestión de los modos de adquisición de la propiedad del buque y su clasificación, se inclina por la división en: modos de adquirir originarios y modos de adquirir derivados. Dice a este respecto: "no existe mas que un modo originario de adquirir: la Construcción del Buque. Modo de adquirir originario significa que el buque no pertenecía anteriormente a nadie. Esta hipótesis no puede -- pues, realizarse mas que en materia de Construcción del Buque. El buque es, en efecto, un producto de la industria humana. Desde que es creado no puede por consiguiente ser más que el objeto de un traspaso y no de una apropiación originaria. A medida que es construido, y también, enseguida que es construido, el Buque es necesariamente la propiedad de alguien. Este propietario será según el caso, el mismo constructor, o aquel que ha encomendado el buque al constructor. (12).

En el mismo sentido se expresa Fariña al decir: "La construcción del buque es el modo originario de adquirir su propiedad, como un producto industrial." (13).

Brunetti, no acepta que la construcción del buque sea el único modo de adquisición originaria del mismo, pues sostiene -

que existen otros, y los divide en: medios de adquisición originarios de Derecho Público, que son la presa y la confiscación; y medios de adquisición originarios de Derecho Privado -que considera especiales del Derecho Marítimo- que son - la Construcción, la Usucapión, el Abandono a los acreedores y el Abandono por salvamento. (14).

Pero en general, la construcción del buque está considerada como un medio originario de adquirir la propiedad del mismo. La cuestión de quién es el propietario depende del tipo de contrato de construcción pactado, como veremos más adelante.

2.- Atipicidad mercantil del contrato de construcción del buque.- De lo que expusimos al comienzo de este capítulo se desprende que el contrato de construcción del buque es en realidad un contrato atípico, pues no existe como figura contractual autónoma, ya que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no lo define sino que nos remite a las disposiciones del Código Civil relativas al contrato de obra y de compraventa de cosa futura.

Bonnecase estima que el contrato de construcción del buque es imposible de definir por sus características y que solamente puede obtenerse esta definición, en atención a su fin, y al efecto dice que: "se designa por estos términos diversos contratos de Derecho Civil susceptibles por su naturaleza específica de atribuir un valor jurídico y por tanto un -

alcance eficaz, a un acuerdo de voluntades relativo a la --- construcción de un buque." (15).

Todos los autores coinciden en que la construcción de un buque puede llevarse a cabo, en principio, bajo dos formas. La construcción por cuenta propia, llamada más frecuentemente - construcción "por economía", y la construcción por cuenta ajena, designada comúnmente "a forfait".

La construcción "a forfait", a su vez, puede asumir dos tipos distintos de convenio: construcción "a forfait" con suministro de los materiales por el que encarga el buque y construcción "a forfait" con suministro de materiales por el empresario de la obra o constructor. A continuación haremos el estudio de cada una de las tres especies de contrato mencionadas.

3.- La construcción "por economía".- La construcción "por economía" la define Bonnacase como "el hecho por una persona de proceder directamente a la construcción de un buque por medio de materiales que ella se procura y de técnicos que -- contrata y dirige personalmente". (16). Según el citado autor, este contrato debe su nombre al fin perseguido por el armador, el cual lograba un mejor rendimiento en los costos al tratar con el maestro y los obreros directamente, con exclusión de intermediarios. (17). Como dijimos en el capítulo primero, este contrato tuvo gran aplicación antes del adveni

miento de la Revolución Industrial. A partir de ese período fue disminuyendo gradualmente su aplicación pues aparecieron las grandes empresas de construcción naval adecuadas a las exigencias que esa Revolución Industrial planteó, y ellas asumieron desde entonces la construcción de los buques por en cargo de los armadores. Algunos autores contemporáneos han hecho notar la reaparición del fenómeno de la construcción "por economía", a causa de los enormes consorcios mercantiles existentes en los tiempos actuales. Según Brunetti, "no son raras las sociedades de armamento y de navegación que ex plotan astilleros donde se construyen naves por cuenta propia y por cuenta de terceros." (18). Pero, en términos generales, podemos afirmar que la construcción "por economía" co mo régimen contractual, ha caído en desuso en la gran industria naval y se emplea más bien en la fabricación de barcos de tonelaje reducido, generalmente pesqueros.

a).- Naturaleza jurídica del contrato de construcción "por economía".- No existe la menor discrepancia entre los autores sobre la naturaleza jurídica de este contrato. Siendo el mis mo constructor quien proporciona los materiales y contrata directamente al maestro y los obreros, quienes quedan bajo sus órdenes y dependencia directa, las relaciones que se originan entre el constructor y el maestro y obreros, son de ín dole laboral. Nos encontramos pues, frente a un contrato de trabajo. (19).

Aceptada por nuestra parte la tesis anterior, podemos concluir que en México, las relaciones jurídicas a que da origen la construcción "por economía", se rigen por los preceptos de la Ley Federal del Trabajo. Son particularmente importantes al efecto, el artículo 17 de la ley laboral que define el contrato individual de trabajo y, especialmente, el 39 del mismo ordenamiento que estatuye: "El contrato de trabajo podrá celebrarse por tiempo indefinido, por tiempo fijo o para obra determinada..."

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos no hace alusión al contrato de construcción de buque "por economía", seguramente por considerarlo fuera de su competencia, en atención a lo que acabamos de exponer. Las dos especies de contrato de construcción que contempla esta Ley en cada uno de los artículos que hemos transcrito en anteriores líneas, corresponden al contrato de construcción de buque "a forfait" en sus dos variedades. Esto equivale a decir que el contrato "a forfait" es el que realmente interesa a nuestro estudio, y en realidad, es el que resulta más digno de atención por los problemas jurídicos que plantea. Por estas razones le dedicaremos un estudio detenido -dentro del margen que permite esta clase de trabajo- que requiere, por razones de método, un apartado especial.

III.- El contrato de construcción de buque por cuenta ajena o "a forfait".

1.- Concepto general.- El contrato de construcción de buque "a forfait", es el más utilizado en la industria de la construcción naval. No es posible -como en el caso del contrato "por economía"-, asignarle una categoría determinada, pues - como hemos dicho, puede revestir dos formas a las que se aplican regímenes contractuales muy diferentes. Sin embargo, como es necesario proporcionar un concepto general del contrato "a forfait", lo intentaremos diciendo que: el contrato de construcción de buque "a forfait" es aquel por el cual, y na persona encomienda a otra la construcción de un buque, ya sea proporcionándole los materiales necesarios para ese fin, o estipulando a su cargo la obligación de aportar los mismos.

Haciendo referencia a nuestro Derecho Positivo, diremos que en la primera hipótesis, de acuerdo con el artículo 101 de la Ley de Navegación, se trata de un contrato de obra. En la segunda, por mandato expreso de la misma ley (artículo 102), el contrato se considera como una compraventa de cosa futura, aplicándosele por tanto, las reglas que para tal contrato preceptúa el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales que es la ley civil supletoria en materia mercantil. Por lo que hace a la titularidad del buque en construcción, la ley la atribuye en el primer caso al que encarga el buque; en el segundo, la propiedad del buque a crear corresponde al constructor, transfiriéndose al que lo encargó hasta que se acaba el buque. (20).

2.- Naturaleza jurídica del contrato "a forfait" con suministro de materiales por el que encarga el buque.- La doctrina es unánime en considerar el contrato "a forfait" cuando el armador -es decir, el que encarga el buque- aporta los materiales, como un Contrato de Obra a Precio Alzado. Siendo el que encarga el buque quien suministra los materiales para su construcción, el constructor se limita a proporcionar su trabajo e industria. La propiedad del buque es del comitente -- desde un principio. En algunos países se le llama a este contrato "arrendamiento de industria".

Hay autores que han querido equiparar el contrato en cuestión con el contrato "por economía", pero como acertadamente arguye Bonnacase: "Esta solución no nos parece exacta; una de las características del contrato de obra a precio alzado era la independencia del empresario en la dirección de la obra; ahora bien, esta independencia no es, en principio atacada por el hecho de parte del dueño, de proporcionar los materiales necesarios a la construcción." (21). En efecto, en el contrato "por economía", no obstante asumir el maestro la dirección técnica de la obra frente a los trabajadores, se encuentra respecto del dueño en una situación de dependencia. En cambio, en el contrato que examinamos, goza de independencia en sus funciones de dirección de la obra.

Concluyendo, el contrato "a forfait" con suministro de materiales por el que encarga el buque, es un contrato de obra a

precio alzado, de acuerdo con las concepciones tradicionales del Derecho Civil. El buque pertenece desde el inicio de la construcción al que lo ha encargado. El constructor se limita a prestar su industria y conocimientos técnicos, asumiendo una obligación de hacer. Posteriormente veremos cuál es la situación en nuestro Derecho.

3.- Naturaleza jurídica del contrato "a forfait" con suministro de materiales por el empresario o constructor.- A diferencia del contrato examinado en el número anterior, la naturaleza jurídica del contrato "a forfait" cuando los materiales son aportados por el empresario de la obra o constructor, ha sido y sigue siendo objeto de una apasionada controversia jurídica, tan antigua, que ya existía entre los juristas romanos. Dicha controversia ha dividido la doctrina en dos sectores: a) los autores que consideran que el contrato señalado es una compraventa de cosa futura; y b) los que ven en él un contrato de obra a precio alzado con aportación de los materiales por el empresario. Cada uno de los autores de ambos grupos -es justo indicarlo- defiende su posición con sólidos argumentos, lo que ha motivado que la controversia se haya hecho interminable. Podemos señalar un tercer grupo que se inclina por la solución de contrato mixto en la cuestión de la naturaleza del contrato analizado. Dedicaremos las líneas que prosiguen a exponer las ideas de los principales autores de cada uno de los grupos citados.

A.- Ideas de Bonnecase.- Bonnecase opina que el contrato que estamos analizando es un contrato de venta a entregar. Expresa que la venta a entregar es diferente de la venta condicional o a término, pues en ella no entra en juego ningún elemento externo sino que un elemento interno del contrato: el objeto vendido, "no existe en el momento de la venta y depende en cuanto a su realización de la actividad del deudor."-- (22). Refiriéndose al contrato "a forfait" dice: "Si consideramos el mencionado contrato desde un punto de vista experimental, descubrimos todos los elementos constitutivos de la venta a entregar tal como la hemos definido: de un lado, los elementos existentes al momento mismo en el que la venta es concluida: consentimiento, capacidad, causa, precio; de otro lado, el elemento aún no existente, el objeto vendido, el bu que." (23). Se basa principalmente en el artículo 1130 del Código Civil francés que dispone que las cosas futuras pueden ser el objeto de una obligación. Luego, examina el artículo 1787 del propio Código que dispone que "cuando alguien se encarga de hacer una obra, se puede convenir que él suministrará solamente su trabajo o su industria, o bien que también suministrará la materia." Sostiene este autor que el legislador, al regular los contratos civiles se encuentra -- con que "relaciones de hecho diferentes conducen en el fondo al mismo resultado económico" (24), como sucede en el caso -- analizado, pero que si contemplamos el problema a través de la técnica general del Derecho de las Obligaciones y a la -- luz de la naturaleza de las cosas, de los dos medios consa--

grados por la ley -obra a precio alzado y venta a entregar-, el primero no existe más que formalmente y se absorbe en el segundo. Según Bonnecase, el legislador ha perdido de vista que la naturaleza de los contratos está dominada por su objeto al grado de que las obligaciones que resultan de ellos -- desaparecen y se materializan en dicho objeto. En el contrato "a forfait" con aportación de materiales por el empresario, la obligación de hacer a cargo de éste, resulta secundaria, pues es la cosa a entregar la que constituye en realidad el objeto del contrato, no importando para el caso que un armador encargue un buque sobre la base de un plan determinado y de materiales de determinada naturaleza. La realidad es que está comprando ese buque para cuando quede construido, pues es ese buque ya terminado lo que mueve al armador a contratar.

En conclusión, afirma Bonnecase que cuando el empresario suministra además de su industria o trabajo, los materiales para construir la obra, la prestación del servicio se funde en la cosa misma y el contrato, pese a lo dispuesto por el artículo 1787 del Código Civil francés, es una compraventa de cosa futura. (25). Esta postura de Bonnecase la sustentan la mayoría de los autores franceses y también varios autores de distintas nacionalidades, el español Fariña entre ellos. --- Nuestra Ley de Navegación acoge esta solución en el artículo 102 del que ya hemos hablado y volveremos a hablar.

B.- Opinión de Brunetti.- Este jurista se pronuncia por atribuir al contrato de construcción de buque "a forfait" con su ministro de los materiales por parte del empresario o constructor, la categoría de un contrato de obra a precio alzado. Al estudiar el problema en su Tratado de Derecho Marítimo ya mencionado, expresa: "nosotros entendemos que en esta materia de la construcción naval, se siente hoy más que nunca la necesidad de desviarse del Derecho Romano. En éste, la mano de obra, tenía una importancia limitada, tanto que el valor de los materiales de ordinario la superaba. Hoy por el contrario, la técnica perfeccionada va haciendo prodigios y la mano de obra, es cada día más apreciada, especialmente en el campo de la construcción, donde el índice de su importancia viene dado por las variadas normas de orden público, sobre las modalidades habilitativas del ejercicio del arte del constructor... La preferencia del trabajo sobre la materia, se manifiesta hoy en todas las ramas de la actividad humana; no adquiriría tanto relieve cuando el trabajo no había conseguido la actual importancia social y económica.... Existe una distinción fundamental entre venta y arrendamiento que remonta a las fuentes, y por la cual, en la primera, la obligación es de entregar, y en la segunda, la de hacer. La "Fa--ciendi necessitas", es relevante en el contrato de construcción de la nave, por el cual el comitente proporciona instrucciones precisas y tipos y modelos y pretende experimentos y pruebas. La infungibilidad de la cosa suministrada por el arrendador (redemptor operis) se refleja en el destino de

la obra a beneficio exclusivo de aquel comitente, el cual ab origine se presenta como un acreedor de trabajo." (26).

C.- Tesis del contrato mixto.- Algunos autores han propuesto una solución intermedia que ve en el contrato "a forfait" con aportación de los materiales por el constructor o empresario, un contrato mixto regido por las reglas de las obligaciones de dar y por las de las obligaciones de hacer. Unos, como Lyon-Caen et Renault, sostienen que desde el momento de celebración del contrato existe esta situación y que el vendedor de la cosa a crearse tiene a su cargo -además de la obligación de dar inherente a toda venta-, una obligación de hacer. (27). Dicho en otras palabras, ambas obligaciones -de entregar y de hacer- coexisten simultáneamente a cargo del constructor.

Otros como Danjon, opinan que siendo muy complicado este sistema de aplicar simultáneamente al mismo contrato dos órdenes de reglas del todo diferentes, la solución debe hallarse en la aplicación sucesiva de esos dos órdenes al contrato a discusión. Y así proponen que el contrato se rija por las disposiciones del contrato de obra durante el curso de la construcción y por las reglas de la compraventa a partir de la recepción de la obra. (28).

Esta noción de contrato mixto aplicada a la especie que nos ocupa ha sido impugnada tanto por los sostenedores de la tesis de la compraventa de cosa futura (venta a entregar, como le --

llaman los autores franceses), como por los que ven en ella un contrato de obra a precio alzado -llamado en algunas legislaciones "arrendamiento de industria"-.

4.- El contrato de construcción de buque en el Derecho Positivo Mexicano.- Antes de tomar partido en la controversia a que acabamos de aludir, es preciso que analicemos los preceptos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos relativos, tanto al contrato "a forfait" con suministro de materiales por el armador, como al pactado con suministro de materiales a cargo del empresario.

A.- Contrato de construcción "a forfait" con suministro de materiales por el armador.- Ya hemos explicado que respecto a esta figura contractual no hay discrepancia en la doctrina, y -- que todos los autores coinciden en que se trata de un contrato de obra a precio alzado, en el cual el empresario solamente aporta su industria o trabajo. La Ley de Navegación ha adoptado también este criterio al ordenar en su artículo 101 que "Si el presunto propietario o naviero aportare los materiales para la construcción de un buque, se aplicarán las normas relativas al contrato de obra, y el navío se considerará de su propiedad -- desde que se inicie la construcción." Ahora bien, ese contrato de obra al que remite la Ley, no existe en México, pues si consultamos el Código Civil, nos encontramos con que el único contrato de obra que regula, es el "contrato de obras a precio alzado" al que se refieren los artículos 2,616 al 2,645, el pri-

mero de los cuales declara: "El contrato de obras a precio alzado, cuando el empresario dirige la obra y pone los materiales, se sujetará a las reglas siguientes." Este contrato, según vemos, se refiere a la hipótesis opuesta a la contemplada por el artículo 101 de la Ley de Navegación, pues los materiales de la obra los pone el empresario y por tanto, son de su propiedad.

El contrato de obra a precio alzado cuando el operario solamente aporta su trabajo ya no lo regula el Código Civil, pues por declaración expresa de su artículo 2,605, la materia pasó a -- ser competencia de la Ley Federal del Trabajo. Es un contrato laboral.

Pensamos que la solución que impone el legislador marítimo en el artículo 101 es imposible de aplicarse en nuestro Derecho, ya que dicho precepto se refiere a "normas relativas al contrato de obra" y en México no existen esas "normas".

B.- Contrato de construcción "a forfait" con suministro de materiales por el empresario o constructor.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos ha acogido la noción de compraventa de cosa futura -defendida por Bonnecase y otros autores franceses- en su artículo 102, para el contrato de construcción del buque con suministro de materiales por el empresario. En consecuencia, se aplican a este contrato las normas relativas a la compraventa estatuidas por el Código Civil.

El Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, en el Título correspondiente al contrato de compraventa (artículo 2309) se refiere a una venta de cosa futura tomando el comprador el riesgo de que no llegue a existir dicha cosa. Se trata, pues, de un contrato aleatorio, inaplicable al supuesto del artículo 102 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que es evidentemente un contrato conmutativo. El contrato a que hace referencia el artículo 102 de la Ley de Navegación, encuentra su fundamento realmente, en el artículo 1826 -ubicado en la -- parte relativa al objeto, motivo o fin de los contratos- del Código Civil, que declara: "Las cosas futuras pueden ser objeto de un contrato...." . Se trata, como vemos, de un precepto semejante al 1130 del Código Civil francés, citado por Bonnecase.

La doctrina mexicana considera al contrato de compraventa de cosa futura al que nos hemos referido, como un contrato sujeto a término, a diferencia de Bonnecase que según expusimos, considera la venta a entregar como un contrato en el que no intervienen elementos externos como el término o la condición. Citaremos las palabras del civilista mexicano Rafael Rojas Villegas respecto de este contrato: "La compraventa se refiere a una cosa futura, pero la modalidad se impone en calidad de término o plazo y no de condición suspensiva. En esta hipótesis - se conviene que en un plazo determinado se entregarán las mercancías, bienes u objetos que aún no existen, pero que serán - manufacturados. Esta es la forma corriente de la mayoría de --

los contratos sobre mercancías futuras. En el momento de celebrarse el contrato la cosa no existe, pero se señala un plazo para su entrega. Dada la naturaleza de esta modalidad, el contrato se ha formado y simplemente sus efectos quedan diferidos a la llegada del término. En el caso de incumplimiento, si las cosas no llegan a elaborarse, se originarán las dos acciones - de todo incumplimiento, es decir, la rescisión con el pago de daños y perjuicios o bien el cumplimiento de las prestaciones, con el pago también de los daños y perjuicios moratorios. La inexistencia de la cosa futura objeto del contrato viene a resolverse sólo en un caso de rescisión y, por consiguiente, se parte de la base de que el contrato, a pesar de que la cosa no existía al tiempo de celebrarse, tuvo vigencia y validez.----- Podría también considerarse que en este caso hay una anomalía, ya que se admite la vigencia y validez de un contrato de compraventa que en realidad no llegaron a existir; supongamos, -- por ejemplo, el industrial que por determinado motivo no fabricó la mercancía que se obligó a entregar. Esta anomalía se ha resuelto en el derecho considerando que por una ficción se dan por existentes las cosas y simplemente se aplaza su entrega, - porque el consentimiento no se ha referido, como en el caso anterior, a subordinar la existencia del contrato a la de la cosa -se refiere Rojina al contrato de venta de cosa futura bajo condición suspensiva-, sino que se ha dado por supuesto que el objeto existe, aunque de hecho no se haya aún manufacturado y sólo el plazo se fija como un término para la entrega de la cosa, pero no como una condición para la existencia del negocio

jurídico." (30).

En síntesis, el contrato de construcción del buque con suministro de materiales por el empresario o constructor, es en México, por virtud del artículo 102 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de acuerdo con las disposiciones del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, un contrato de compraventa en el que la cosa vendida no existe aún al momento de celebrarse el contrato, quedando la obligación a cargo del vendedor de dar la cosa, sujeta a término.

#### IV.- Efectos del contrato de construcción de buque en sus distintas especies.

Una vez determinada la naturaleza jurídica del contrato de construcción del buque en sus distintas especies, cabe referirnos a los efectos que el mismo origina entre las partes según la convención pactada sea con o sin suministro de materiales por parte del empresario o constructor. No nos referiremos al contrato de construcción llamado "por economía", pues ya hemos señalado que en nuestro Derecho, es un contrato laboral.

1.- Efectos del contrato de construcción cuando los materiales los aporta el que encarga el buque.- Este contrato tiene en nuestro sistema jurídico por disposición expresa de la ley según hemos mencionado- la naturaleza de un contrato de obra, en el que el empresario solamente proporciona su industria o tra-

bajo. Insistimos en que el legislador no ha sido del todo acertado en la redacción del artículo 101 de la Ley de Navegación. La tesis que ha acogido respecto de la naturaleza jurídica de este contrato es sin duda alguna la correcta, pues ya hicimos mención de la unanimidad de opiniones de los autores al respecto. Pero al referirse el legislador a "normas del contrato de obra", crea confusión pues el contrato de obra cuando el operario solamente aporta su industria o trabajo, no existe en nuestro Derecho Privado. Debemos interpretar este precepto en el sentido de que, en ausencia de estipulación de las partes, se le aplican al contrato las reglas generales que establece el Código Civil para las obligaciones de hacer. La propiedad del buque en construcción pertenece desde un principio al que lo encarga. El empresario se limita a prestar su industria y asume a su cargo una típica obligación de hacer. Bonnacase dice - que si el empresario no aporta los materiales "simplemente obligado a una prestación de hacer, la inexecución de ella entraña la aplicación de los artículos 1142 y 1144 del Código Civil; por consiguiente, el constructor será condenado a los daños y perjuicios, a no ser que su cliente, poniendo a su provecho el artículo 1144, no prefiera hacer ejecutar a costa del constructor, los trabajos necesarios para dar al buque las cualidades convenidas." (31). Al respecto, el artículo 2104 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales dispone: "El que estuviere obligado a prestar un hecho y dejare de prestarlo o no lo prestare conforme a lo convenido, será responsable de los daños y perjuicios." Además, con apoyo en el artículo -

2027 del propio Código, el que encargó el buque -a quien la -- Ley de Navegación llama presunto propietario o naviero- puede optar por exigir que el mismo sea construido -o terminado en su caso-, por otra persona, a costa del empresario o constructor -astillero, según la Ley de Navegación-, cuando ello sea - posible.

Por lo que hace a la situación en que se encuentra el astillero respecto del buque en construcción, tiene dicho astillero únicamente un deber de custodia. Si la cosa perece, queda únicamente obligado si ha incurrido en culpa. (32). Dicho en otras palabras, tratándose de caso fortuito o fuerza mayor, los riesgos de la cosa gravitan exclusivamente sobre el que ha encargado el buque, ya que es desde el inicio de la construcción, el propietario del mismo. No está de más señalar, sin embargo, -- que aun tratándose de un contrato de obra, el astillero tiene además de la obligación de hacer consistente en construir la - nave, la de entregarla ya terminada dentro del término pactado. En caso de incurrir en mora dicho astillero o empresario, los riesgos en caso fortuito o fuerza mayor pesan sobre su patrimonio.

2.- Efectos del contrato de construcción del buque con suministro de materiales por el empresario.- Hemos concluido que de acuerdo con la Ley, relacionada con el Código Civil, esta convención es una compraventa de una cosa futura que el vendedor se obliga a proporcionar en un determinado plazo. Por lo tanto,

la obligación principal del constructor es una obligación de dar. A propósito de la anterior afirmación escribe Farfán: "Se ha discutido el carácter jurídico de este contrato, considerándolo algunas veces como arrendamiento de obra, pero el concepto general, es el de una venta de cosa futura. En este caso el buque es propiedad del constructor hasta su entrega, y los riesgos de la construcción corren a su cargo hasta ese momento. La construcción, en este concepto, pasa a ser un accesorio de la obligación de entregar la cosa." (33). Ya expusimos anteriormente la opinión de Bonnacase, que es en el mismo sentido.

En nuestro Derecho Civil, la obligación de dar a cargo del vendedor consiste en principio en la transferencia de la propiedad de la cosa vendida y el contrato es perfecto por el acuerdo de las partes sobre la cosa y el precio, sin necesidad de entrega de la primera y pago del segundo. Sin embargo, en el contrato analizado, por disposición expresa del artículo 102 de la Ley de Navegación, "la propiedad se trasladará hasta que quede terminado el proceso de construcción" y, como hemos señalado, la obligación de dar -en este caso, la transmisión de la propiedad- a cargo del vendedor, la reputa el Código Civil y la doctrina también, sujeta al plazo convenido. Es al vencimiento de este plazo cuando se actualiza la obligación del empresario o astillero de transferir la propiedad del buque. De los términos del artículo 101 se deduce que la transmisión de la propiedad del buque se realiza ipso jure, sin necesidad de entrega del mismo.

Además de la transmisión de la propiedad del buque, que constituye la principal obligación del empresario o astillero, éste tiene a su cargo la obligación de entregar la nave, aplicando lo dispuesto por el artículo 2,283 del Código Civil.

Si el empresario o astillero no cumple con las obligaciones arriba citadas dentro del plazo previsto, como nos encontramos frente a un contrato bilateral, se actualiza el supuesto del artículo 1949 y el comprador del futuro buque puede optar por exigirle el cumplimiento forzado del contrato o la rescisión del mismo, y en ambos casos, el resarcimiento por daños y perjuicios. (34).

Otra prestación a la que se obliga el astillero es la garantía o saneamiento de los vicios ocultos del buque, según lo preceptuado en los artículos 2,283 y 2,142 al 2,148 del Código Civil. Los autores de Derecho Marítimo que hemos estado citando a lo largo de este trabajo, están todos acordes en que el astillero no responde de los vicios aparentes de los que pudo haberse percatado el comprador en el momento de la entrega. Respecto de la acción de responsabilidad contra el constructor o astillero por vicios ocultos, es muy importante indicar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece un sistema especial que deroga las disposiciones del Código Civil correspondientes, al ordenar en su artículo 103: "La acción de responsabilidad contra el constructor, por defectos o vicios ocultos del navío, prescribirá en dos años a partir de la fecha en que

se descubra, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años a partir de la fecha en que el navío haya sido puesto a disposición de quien contrató su construcción."

En la práctica marítima, la entrega efectiva del buque suele condicionarse a ciertos requisitos a cumplir por parte del astillero, v. gr., : el certificado expedido por una Sociedad Clasificadora sobre la idoneidad del buque para el tipo de navegación a que se le destina; las pruebas y ensayos de máxima y reducida velocidad; determinado número de viajes; cierto tiempo efectivo de navegación, etc. (35).

Por lo que hace a los defectos ocultos, ellos pueden consistir ya en la mala calidad de los materiales o en la mano de obra defectuosa y deben ser anteriores al momento de la entrega para fincar responsabilidad a cargo del astillero, lo cual debe probar el que encargó el buque. (36). En los contratos de construcción de buques suele estipularse un término para efectuar las reparaciones relativas a los vicios ocultos. También suele preverse en dichas operaciones para el caso, que el armador podrá optar por la rescisión del contrato o la reducción equitativa del precio del buque. En ausencia de estipulaciones, en México son aplicables en la especie, los artículos 2119 al 2162 del Código Civil, en lo que no se opongan a lo dispuesto por la Ley de Navegación.

Por lo que respecta a las obligaciones del que encarga el bu--

que o armador, que en el caso del artículo 102 viene a ser el comprador del mismo, su principal obligación es la de pagar el precio de la cosa en el lugar y forma convenidos, de acuerdo con la parte final del artículo 2,293 del Código Civil y si no se estableció una fecha determinada, el precio deberá pagarse en el momento mismo de la entrega según el artículo 2,294 del mismo código.

En la práctica de las transacciones marítimas es usual pactar en el contrato de construcción del navío que el pago del precio se efectuará fraccionariamente, atendiendo a diversas etapas de la construcción que van desde la fecha en que se firma el contrato hasta el momento en que el armador se da por definitivamente satisfecho en lo que respecta a la entrega del buque. A propósito, comenta Fariña: "Generalmente el pago se -- fracciona en plazos: a la firma del contrato, el primero; al poner la quilla, el segundo, y en las diversas etapas de la -- construcción los otros, hasta la expiración del plazo de garantía. Por la inestabilidad de los precios de materiales y mano de obra, se suelen estipular cláusulas de revisión de esos precios." (37).

En el caso de que falte el comprador a su obligación de pagar el precio, el constructor o empresario -vendedor en este caso tiene derecho a la rescisión del contrato con el pago de daños y perjuicios, que no podrán exceder del interés legal salvo -- que las partes hayan estipulado una pena convencional, según -

estatuye el artículo 2117 del Código Civil.

El comprador del buque o armador, tiene también la obligación de recibir la nave dentro del plazo estipulado. El incumplimiento de esta obligación, origina contra el armador la llamada "mora accipiendi", cuya principal consecuencia es trasladar la gravitación de los riesgos de la cosa, del patrimonio del astillero al suyo. Cuando se realiza este supuesto -afirma Brunetti-, la responsabilidad del astillero se reduce exclusivamente a los casos de dolo y culpa grave. (38). Es muy frecuente en la celebración de los contratos de construcción de buque, pactar el pago de intereses a cargo del armador o comprador en caso de que incurra en mora de recibir. (39).

Antes de finalizar, queremos expresar que la entrega del buque, a más de las condiciones usuales a que se sujeta y que ya hemos referido, suele revestir ciertas formalidades. Después de realizadas las pruebas a que hemos aludido, de velocidad máxima y reducida, así como de las inspecciones al casco y acondicionamientos, si los resultados son satisfactorios se levanta un acta firmada por dos peritos contradictorios -mismos que participan en las pruebas e inspecciones-, que fungen como representantes de ambas partes. (40).

3.- Efectos de la quiebra en el contrato de construcción del buque.- La quiebra, tanto del armador como del astillero, promueve cuestiones muy interesantes para los fines de nuestro es

tudio, razón por la cual hemos preferido examinarla aparte.

A.- Quiebra del armador. - Si el armador se declara en quiebra antes de verificada la entrega del buque, el empresario o astillero, estará facultado para exigir la rescisión del contrato y para retener el buque. Puede suceder -y sucede frecuentemente- que gran parte del precio ya haya sido cubierto por el armador, y entonces, resultará muy conveniente para los intereses de los acreedores del quebrado, que la sindicatura gestione con el constructor -prestando las garantías necesarias-, el pago del residuo del precio del buque. (41).

B.- Quiebra del constructor. - Resulta mucho más interesante el caso de la quiebra del constructor o astillero -que en nuestro sistema jurídico marítimo tiene la calidad de vendedor cuando además de su industria, proporciona los materiales para la -- construcción de la nave-. Es precisamente esa calidad de propietario del buque en construcción -atribuida explícitamente - al constructor por el artículo 102 de la Ley de Navegación-, - la que confiere interés al problema, pues la situación del armador, quien no tiene ningún derecho real sobre la nave, sería muy desventajosa, ya que el buque pasaría a integrar la masa - de la quiebra, sin posibilidad por parte del armador de reivindicarlo. Este tendría únicamente el derecho de concurrir con - los demás acreedores del constructor fallido, como titular de un crédito quirografario. La situación sería particularmente - gravosa para el armador si, -como suele suceder- ha hecho pagos

parciales al quebrado, a cuenta de la obra. Por esta razón, al celebrarse un contrato de construcción de buque, el armador -- constituye usualmente -- con objeto de salvaguardar sus intereses -- una hipoteca sobre el buque en construcción. En este supuesto, el armador cuenta con un crédito privilegiado contra -- el astillero, garantizado por el navío en proceso de creación, el cual puede reivindicar para gestionar que se lleve a cabo -- su consumación, por los medios que considere convenientes. ---- (42).

4.- Requisitos formales del contrato de construcción del buque. -- La construcción del buque, según hemos dicho repetidas veces, está considerada en la doctrina jurídico-marítima, como un medio originario de adquirir su propiedad. Esta consecuencia de la construcción del buque, se produce en todas las formas que reviste. Si la construcción es por economía, la propiedad corresponde al armador-constructor desde el inicio de la obra. Si se trata de un contrato "a forfait" con suministro de los materiales por el que encarga el buque, éste es de su propiedad -- de conformidad con el artículo 101 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos --, desde el comienzo de la construcción. Si el contrato "a forfait" se estipula con aportación de los materiales por parte del empresario o constructor, -- según lo ordena el artículo 102 de la misma ley --, la propiedad del navío es en un principio de dicho constructor y al quedar terminado, la propiedad se transferirá al armador. Por lo visto, el contrato sobre la construcción de un buque, es siempre un --

acto creativo de la propiedad del buque. Con relación a esto - último, el artículo 111 de la Ley de Navegación preceptúa que: "Los actos constitutivos...de propiedad...sobre la nave, deberán constar en escritura pública." Esto significa que el contrato de construcción del buque, en razón de lo que hemos afirmado arriba, está sujeto al requisito formal de constar en escritura pública. Además de esta exigencia de la ley, el mencionado contrato, como indicamos en el capítulo segundo de este trabajo, debe -por mandato del artículo 105 de la misma-, ser inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

V.- La hipoteca del buque en proceso de construcción.

No podemos dar por concluido este trabajo sin dedicar algunas líneas al estudio, en los términos más breves permisibles, de la hipoteca sobre el buque en proceso de construcción. Esta -- institución, nueva en nuestro Derecho Marítimo, tiene una señalada importancia práctica, principalmente, porque puede constituir un poderoso instrumento para el impulso de nuestra industria de construcción naval, al facilitar a constructores y armadores un eficaz medio de crédito en gran escala para realizar sus actividades.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece la hipoteca del buque en construcción en su artículo 104, que a la letra dice: "El navío en proceso de construcción podrá ser hipotecado."

1.- Antecedentes.— Las principales legislaciones marítimas del mundo regulan la hipoteca del buque en proceso de construc-----ción. Al respecto, señala Brunetti: "La hipoteca sobre la nave en construcción es consentida: en Francia (ley de 1885, art. - 5o.); en Bélgica (ley de 1908, art. 26, no. 2); en España (ley de 1893, art. 5o.); en Portugal (art. 587, Cód. comm.); en ---Grecia (ley de 1910, art. 20); en Noruega (ley de 1901, nos. - 12, 20); en Marruecos (Cód. 1919, art. 89); en Japón (arts. -- 686, 689), etc. En Alemania fue admitida con la reciente ley - 4 julio 1926 (RG-B. 1926, I, 369)." (43).

En Inglaterra, solamente se puede constituir una hipoteca legítima sobre el buque, cuando éste ya está totalmente terminado e inscrito. (44). Pero existe en dicho país una institución equivalente a la hipoteca sobre el buque en construcción, denominada hipoteca justa (equitable mortgage). Respecto a esta última, dicen los autores ingleses Lord Chorley and O. C. Giles: "Durante mucho tiempo fue posible gravar las cosas muebles en tal modo, para conceder al acreedor un derecho preferente sobre la cosa gravada. Esto se hacía por medio de un acuerdo sin forma determinada o por la transferencia de un certificado del constructor, pero ahora, por regla general, debe ser reforzado por medio de ejecución de una escritura de venta de acuerdo -- con la Bills of Sale Act, 1878. (Este es un documento totalmente diferente de la escritura de venta utilizada para la transmisión de un buque). Las hipotecas legítimas se sitúan en primer término, antes que tales cargas justas, pero como en el ca

so de un buque en construcción no es posible ninguna hipoteca legal, la hipoteca justa constituye una buena seguridad razonable." (45).

2.- Utilidad de la institución.- Comentan varios autores, -entre ellos Lord Chorley y Giles, Brunetti y Fariña- que la utilidad de la hipoteca del buque en construcción, se manifiesta bajo diversos aspectos, a algunos de los cuales nos referiremos seguidamente.

Puede suceder -como hemos explicado en páginas anteriores-, -- que con motivo de un contrato de construcción de buque con suministro de los materiales por el empresario o constructor, el armador haya efectuado el pago de considerables cantidades a cuenta de la obra. En este tipo de contrato, hemos dicho repetidas veces que la propiedad del buque en construcción permanece en el patrimonio del empresario o constructor durante el -- proceso constructivo y se transfiere al armador solamente hasta que el buque está concluido. Si llega a sobrevenir la quiebra del constructor, como el armador no tiene ningún derecho real sobre la nave en construcción, ésta ingresará a la masa de la quiebra y dicho armador se encontrará situado en la desventajosa posición de simple acreedor quirografario por el concepto de los pagos parciales hechos al constructor. En estos -- casos, el armador encuentra en la hipoteca sobre el buque en construcción un excelente medio de protección a sus intereses, y si la ha estipulado a su favor, será entonces un acreedor --

privilegiado, con garantía real sobre el buque a crear y con el correspondiente derecho de reivindicarlo.

Puede ocurrir, que, el armador o astillero que va a emprender la construcción de un navío, no cuenten con los elementos económicos necesarios para llevarla a cabo. En estas circunstancias, la hipoteca del buque en construcción se manifiesta como un valioso instrumento de crédito, pues por conducto de ella, el armador o el constructor -según sea el tipo de contrato por el que se vaya a realizar la construcción- pueden obtener los recursos financieros de que carecen. Esta aplicación de la institución examinada, le confiere gran importancia, particularmente en países como México, cuya industria de construcción naval subdesarrollada requiere urgentemente la inversión de capitales. Aludiendo a esta aplicación de la hipoteca del buque en construcción, refieren Lord Chorley y Giles: "En Alemania, --- cuando existía una gran falta de capitales después de la gran guerra 1914-18, fue creado un registro de buques en construcción, de tal manera que permitió hipotecas legítimas en tales casos." (46). Fariña, por su parte, afirma: "Esta forma de la hipoteca del buque en construcción es la que prácticamente tiene una aplicación más importante y la más empleada para procurarse créditos el armador o el astillero que emprende la construcción del buque." (47).

Viene al caso señalar que nuestra Ley de Navegación admite expresamente en el artículo 122 la división de la hipoteca naval

en cédulas hipotecarias cuya creación y emisión deberán hacerse con intervención de una institución de crédito hipotecario y con la aprobación, en su caso, de la Comisión Nacional Bancaria. El artículo citado, aunque no alude a la hipoteca del buque en construcción, consideramos que en virtud de consentir expresamente la Ley de Navegación esta última operación, puede aplicarse por analogía dicho precepto a la hipótesis prevista en el artículo 104. Lord Chorley y Giles se refieren a una operación que viene a ser equivalente a la emisión de cédulas hipotecarias, precisamente respecto al buque en construcción. Dicen los autores mencionados: "si el deudor es una compañía limitada, puede constituirse una hipoteca justa como garantía de una emisión de obligaciones que grave todos los bienes de la sociedad, y de esta manera también comprenderá al buque que se encuentra en los astilleros del constructor." (48).

3.- Requisitos formales y de inscripción en el Registro Marítimo.- La Ley de Navegación prescribe para la hipoteca del buque en construcción, requisitos formales y de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional. Respecto al requisito formal, éste consiste en la constancia de la hipoteca en escritura pública, de acuerdo con el artículo 121. Dicho precepto ordena que se haga la anotación de la hipoteca en la matrícula del buque, pero como el buque en construcción no puede estar matriculado, debemos interpretar el precepto en el sentido de que se anote la hipoteca en el contrato de construcción que, como ya hemos visto, debe estar inscrito en el Registro.

Pero, independientemente de lo anterior, la necesidad de inscribir la hipoteca del buque en construcción en el Registro Público Marítimo, se deduce del artículo 96 de la Ley, que prescribe: "La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán: ... VII.- Los gravámenes sobre los buques, ..."

4.- Momento en que puede constituirse la hipoteca del buque en construcción.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no hace referencia al momento de la construcción del navío en que es posible constituir la hipoteca sobre el mismo. Varias leyes marítimas adolecen de la misma omisión, como por ejemplo, el Código de la Marina Mercante Italiano; a propósito de él, comenta Brunetti que "sería muy oportuna una norma esclarecedora, en la cual se contuviesen los presupuestos esenciales para la hipoteca de la nave en construcción." (49).

En realidad, no existe una solución uniforme, y la cuestión si que siendo motivo de discusión en la doctrina. Brunetti -en el mismo sentido que Ripert-, opina que "si el objeto de la hipoteca no es una nave terminada, debe ser siempre una nave comenzada y no un conjunto de materiales por los cuales no se pueda señalar, ni siquiera en embrión, la estructura de la nave."--- (50).

Chironi -citado por Brunetti-, en su obra "Tratado de los privilegios", juzga que el momento en que puede válidamente cons-

tituirse la hipoteca sobre el buque en construcción nos lo señala la colocación del maderamen de la quilla. (51).

El proyecto de ley húngara de Nagy considera hipotecable el buque "cuya armadura está ya formada y se presenta definitivamente distinta de otras naves en construcción". (52).

En España, explica Farina, la ley señala como requisito indispensable, "que se haya invertido en la construcción del buque la tercera parte de la cantidad en que se ha presupuesto el valor del casco." (53), a más del correspondiente régimen transcripcional de la nave en el Registro de Buques, previo a la constitución del vínculo hipotecario. Sigue diciendo el mencionado autor: "En otros países, la hipoteca del buque en construcción no tiene estas restricciones y generalmente, se permite desde que está puesta la quilla." A continuación, Farina transcribe la sentencia del Tribunal de Apelación de Bruselas de 15 de febrero de 1930, cuyo texto reproducimos: "La Hipoteca de un Buque en Construcción, sólo puede considerarse válida si existe la puesta de la quilla en grada, o en el caso de encontrarse el buque suficientemente especializado, puede admitirse desde su inscripción, si se realiza la preparación de la construcción mediante signos tangibles que denoten con certeza la construcción del buque sin un retardo considerable." (54).

Para terminar, pensamos que en México, partiendo de la base de la inscripción del contrato de construcción del buque en el Re

gistro, es a partir de esa inscripción que se puede constituir válidamente la hipoteca, cumpliendo con los requisitos de forma y de inscripción en el Registro Público Marítimo que consisten, como expresamos anteriormente, en la constancia de dicha hipoteca sobre el buque en construcción en escritura pública y la inscripción de la misma en el Registro, por medio de la anotación marginal en el contrato de construcción previamente registrado.

----- FIN DEL CAPITULO CUARTO. -----

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO CUARTO.

- (1).- Bonnacase, Julien: "Traité de Droit Commercial Mariti---  
me", no. 255.
- (2).- Citado por Bonnacase, ob. cit., no. 255.
- (3).- Citado por Bonnacase, ob. cit., no. 255.
- (4).- Bonnacase, ob. cit., nos. 250 y 255.
- (5).- Brunetti, Antonio: "Derecho Marítimo Privado Italiano",  
t. I, no. 23.
- (6).- Brunetti, ob. cit., t. I, no. 125, nota 2.
- (7).- Fariña, Francisco: "Derecho Comercial Marítimo", t. II,  
no. 62.
- (8).- Brunetti, ob. cit., t. I, no. 24.
- (9).- Idem, ob. cit., no. 23.
- (10).- "Código de Comercio Reformado", Ediciones Andrade, México, 1958.

- (11).- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículo 2o. -  
transitorio.
- (12).- Ob. cit, no.234.
- (13).- Ob. cit., no. 59.
- (14).- Ob. cit., no. 121.
- (15).- Ob. cit., no. 255.
- (16).- Idem.
- (17).- Ibidem.
- (18).- Ob. cit., no. 126.
- (19).- Bonnacase, ob. cit., no. 259; Brunetti, ob. cit., no. -  
126; Farfña, ob. cit. no. 62.
- (20).- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, arts. 101 y 102,  
Editorial Porrúa, México, D. F., 1967.
- (21).- Ob. cit., no. 256.
- (22).- Ob. cit., no. 259.

(23).- Ob. cit., no. 260.

(24).- Ob. cit., no. 261.

(25).- Idem.

(26).- Ob. cit., no. 127.

(27).- Citado por Bonnacase, ob. cit., no. 263.

(28).- Idem.

(29).- Idem.

(30).- Rojina Villegas, Rafael, "Derecho Civil Mexicano", Tomo Sexto, Contratos, Vol. I, Editorial Robredo, México, 1961, ps. 213-4.

(31).- Ob. cit., no. 269.

(32).- Brunetti, ob. cit., no. 128.

(33).- Ob. cit., no. 264, nota 10.

(34).- Lozano Noriega, Francisco, "4o. Curso de Derecho Civil, Contratos, Asociación del Notariado Mexicano, México, --

D. F., 1962, p. 132.

(35).- Fariña, ob. cit., no. 71.

(36).- Idem, no. 68.

(37).- Idem, no. 76.

(38).- Ob. cit., no. 128.

(39).- Fariña, ob. cit., no. 72.

(40).- Idem, no. 68.

(41).- Fariña, ob. cit., no. 69; Brunetti, ob. cit., no. 128.

(42).- Bonnacase, ob. cit., no. 268 Bis; Fariña, ob. cit., no. 69; Brunetti, ob. cit., no. 128.

(43).- Ob. cit., no. 181, nota 3.

(44).- Chorley, Lord y O. Giles, "Derecho Marítimo", Traducción de Fernando Sánchez Calero, Editorial Bosch, Barcelona, - 1962, ps. 29-35.

(45).- Chorley y Giles, ob. cit., ps. 46-7.

(46).- Idem, ps. 46-7.

(47).- Ob. cit., ps. 226-8, nota 6.

(48).- Ob. cit., ps. 46-7.

(49).- Ob. cit., no. 181.

(50).- Idem.

(51).- Ibidem.

(52).- Ibidem, nota 2.

(53).- Ob. cit., ps. 226-8.

(54).- Idem.

---

CONCLUSIONES.

1.- La industria de la construcción naval es de interés y utilidad públicos, razón por la cual existe una marcada intervención del Estado en la construcción del buque, que se realiza desde antes de que se inicie el proceso de construcción, prolongándose a lo largo del mismo, hasta que el buque queda concluido.

2.- La construcción del buque está regulada en buena parte por preceptos de carácter internacional. La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960, que tiene vigencia en México, contiene reglas a observar en la construcción de las naves.

3.- Las Sociedades Clasificadoras, son organismos, en su mayor número de índole privada y comercial, que ejercen un verdadero monopolio de hecho sobre la industria naval en todo el mundo, contando con el reconocimiento de casi todos los gobiernos. En México, por virtud del artículo 99 de la Ley de Navegación, -- también se les reconoce oficialmente.

4.- Las Sociedades Clasificadoras establecen sistemáticamente en sus Estatutos, publicaciones, contratos que celebran y certificados que expiden, cláusulas en que se eximen de toda responsabilidad proveniente de errores o inexactitudes, sean de la Sociedad, del Comité o de los agentes de la misma. Dada la

situación privilegiada de que disfrutaban dichas Sociedades, no puede aceptarse la validez de esas cláusulas. En nuestra opinión, siempre deberán responder cuando se trate de dolo o culpa grave, cualquiera que sea el vínculo entre ellas y los terceros. En términos generales nos adherimos al criterio de Bonnecase, pero creemos que hay que considerar las circunstancias del caso concreto que se presente, pues habrá situaciones en que el daño causado sea muy grande y costoso, la suma percibida por la Sociedad pequeña y la culpa leve, y entonces sería injusto condenar a la Sociedad al pago total de la indemnización.

5.- El contrato de construcción de buque es un contrato atípico cuya naturaleza jurídica varía según las estipulaciones pactadas por las partes al celebrarlo.

6.- El contrato de construcción de buque por cuenta propia o "por economía", según la gran mayoría de la doctrina, es un contrato de trabajo, criterio que aceptamos. Nuestra Ley de Navegación no se refiere a este tipo de contrato.

7.- El contrato de construcción de buque por cuenta ajena o "a forfait" puede pactarse en dos formas: con suministro de los materiales por el armador o con aportación de los mismos a cargo del empresario o constructor.

8.- El contrato de construcción de buque "a forfait" con sumi-

nistro de materiales por el armador, es a juicio de la mayor parte de la doctrina un contrato de obra a precio alzado.

9.- El contrato de construcción de buque "a forfait" con suministro de materiales por el empresario o constructor, ha dividido a la doctrina en dos sectores: los que afirman que es una compraventa de cosa futura y los que le atribuyen la naturaleza de contrato de obra en el que el empresario aporta, además de su industria, la materia para la obra.

10.- El contrato de construcción de buque "a forfait" con suministro de materiales por el armador, al tenor del artículo 101 de la Ley de Navegación, es un contrato de obra y la propiedad del buque corresponde al armador desde que se inicia la construcción. La redacción de dicho artículo no ha sido del todo afortunada, pues hace alusión a "normas del contrato de obra" - para aplicárselas a este contrato, y en nuestro Derecho Privado no existe ningún contrato de obra que se le pueda aplicar a la hipótesis de dicho precepto. Sería conveniente reformar el artículo en cuestión para hacerlo más claro.

11.- El contrato de construcción de buque "a forfait" con suministro de materiales por el empresario o constructor, tiene en México, por disposición expresa del artículo 102 de la Ley de Navegación, la naturaleza de compraventa de cosa futura. La propiedad de la nave pertenece al empresario mientras dura el proceso de construcción y se transfiere al armador cuando el -

navío queda terminado. Se aplican las normas del Código Civil relativas al contrato de compraventa. Este contrato está considerado por gran parte de la doctrina mexicana como una compraventa, en la que la obligación del vendedor consistente en dar la cosa, está sujeta a término suspensivo.

12.- Un requisito de gran importancia que la Ley de Navegación impone para el contrato de construcción del buque, es su inscripción en el Registro Público Marítimo.

13.- La Ley de Navegación admite expresamente la hipoteca sobre el buque en construcción, pero no determina en qué momento puede constituirse válidamente. Somos de la opinión de que el buque en proceso de construcción, puede lícitamente ser hipotecado, a partir de la inscripción del contrato de construcción del buque en el Registro Público Marítimo.

---

INDICE GENERAL.

PROLOGO.....	I
CAPITULO PRIMERO. "LA CONSTRUCCION NAVAL A TRAVES DE LA HISTORIA.".....	1
I.- Prehistoria.....	1
II.- Edad Antigua.....	1
1.- Egipto.	
2.- Fenicia.	
3.- Grecia.	
4.- Cartago.	
5.- Roma.	
III.- Edad Media.....	5
IV.- Tiempos Modernos.....	9
V.- Epoca Contemporánea.....	11
VI.- La construcción naval en México.....	19
1.- Epoca precortesiana.	
2.- Epoca colonial.	
3.- Período posterior a la consumación de la Independencia.	
4.- Epoca actual.	
Bibliografía del Capítulo Primero.....	37
CAPITULO SEGUNDO. "EL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA CONSTRUCCION DEL BUQUE.".....	42
I.- La construcción de buques y el Estado.....	42

II.- La Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.....	43
III.- La intervención de organismos internacionales en la construcción del buque.....	45
IV.- El régimen administrativo de la construcción del buque en México.....	46
1.- Autoridad administrativa competente.	
2.- La autorización para construir.	
3.- Inspección de las autoridades marítimas durante la construcción del buque.	
4.- Publicidad del contrato de construcción del buque.	
Bibliografía del Capítulo Segundo.....	53
CAPITULO TERCERO "LAS SOCIEDADES CLASIFICADORAS.".....	54
I.- Introducción.....	54
II.- Concepto de las Sociedades Clasificadoras y de la cota del buque.....	54
III.- Breve reseña sobre las principales Sociedades Clasificadoras.....	58
IV.- La intervención de la Sociedad Clasificadora en la construcción del buque.....	61
V.- Los procedimientos empleados por las Sociedades Clasificadoras. La expresión de la cota del buque.....	62
A).- Sistema del Lloyds.	
B).- Sistema del Bureau Veritas.	
VI.- El vínculo existente entre las Sociedades Clasificadoras y las Compañías de Construcción Naval.....	67

VII.- El problema de la responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras..... 68

1.- Las "cláusulas de no responsabilidad" que las Sociedades Clasificadoras insertan en sus Estatutos y en los contratos que celebran.

2.- Las cláusulas de no responsabilidad de los Estatutos del Lloyds y del Bureau Veritas.

3.- La responsabilidad de las Sociedades Clasificadoras según su relación con terceros. Exposición de Ripert.

3(a).- Opinión de Gamechogicochea.

3(b).- Ideas de los autores italianos Scialoja y Brunetti.

3(c).- Ideas de Bonnacase.

Bibliografía del Capítulo Tercero..... 85

CAPITULO CUARTO. "EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DEL BUQUE.".. 90

I.- Antecedentes histórico-legislativos..... 90

1.- Introducción.

2.- Antecedentes históricos.

3.- Antecedentes legislativos en México.

4.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

II.- El contrato de construcción del buque..... 96

1.- La construcción como modo originario de adquirir la propiedad del buque.

2.- Atipicidad mercantil del contrato de construcción del buque.

3.- La construcción "por economía".- a).- Naturaleza jurídica

dica del contrato de construcción por economía.

III.- El contrato de construcción de buque por cuenta ajena o "a forfait"..... 101

1.- Concepto general.

2.- Naturaleza jurídica del contrato "a forfait" con suministro de materiales por el que encarga el buque.

3.- Naturaleza jurídica del contrato "a forfait" con suministro de materiales por el empresario o constructor.

A.- Ideas de Bonnacase.

B.- Opinión de Brunetti.

C.- Tesis del contrato mixto.

4.- El contrato de construcción de buque en el Derecho Positivo Mexicano.

A.- Contrato de construcción "a forfait" con suministro de materiales por el armador.

B.- Contrato de construcción "a forfait" con suministro de materiales por el empresario o constructor.

IV.- Efectos del contrato de construcción de buque en sus distintas especies..... 113

1.- Efectos del contrato de construcción cuando los materiales los aporta el que encarga el buque.

2.- Efectos del contrato de construcción del buque con suministro de materiales por el empresario.

3.- Efectos de la quiebra en el contrato de construcción del buque.

A.- Quiebra del armador.

B.- Quiebra del constructor.

4.- Requisitos formales del contrato de construcción del -  
buque.

V.- La hipoteca del buque en proceso de construcción..... 123

1.- Antecedentes.

2.- Utilidad de la institución.

3.- Requisitos formales y de inscripción en el Registro Ma-  
rítimo.

4.- Momento en que puede constituirse la hipoteca del bu-  
que en construcción.

Bibliografía del Capítulo Cuarto..... 131

CONCLUSIONES..... 136

---