

209
24



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL Y BANCARIO**

**MERCANTILIDAD DEL CONTRATO DE
CONSTRUCCION Y COMPRAVENTA DE BUQUES**

**TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

PRESENTA

JOSE LUIS CHAVEZ TORRES



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 está 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.

P R O L O G O

Una vez concluidos los estudios profesionales, de la carrera de Licenciado en Derecho, en esta H. Universidad Nacional Autónoma de México, se debe elaborar un trabajo, denominado tesis, que acredite la eficacia de los estudios realizados, tendiente a la obtención del título profesional respectivo.

En tal virtud, en cumplimiento a dicho requisito y aprovechando la experiencia práctica obtenida a través de la fuente de trabajo que me ha permitido vincularme con el sector pesquero del país, se desarrolló en mí la inquietud, de abordar un tema de particular importancia, que dio nacimiento a un modesto trabajo, como lo es el presente, el cual consiste en pretender demostrar la mercantilidad de un acto jurídico por demás complejo: "El contrato de construcción y compraventa de buques".

En consideración a las imperiosas necesidades económicas de nuestro país y lo trascendental que resultaría para éste el estimular la actividad constructora de buques, con el propósito de destinarlos al tráfico marítimo, orientado al aprovechamiento y explotación en grado óptimo, del potencial de amplios recursos de nuestras costas y litorales, (una de las más importantes fuentes de riqueza con que cuenta México), o bien, la exportación de estos -

bienes, así como el incremento de transportación de diversas mercaderías, que permitan al país un mayor ingreso de divisas, para el saneamiento de su economía.

De ahí que las obligaciones y derechos que se derivan de la actividad constructora de buques, deberán contemplarse en un acuerdo de voluntades específico: "El contrato de construcción y compraventa de buques". Mismo, cuya naturaleza jurídica mercantil, se pretende demostrar en este sencillo trabajo.

Ahora bien, de acuerdo a lo anterior, la presente monografía se estructura de la siguiente forma: En el primer capítulo nos referimos a los aspectos generales de los contratos, como son: el concepto, los elementos, su naturaleza jurídica, etc.; en los capítulos segundo y tercero abordamos a los contratos específicos de construcción y compraventa de buques respectivamente, en su marco histórico, generalidades y derechos y obligaciones correspondientes, y en el cuarto y último capítulo, se analizan los regímenes jurídicos presuntamente aplicables (administrativo, civil y mercantil), asimismo, en forma somera, dada la escasa bibliografía que existe al respecto, y a que pocos tratadistas se ocupan del tema en cuestión, se exponen las teorías administrativas, civiles y mercantiles que tratan de su naturaleza jurídica. Finalmente pretendemos demostrar que el contrato, objeto de esta tesis,

es totalmente mercantil, lo que es sometido a la consideración del Honorable Jurado.

JOSE LUIS CHAVEZ TORRES

Junio, 1987.

ABREVIATURAS MAS UTILIZADAS

a.C.	Antes de Cristo.
Art.; Arts.	Artículo; Artículos.
C. Civ.	Código Civil.
C. de Com.	Código de Comercio.
Cfr.	Confróntese o Cotéjese.
Cod.	Código.
D.F.	Distrito Federal.
D.O.	Diario Oficial.
Ed.	Editorial.
etc.	Etcétera.
Ibidem.	Incluido en el texto, extraído de la misma fuente, en cuanto a la obra, autor, pero página distinta.
Ibid.	Ahí mismo.
Idem.	Idénticamente, de la misma fuente.
LGSM	Ley General de Sociedades Mercantiles.
LGTOC	Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.
LNCH	Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
Op. cit.	Obra citada.
pág.; págs.	Página; Páginas.
S.A.	Sociedad Anónima.
S.A. de C.V.	Sociedad Anónima de Capital Variable.
s/n	Sin número.

T. Tomo o teoría, según el caso.
Trad. Traducción, traductor, traducido -
por.
U.N.A.M. Universidad Nacional Autónoma de
México.
Vol. Volumen,

INDICE GENERAL.

**MERCANTILIDAD DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION Y COMRAVENTA
DE BUQUES.**

PROLOGO.....	Pág. V
---------------------	-------------------

CAPITULO PRIMERO.

GENERALIDADES ACERCA DEL CONTRATO:.....	1
A) Concepto de contrato.....	2
B) Elementos y requisitos.....	4
C) Naturaleza.....	9
D) Características.....	11
E) Clasificación.....	13
F) Diferencias entre contrato civil y contrato mercantil.....	17

CAPITULO SEGUNDO.

EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES: .	26
A) Marco Histórico.....	27
B) Concepto.....	31
C) Elementos.....	34
D) Características.....	39
E) Derechos y obligaciones.....	43

CAPTULO TERCERO.

EL CONTRATO DE COMPRAVENTA DE BUQUES:	52
A) Marco Histórico.....	53
B) Concepto.....	62
C) Elementos.....	66
D) Características.....	69
E) Derechos y obligaciones.....	73

CAPITULO CUARTO.

FUNDAMENTACION LEGAL Y DOCTRINAL QUE DETERMINA QUE EL CONTRATO DE CONSTRUCCION Y COMPRAVENTA DE BUQUES ES MERCANTIL:.....	75
A) Régimen jurídico aplicable.....	76
A.1) Administrativo.....	76
A.2) Civil.....	82
A.3) Mercantil.....	85
B) Diversas teorías que pretenden -- explicar su naturaleza.....	87
B.1) T. Administrativas.....	87
B.2) T. Civiles.....	89
B.3) T. Mercantiles.....	93
C) Mercantilidad del contrato de construcción y compraventa de buques..	101

CITAS BIBLIOGRAFICAS.

Con indicación numeral en el texto..... 106

CONCLUSIONES..... 116

BIBLIOGRAFIA GENERAL..... 120

Diccionarios consultados..... 122

Leyes y reglamentos..... 122

APENDICE..... 125

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES ACERCA DEL CONTRATO

- A) CONCEPTO DE CONTRATO.**
- B) ELEMENTOS Y REQUISITOS.**
- C) NATURALEZA.**
- D) CARACTERISTICAS.**
- E) CLASIFICACIÓN.**
- F) DIFERENCIAS ENTRE CONTRATO CIVIL
Y CONTRATO MERCANTIL.**

A) CONCEPTO DE CONTRATO

Con el propósito de determinar el concepto jurídico del contrato habremos de recurrir a las definiciones que al efecto formulan diversos autores, como Juan Antonio González, que expresa ". . . desde los tiempos del viejo de recho romano se ha conceptualizado la existencia de los convenios y de los contratos, dando a los primeros el carácter de género y a los segundos el de especie y considerando - al convenio en un sentido amplio, como el acuerdo de dos o más voluntades para crear, transmitir, modificar o extinguir obligaciones y derechos. De este modo, tendríamos - el contrato, como especie con una función positiva, que es la de crear y transmitir obligaciones y derechos y al convenio en sentido estricto como género y con función negativa, como medio de modificar o extinguir esos derechos y obligaciones". 1/

En abundamiento a lo anterior, el maestro Guillermo Floris Margadant indica: ". . . entre las fuentes de las obligaciones sobresale, por su importancia, el contrato, es decir, el acto por el cual dos o más personas regulan sus respectivos intereses jurídicos y al cual el derecho objetivo atribuye determinados efectos según la función económica-social del acto jurídico en cuestión . . ." 2/

El notable tratadista Rafael Rojina Villegas, seña-

la que dentro de la terminología jurídica existe una distinción entre contratos y convenios en sentido estricto; dándole al contrato una función positiva, que es la de crear o transmitir obligaciones y derechos, al convenio en sentido estricto una función negativa, de modificar o extinguir esos derechos y obligaciones. Comprendiendo el convenio lato sensu, ambas funciones. 3/

Etimológicamente el vocablo contrato se deriva del latín contractus, que a su vez proviene del verbo -contrahere: reunir, lograr, concertar, pactar entre partes. Dicho en otras palabras, es un "pacto o convenio entre partes que se obligan sobre materia determinada". 4/

Por su parte, el maestro Leopoldo Aguilar Carbajal nos dice que el contrato " . . . es sinónimo de las palabras romanas convenio o sinalagma; que denotan, por una parte, el carácter voluntario del contrato y, por la otra, la reciprocidad de las voluntades de las partes en cuanto revela que se ha logrado la composición de intereses". 5/

Al respecto, el autor Rafael de Pina Vara apunta: "En su significación semántica, contrato es el pacto o convenio entre partes sobre materia o cosa determinada y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas". Y agrega que ". . . esta idea del contrato comprende, desde luego, no

sólo a los civiles, sino también a todos aquellos a los - que hemos hecho alusión anteriormente, sin olvidar tam- - po la variedad extraordinaria de tratados y convenios in- - ternacionales, cuya naturaleza contractual es considerada por todos como evidente". 6/

El Código Civil vigente para el Distrito Federal, - define a los contratos en su artículo 1793, al decir: "los convenios que producen o transfieren las obligaciones y - derechos toman el nombre de contratos".

De lo anterior expuesto, se concluye que, el contra - to es el acto jurídico bilateral que se constituye por el acuerdo de voluntades de dos o más personas para producir o transferir obligaciones o derechos.

B) ELEMENTOS Y REQUISITOS

Para que el contrato exista, y se manifieste como - acto jurídico, resultan imprescindibles el consentimiento y el objeto; pero para que puedan darse plenamente sus - efectos y no sea afectado de nulidad, deberán satisfacerse los requisitos de: capacidad, ausencia de vicios en el - consentimiento, licitud en el objeto, motivo o fin y de - forma, cuando ésta sea exigida por la ley.

Los autores, al tratar de los elementos de existencia del contrato, se refieren a éstos con cierta uniformidad, más no así respecto a los requisitos de validez.

El maestro Ramón Sánchez Medal, considera que los elementos de existencia del contrato son: el consentimiento y el objeto. Por lo que se refiere a los elementos de validez, éstos son: capacidad, ausencia de vicios en el consentimiento, forma en los casos exigidos por la ley, fin o motivo determinante lícito y legitimación para celebrar cada contrato. 7/

Así, el connotado autor Miguel Angel Zamora y Valencia establece que "para la doctrina mexicana, son elementos de esencia: el consentimiento y el objeto; y, de validez: la capacidad, la ausencia de vicios en el consentimiento, la licitud en el objeto, motivo o fin y la forma". 8/

Continuando con el referido tratadista, observamos que ciertos requisitos, son indispensables para que el contrato exista y a éstos debe llamarse precisamente elementos. Llámase elemento la parte integrante de una cosa, que si falta, esa cosa no existe como tal, aunque de hecho puede existir una diversa. Son elementos del contrato, - el consentimiento, el objeto y la forma, ya que sin ellos

no existiría esta figura. 9/

Asimismo, el maestro Zamora agrega que: "Como la voluntad es un elemento indispensable del acto jurídico, y los contratos una especie de género actos jurídicos, necesariamente se requiere de esa voluntad en el contrato, pero como éste siempre es un acto plurisubjetivo, la unión acorde de las voluntades de los contratantes en los términos de un supuesto jurídico, toma el nombre de consentimiento". 10/

Por otra parte y siguiendo con el punto de vista - del profesor Zamora y Valencia, observamos que la forma, como elemento de existencia, en términos generales, es la manera de exteriorizar el consentimiento en el contrato, y comprende todos los signos sensibles que las partes convienen o la ley establece para tal fin. Si la voluntad - es la exteriorización de la intención, o resolución de - realizar un acontecimiento que actualice un supuesto jurídico y las voluntades acordes de dos o más sujetos forman el consentimiento, si no existiese esa forma o manera de exteriorizarse, no se puede hablar del acto contrato; asimismo, los presupuestos de validez para este autor, vienen a ser: la capacidad, la ausencia de vicios en el consentimiento (error, dolo, violencia y lesión), la licitud en - el objeto, motivo o fin. 11/

Por su parte, Leopoldo Aguilar Carbajal, señala que son elementos constitutivos de los contratos: el consentimiento o voluntad y el objeto; y requisitos de validez: capacidad, ausencia de vicios, de error, violencia, dolo o incapacidad o la falta de forma. Igualmente, aclara que los presupuestos de validez, se diferencian de los elementos del contrato, en que aquéllos son externos al acto, - mientras que éstos son internos.

De acuerdo a lo dicho, serán presupuestos de validez: el poder de disposición, la legitimación para contratar, y la capacidad para obrar. 12/

Desde su particular opinión, el autor Rafael de Pina Vara, clasifica a los presupuestos de validez en esenciales, naturales y accidentales. Siendo esenciales, aquellos sin los cuales el contrato no puede producirse; naturales los que normalmente le acompañan, y accidentales, - sólo los que existen por voluntad expresa de las partes, para limitar o modificar los efectos normales del acto. Los elementos de existencia son: el consentimiento y el objeto que pueda ser materia de contrato; concretando, el tratadista en cita señala que: los supuestos del consentimiento son " . . . la capacidad, la ausencia de vicios, la licitud en el motivo, fin o condición y la forma (cuando ésta sea exigida).

Los supuestos de validez del contrato, aun siendo - extrínsecos a él . . . ejercitan una función integradora respecto de éstos.

La diferenciación entre los elementos de existencia y los supuestos del consentimiento en el contrato es, a nuestro juicio, manifiesta en el Código Civil para el Distrito Federal vigente en la actualidad". 13/

Ante los criterios vertidos líneas arriba, consideramos que los elementos necesarios para la existencia del contrato son:

- El consentimiento. Que es la unión o conjunción acorde de voluntades de los sujetos contratantes (elementos personales) en los términos de la norma, para crear o transferir derechos y obligaciones.

- El objeto. Conducta que puede manifestarse como una prestación o una abstención, es decir, como un hacer algo o dar cierta cosa, para el primer caso, y como el no hacer algo, para el segundo. Asimismo, el objeto se clasifica en directo o indirecto.

Igualmente consideramos que los requisitos o presupuestos de validez son:

- 1) Capacidad legal de las partes. O aptitud de las personas jurídicas para hacer valer sus derechos y obligaciones.
- 2) Ausencia de vicios del consentimiento. Son aquellas circunstancias particulares que sin suprimirlo, lo dañan o vician (error, dolo, violencia, lesión).
- 3) Licitud en el objeto, el motivo o el fin del contrato. Que debe ser no contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres y posible, es decir, que se pueda realizar dentro del orden natural de las cosas y de acuerdo con la legalidad preestablecida, y
- 4) Forma. Manera de exteriorizarse el consentimiento en el contrato.

C) NATURALEZA

El Código Civil Mexicano vigente adoptó la teoría bipartita del acto jurídico, no reglamentando el acto jurídico sino el contrato, que es el acto jurídico más importante y característico. Lo regula, explicando en el artículo 1859, que todo lo que se dice del contrato, es aplicable al convenio y demás actos jurídicos; es decir, el Código Civil no regula al género sino la especie.

Los actos jurídicos se clasifican por el número de voluntades que en ellos intervienen, y son: monosubjetivos y plurisubjetivos.

Por lo que relacionando lo anterior, con el contenido del Código Mexicano, proponemos el siguiente concepto del contrato como acto jurídico:

Será el contrato como acto jurídico plurisubjetivo, aquél cuyo acuerdo de voluntades permite crear o transmitir, entre las partes, derechos y obligaciones.

En tal virtud, aceptamos que la naturaleza jurídica del contrato es la de un acto jurídico plurisubjetivo.

Ahora bien, el resultado del acto jurídico contractual se puede considerar como una norma emisora de derechos y obligaciones para las partes contratantes; siendo el fundamento de obligatoriedad del contrato, una norma jurídica, no general sino individualizada, que a su vez se apoya en una normatividad general, la contenida en el Código Civil. Al respecto el ilustre maestro Hans Kelsen explica que la teoría tradicionalista sólo vio en el contrato un acto jurídico, ya que lo analizó desde la perspectiva de un acto de aplicación del derecho.

Utilizando las partes, la regla del derecho -pacta

sunt servanda- para una situación concreta, se olvida - que el contrato también es un acto de creación del derecho, pues de él surgen para los sujetos, derechos y obligaciones que anteriormente no tenían. Asimismo, parte - Kelsen de la idea de que todo acto es al mismo tiempo de creación y aplicación del derecho. 14/

Para el maestro Rojina Villegas, el contrato es: - "un acto jurídico plurilateral que tiene por objeto crear o transmitir derechos y obligaciones, reales o personales. Es un acto jurídico plurilateral, porque en todo contrato hay una manifestación de voluntades que se llama jurídica mente consentimiento; es decir, un concurso o acuerdo de dos o más voluntades. Como en todo acto jurídico, esta - manifestación de voluntades tiene o se propone un objeto, que es el caso del contrato, crear o transmitir obligaciones y derechos". 15/

D) CARACTERISTICAS

El contrato, en general, tiene como nota característica, ser la fuente o génesis más importante de las obligaciones.

Según Rafael de Pina Vara ". . . constituye, desde luego, el contrato una fuente importantísima de las obli-

gaciones, especialmente desde el punto de vista que podemos llamar estadístico", y continúa, "en el ordenamiento moderno -dice Trabucchi- la importancia predominante entre todas las fuentes de las obligaciones se atribuye al contrato, que es el instrumento característico de la colaboración voluntaria que constituye la base de nuestra vida de relación en el campo económico. Del contrato pueden surgir relaciones obligatorias de cualquier género y del más vario contenido". 16/

Característica también del contrato, resulta la distinción entre éste y el convenio, pues se considera al contrato como la especie y al convenio el género.

Al respecto, el autor Ramón Sánchez Meda dice que "esta distinción tiene su antecedente en el Código Civil Francés, que distingue la convención o acuerdo de voluntades, que es el género, del contrato que es el acuerdo de voluntades para dar nacimiento a una obligación". 17/

Asimismo, este autor infiere en que . . . La obligatoriedad del contrato, es el primer efecto que caracteriza a éste, o sea que el acuerdo de voluntades de los contratantes tiene fuerza de ley entre las partes.

La mencionada expresión que equipara la ley general

al contrato como una ley de las partes, se debe de aceptar en forma metafórica, dado que ninguna de las partes puede sustraerse al deber de observar el mismo contrato, sino - que ha de cumplirlo y respetar la palabra dada (pacta sunt servanda) de acuerdo con lo preceptuado por el artículo - 1796, del Código Civil vigente. 18/

E) CLASIFICACION

Los contratos, en general, pueden ser clasificados desde muy diversos puntos de vista, según el aspecto que trate de resaltarse.

El maestro Rojina Villegas los clasifica en: 1) bi laterales y unilaterales; 2) onerosos y gratuitos; - - 3) conmutativos y aleatorios; 4) reales y consensuales; 5) formales y consensuales; 6) principales y accesorios, y 7) instantáneos y de tracto sucesivo. 19/

Señala el tratadista Leopoldo Aguilar Carbajal que: "Existen multitud de clasificaciones de los contratos, - casi cada uno de los autores formula la suya . . ." 20/

Asimismo, Leopoldo Aguilar Carbajal considera que - las características que se toman en cuenta para formar la clasificación de los contratos, son:

- a) Por las obligaciones que generan, ya que pueden ser a cargo de ambas o de una sola de las partes, se clasifican en bilaterales o unilaterales;
- b) Por el resultado económico que producen, pueden ser onerosos y gratuitos;
- c) Por su indeterminación de las prestaciones o su perfecta determinación, aleatorios y conmutativos;
- d) Por los derechos que generan los contratos, pueden ser personales o reales;
- e) Por la forma de pago de la o las prestaciones a cargo del deudor, en contratos de prestación única, continua da o periódica;
- f) Contrato de duración indeterminada, o sea no sujeto a término ni condición, sino únicamente a la voluntad de las partes, y
- g) Por las personas que intervienen en su celebración en individuales y colectivos. 21/

El connotado maestro Ramón Sánchez Medel, señala que son muy diversos los criterios propuestos para clasificar los contratos, para lo cual el Código Civil Mexica-

no, los divide, bajo un criterio estrictamente jurídico, en unilaterales y bilaterales.

Y agrega que: el legislador clasifica los contratos bajo un criterio preponderantemente económico, en onerosos y gratuitos. (Artículo 1837 del Código Civil vigente para el D. F.)

A la vez que, el Código Civil subdivide el contrato oneroso en comutativo y en aleatorio. Finalmente, menciona el autor que, además de estas clasificaciones generales, que contempla nuestra legislación positiva, se encuentran en ella también elementos para otras clasificaciones de interés, a saber:

- 1) Contratos nominados, que son los ~~reglamentados~~ expresamente en el Código Civil y contratos atípicos, que no están especialmente reglamentados en dicho ordenamiento, sino que se rigen "por las reglas generales de los contratos y por las estipulaciones de las partes", (artículo 1858 Código Civil);
- 2) Contratos consensuales, que son los que no requieren de formalidad determinada para su validez (artículo - 1832) y contratos formales, que son aquellos a los que la ley exige determinada forma para su validez (artículos 1833 y 1795-IV);

- 3) Contratos reales, los que se perfeccionan con la entrega de la cosa y contratos consensuales, que no requieren de la entrega de la cosa para su perfeccionamiento, y
- 4) Contratos civiles y contratos mercantiles, siendo éstos, aquellos que constituyen alguno de los actos de comercio que enumera el artículo 75 del Código de Comercio. 22/

Para el notable autor Rafael De Pina, los contratos pueden ser:

- Unilaterales o bilaterales, por la naturaleza de los vínculos que producen;
- Onerosos o gratuitos, en atención a las ventajas que son susceptibles de producir;
- Consensuales, reales o formales, por los requisitos precisos para su formación;
- Preparatorios, principales o accesorios, teniendo en cuenta su naturaleza independiente o relacionada;
- Civiles, mercantiles, administrativos o laborales, por la materia sobre que recaen;

- Nominados o típicos e innominados o atípicos, des
de el punto de vista de su individualización;

- Traslativos de propiedad o de uso, de realización
de un trabajo o servicio, o de transferencia de derechos
u obligaciones, por su objeto;

- De transmisión de dominio, de transmisión de uso,
de realización de un fin común, de prestación de servicios,
de comprobación jurídica o de garantía, tomando como base
el propósito o finalidad de las partes;

- De efecto inmediato y de efecto diferido, desde -
el punto de vista de sus efectos, e

- Instantáneos y de tracto sucesivo, por su realiza
ción. 23/

Desde nuestro particular punto de vista, considera-
mos que la clasificación que propone el autor Rafael De
Pina, es la más completa y adecuada, para el estudio, -
objeto del presente trabajo; orientado a demostrar la mer
cantilidad del contrato de construcción y compraventa de
buques.

F) DIFERENCIAS ENTRE CONTRATO CIVIL Y CONTRATO MERCANTIL

En la opinión del maestro Omar Olvera de Luna, cuan

do se habla de "contratos mercantiles", "la importancia - de la expresión no se encuentra en el calificativo "mercantil", sino en el concepto de "contrato", que en su - esencia no difiere del que consideramos "civil", "privado" o "común"; y así, si sabemos que contrato es el acuerdo de dos o más partes para crear derechos y obligaciones, es definición aplicable igualmente a los contratos - que por su forma o características accesorias llamamos - "mercantiles".

Cómo distinguir a "estos?". . . acudiendo a criterios mil veces esgrimidos por autores de todos los países tales como: que son mercantiles los contratos regulados - por los Códigos de Comercio y no por los Códigos Civiles; que son mercantiles los contratos en los que una o más - partes tienen legalmente el carácter de comerciantes; que son mercantiles los contratos que dan lugar a procedimientos judiciales supuestamente más ágiles que los contratos civiles; que son mercantiles los contratos en que su objeto acusa más claramente su finalidad económica, etc". 24/

El tratadista Arturo Díaz Bravo sostiene que las - obligaciones mercantiles se diferencian por sus características peculiares de las civiles, pues el derecho positivo por mucho que reconozca al Código Civil como fuente supletoria de las leyes mercantiles, tiene que admitir la

existencia de una teoría general de las obligaciones mercantiles, dado que sus manifestaciones no sólo se apartan, sino que, en ocasiones muestran tendencias opuestas a las del derecho civil; situación que se puede ilustrar por medio de los siguientes ejemplos: "el cedente de un crédito civil (art. 2042 C. Civ.), responde sólo de la existencia y legitimidad del crédito en el momento de la cesión; por el contrario, el que aporta un crédito al capital de una sociedad mercantil responde (art. 12 LGSM), además de la solvencia del deudor. Por otra parte, los contratos civiles entre ausentes se perfeccionan (art. 1807 C. Civ.) - en el momento en que el proponente reciba la aceptación; - mientras que los mismos contratos, cuando son mercantiles, quedan perfeccionados desde que el aceptante conteste -- aceptando en manifestación de consentimiento (art. 80 C. Com.)", 25/

" . . . Ahora bien, no es una afirmación perogrullesca la de que una obligación mercantil sólo puede surgir - de un acto de comercio, en razón del amplio campo de los llamados actos mixtos que, por su doble carácter, representan también una doble vertiente: la obligación mercantil por parte del que realizó el acto de comercio, y la civil para su contraparte". 26/ Al respecto, el eminente mercantilista Joaquín Rodríguez y Rodríguez, apunta que, "a efecto de evitar situaciones caóticas al considerarse un doble

régimen legal, se deben aplicar exclusivamente a tales -
actos mixtos, las disposiciones del Código de Comercio" 27/

A falta de disposiciones del propio Código de Comercio, serán aplicables a los actos de comercio las de derecho común, que se contienen en el Código Civil para el Distrito Federal, así como las leyes, reglamentos y disposiciones que se derivan del mismo Código. Asimismo, cuando el acto es absolutamente mercantil, o tiene tal naturaleza por los elementos personales u objetivos que en el intervienen, el juicio tendrá que ser mercantil (art. 1049 Código de Comercio); en cambio, si el acto tiene el carácter de mixto, el juicio será de la naturaleza que tenga dicho acto para el demandado (art. 1050 Código de Comercio). En todo caso la ley procesal supletoria será la local respectiva (art. 1051).

El maestro Díaz Bravo, señala que el Código de Comercio, omite lo concerniente a modalidades en obligaciones, por lo que ha de entenderse que son las consignadas en el Código Civil (arts. 1938 a 2010), a saber: la condición, el plazo, la conjuntividad, la alternatividad, la mancomunidad, la solidaridad y la indivisibilidad. Sin embargo, se denotan algunas diferencias, que son: ". . . Cuando las obligaciones sean de dar y no se hubiere estipulado fecha ni plazo de cumplimiento, no será aplicable lo dispuesto por el artículo 2080 C. Civ., con arreglo al cual

el acreedor sólo podrá exigirlo después de transcurridos treinta días de la interpelación judicial que haga al deudor, notarialmente o ante dos testigos, pues de conformidad con lo previsto por los artículos 83 y 85-II C. Com., las obligaciones serán exigibles desde diez días después de contraídas o al día siguiente, según sea ordinaria o ejecutiva la acción judicial a favor del acreedor; en cuanto a la mora, comenzará a contarse desde el día en que el propio acreedor formule reclamación al deudor en cualquiera de las formas ya poco indicadas, previstas por el C. - Civ."

"A su vez, la rígida prohibición de reconocer plazos de gracia o de cortesía, contenida en el artículo 84 C. Com., resulta incompatible con la que, en el campo de la vida civil, obliga al juez a otorgar al demandado que confesó expresamente toda la demanda, un plazo de gracia para el cumplimiento de la deuda, una vez que se efectúe el secuestro". 28/

Y abunda Díaz Bravo que: ". . . en un contrato mercantil se configura una pluralidad de deudores, en simple mancomunidad, esto es, con división de la deuda en tantas partes cuantos sean los deudores (art. 1985 C. Civ.) pero se conviene en documentarla con pagarés, suscritos por todos ellos; en su manifestación cambiaria, la responsabilidad asume carácter solidario, por disposición de los ar-

títulos 159 y 174 LGTOC; luego la forma en que deberán - cumplir la misma obligación dependerá de la vía judicial que intente el acreedor a quien obviamente, convendrá - promover la acción cambiaria, como medio para conformar la responsabilidad solidaria de sus deudores contractualmente mancomunados. Fuera de tal supuesto, que en verdad configura materia de excepción, - como tantas otras que singularizan el derecho cambiario, son aplicables a las deudas colectivas mercantiles las disposiciones del Código - Civil (arts. 1984 a 2010) en punto a obligaciones mancomunadas". 29/

El maestro Oscar Vázquez del Mercado expresa que: "no hay un concepto de obligación mercantil distinto del de obligación civil. La obligación, como sabemos, es el vínculo jurídico por el que una persona está sujeta, respecto de otra, a una prestación, un hecho o una absten- ción... sin embargo, siguiendo el concepto de obligación civil, se puede considerar que la obligación mercantil - constituye el vínculo jurídico por el cual un sujeto debe cumplir frente a otro una prestación que tiene carácter - mercantil, porque el acto que la origina es de naturaleza mercantil, un contrato mercantil. Los contratos son la fuente más importante de las obligaciones mercantiles, - puesto que la actividad de los comerciantes consiste esencialmente en contratar". 30/

Asimismo, opina el referido maestro que, de conformidad con lo preceptuado por los artículos 159 y 174 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito: "en el derecho mercantil se presume la solidaridad en las obligaciones. En el derecho civil, cuando los deudores de una obligación son más de uno, cada cual, salvo algunas excepciones, quedan obligados hasta un límite, que es su cuota ... Es diverso en el derecho mercantil, los codeudores de una obligación quedan, porque así se presume, obligados solidariamente, al grado que el acreedor puede exigir de cada deudor el pago total del crédito, salvo pacto en contrario". 31/

Otra distinción señalada por Vázquez Del Mercado, - es que en las relaciones jurídico-mercantiles existe una presunción de onerosidad, es decir, que todo contrato específicamente mercantil, resulta siempre oneroso; no así los civiles, que pueden ser gratuitos.

En relación con los términos menciona que: "en la actividad del comercio, se impone una rapidez en la ejecución de las obligaciones, de ahí que los términos dilatorios de la ejecución, aceptable en el derecho civil, no son compatibles con la celeridad y la escrupulosa consideración del tiempo, propias de la contratación moderna..."

". . . La significación del término asignado a una

obligación es diversa en el derecho civil y en el mercantil. En el derecho civil, es accesorio a la voluntad y puede imponerse o no por el contratante. En el derecho mercantil, la observación del término se exige con más rigor a causa del alto valor que se concede al tiempo para liquidar rápidamente el contrato". 32/

Por último el referido autor, expone que a diferencia con el derecho civil, si la obligación mercantil no se cumple, no cabe la posibilidad de conceder ningún plazo, y "...en las obligaciones de naturaleza civil, los requisitos de la mora son, el vencimiento de la obligación, la falta de prestación por el deudor, e interpelación del acreedor al deudor. En derecho mercantil, no es requisito de mora la interpelación del acreedor, respecto de los contratos que tuvieren día señalado para su cumplimiento; originándose los efectos de la morosidad a partir del día siguiente del vencimiento del plazo". 33/

El maestro Sánchez Medal, considera como razones de fondo, para la división entre contratos civiles y contratos mercantiles, las siguientes: "a) los contratos mercantiles entre ausentes se perfeccionan conforme a la teoría de la expedición (art. 80 Código de Comercio), en tanto que los contratos civiles entre ausentes se perfeccionan conforme a la teoría de la recepción (art. 1807 Código Civil); b) en los contratos mercantiles no cabe la le

sión (art. 385 del Código de Comercio), que, en cambio, sí es posible en los contratos civiles (art. 17 y 2228 Código Civil); y c) hay contratos esencialmente civiles, como el arrendamiento de inmuebles, y otros contratos que de ordinario son mercantiles o mixtos, por lo menos, como el contrato de obra a precio alzado (art. 75-VI Código de Comercio) conviene hacer notar a este particular, que contra cierta opinión doctrinal (Mazeaud), puede haber contratos mercantiles gratuitos para la venta de refrescos u otras bebidas". 34/

En razón de lo anterior, podemos concluir, que las principales diferencias existentes, entre los contratos mercantiles y los civiles, se dan por: el régimen legal aplicable a cada contrato; por los elementos personales u objetivos que intervienen en éstos; por el objeto; por el procedimiento judicial en que se resuelvan sus controversias; por la forma; por mancomunidad y solidaridad; por los plazos y mora, y por el perfeccionamiento de éstos entre ausentes.

CAPITULO SEGUNDO

EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES

- A) MARCO HISTORICO.**
- B) CONCEPTO.**
- C) ELEMENTOS.**
- D) CARACTERISTICAS.**
- E) DERECHOS Y OBLIGACIONES.**

A) MARCO HISTORICO

En Virtud de los escasos antecedentes que existen - en relación al tema específico a desarrollar, en el presente capítulo, hemos de considerar la opinión de notables tratadistas de derecho marítimo, como el connotado autor Antonio Brunetti, el cual expresa que "... En la edad más antigua (era mediterránea o hasta el año 850 antes de Jesucristo), Egipcios, Asirios, Caldeos, Fenicios, como atestigua Herodoto, en diversas proporciones, contribuyeron al incremento del comercio por el mar y por los ríos. El Código de Hammurabi, que se remonta al 2100 a.C. resulta ser el monumento más antiguo que se conoce y que contiene algunos artículos relacionados con las construcciones navales... Durante el período Helénico-Cartaginés (850-146 a.C.), los griegos fueron los artífices de su propia potencia naval, sin que hubiesen aprendido de los fenicios la construcción de embarcaciones, puesto que los métodos de navegación y el carácter estrictamente nacional de su idioma, prueba que debieron a si mismos el desarrollo de su arte náutico". 35/

En la Europa Meridional, la legislación marítima de la edad media, se divide en: 1) legislación estatutaria de los puertos adriáticos; 2) legislación de los puertos tirrenos, y 3) legislación de las ciudades occidentales de la cuenca del mediterráneo. Figuran en el primer gru-

po los estatutos de Venecia, que contienen el "Capitulare Navium" que trata de las normas sobre las medidas de las naves. 36/

En relación con los empresarios marítimos, Antonio Brunetti menciona: "... La posición del armador en el derecho romano, se aproxima mucho a la del derecho moderno; el exercitor navis, era el verdadero jefe de la empresa, en él se concentran los poderes de organización y de gestión, sin que fuera necesario que la nave le perteneciera en propiedad; el magister, en cambio, es un delegado suyo; puede ser también una persona non sui juris (esclavo o - filius familias), pero tiene el gobierno, esto es, el mando y la gestión técnica... La particular relación entre - exercitor y magister, da origen a la actio exercitoria, - de índole honoraria y perpetua, cuya característica estriba en hacer recaer sobre el preponente (exercitor) la responsabilidad de los actos efectuados por otra persona. Con la introducción de esta acción, se consigue actuar en forma representativa indirecta." 37/

Asimismo, Antonio Brunetti señala que durante "La época imperial florecen las grandes sociedades de armadores, pero en la bizantina, con la decadencia del tráfico marítimo mediterráneo, la figura clásica del exercitor, - desaparece. Armador y capitán, se hallan reunidos en la misma persona, lo que bajo el imperio del derecho romano.

existía sólo en orden a las embarcaciones menores". 38/

Y agrega. "... en la época romana, la nave construda con materiales que no pertenecían al constructor, pertenecía al propietario de los materiales; si el constructor echaba mano de materiales ajenos de buena fe, podía - retenerlos pagándolos o restituyéndolos en cantidad y en calidad". 39/

La construcción de la nave es el medio originario de adquisición, según Brunetti, "... a medida que avanza su construcción se convierte en objeto de propiedad para el constructor o para la persona por cuenta de la cual aquél trabaja... La construcción por economía, característica de las naves de madera de pequeño tonelaje, fue ampliamente practicada hasta la primera mitad del pasado siglo. El futuro armador adquiría los materiales y procedía a la - elaboración de todas las piezas de madera, generalmente bajo la dirección de un capitán y confiaba a otros artifices la confección de los aparejos y accesorios (cordajes, velas, armas, etc.). Frecuentemente eran varias las personas que se reunían constituyendo una empresa de construcción..." 40/

En relación con los astilleros (empresas constructoras de barcos), el multicitado autor indica: "Con la navegación a vapor, comenzaron a surgir los astilleros que en

el campo de la industria, ocuparon el puesto del antiguo constructor armador, convirtiéndose en empresarios, por cuenta propia para especular con el coste de la obra, vendiendo a los armadores la nave terminada. La institución de los astilleros, si no ha creado, cuando menos ha desarrollado y dado empuje al 'contrato de construcción' contrato complejo, como compleja es la misma obra, debido a los cuantiosos valores económicos confundidos en la especulación, y por la subordinación a la política proteccionista del estado otorgada a la industria naval": 41/

Por lo que se refiere a nuestro país, Juan de Dios Bonilla, reseña que: "Gobernando la provincia de Yucatán, que comprendía también la región campechana, Don Guillén de las Casas, de 1573 a 1582, se construyó el primer buque mexicano en el astillero de San Román, de aquel puerto, - con arboladura de Balandro que recibió el nombre de San Francisco y zarpó con destino a Veracruz en su primer viaje... la construcción del San Francisco inició en Campeche la industria de la construcción naval, en la que se distinguió, por la buena calidad de las obras navales, - tanto por la excelencia de sus maderas, como por la competencia y habilidad de sus carpinteros de ribera y calafates. . . En estas tierras de la que fuera la nueva España, México se inició en el campo de la cultura marítima y de la contratación de sus construcciones navales. Siendo la Ciudad donde se escribió y publicó, el primer tratado de

construcción naval y de navegación en América. El libro se imprimió en la casa de Pedro Ocharte en el año de 1587, y su autor, Don Diego García de Palacios, del colegio de su majestad y oídas de la real audiencia de la Ciudad; dicho tratado se titula: 'Instrucción náutica para el buen v^o y regimiento de las naos, su traza y gobierno, conforme a la altura de México'... " 42/

Por lo expuesto, resulta notable el desarrollo de la construcción de buques, en la praxis de la humanidad, así como de los diversos ordenamientos reguladores de esta actividad comercial, que se traduce en trascendental importancia para la economía mundial, en consideración a que la finalidad de los buques siempre ha sido el tráfico marítimo.

B) CONCEPTO

Con el objeto de establecer el concepto jurídico del contrato de construcción de buques, debemos denotar primeramente que el término construcción, proviene del latín - constructio-tionis, que significa la acción y efecto de construir, que a su vez es fabricar, y posteriormente tendremos que delimitar el concepto jurídico de buque, el cual es para el ilustre tratadista del derecho marítimo Raúl Cervantes Ahumada: "... un bien mueble, compuesto de

elementos diversos (casco, máquinas, anclas, velas en su caso, etc.), que en su conjunto constituye un aparato apto para navegar en el mar, y que está destinado a la navegación". 43/

Para Antonio Brunetti "...en el concepto de nave se comprendía toda construcción flotante (etiam rates) de cualquier forma y dimensiones apta para transporte en aguas marinas, fluviales, lacustres... Generalmente se la consideraba como cosa mueble (especialmente teniendo en cuenta la reivindicabilidad de sus accesorios), salvo para ciertos derechos por los cuales era considerada de naturaleza diversa". 44/

Al respecto, la ley no proporciona un concepto legal de buque; pero determina, según el artículo 106 de la ley de navegación y comercio marítimos, que: "se aplicarán a los navios las normas relativas a los bienes muebles".

Asimismo, señala el ilustre maestro Cervantes Ahumada que "... el concepto del buque, es un concepto jurídico, no material. Un mismo instrumento, sin cambiar su naturaleza o sus elementos materiales, puede ser o no un buque; por ejemplo: una embarcación destinada al recreo, será yate, y si se le destina al tráfico comercial marítimo, adquirirá la calidad de buque; un buque en operación

en el tráfico marítimo si se vende al gobierno, para desti
narse a fines militares, dejará de ser buque, para conver
tirse en navío militar. La expresión buque, llevará siem
pre implícito el calificativo de mercante. Para aplicar
a una embarcación la calificación jurídica de buque es ne
cesario que se produzcan dos extremos: a) que la embarca
ción sea técnicamente apta para la navegación en mar abier
to, y b) que esté destinada al tráfico marítimo... Concre
tando: buque es todo instrumento o aparato apto para la na
vegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico
marítimo". 45/

El autor Santiago Hernández Yzal considera que el -
contrato de construcción de buques, "es aquel por el cual
un comitente encarga la construcción de un buque a un as-
tillero". 46/

Para el maestro Omar Olvera de Luna este contrato -
es una figura jurídica compleja. Conceptuándole como, "el
contrato por el cual se obliga el constructor, mediante -
determinado precio, a construir el buque según los planos
e instrucciones recibidas y entregarlo en condiciones de -
navegabilidad dentro del plazo convenido". 47/

En razón de lo anterior, podemos sugerir el siguien
te concepto: El de construcción de buques es aquél por -

el cual, el constructor se obliga, por un determinado precio y cierto, a construir para el comitente el instrumento o aparato apto para la navegación en aguas marinas, - fluviales o lacustres y destinado al tráfico marítimo, de acuerdo con las especificaciones técnicas de construcción, dentro del plazo pactado.

C) ELEMENTOS

De igual forma que en la generalidad de los contratos, en el contrato de construcción de buque, se dan los elementos: reales, personales y formales, los cuales a sa ber son:

a) Reales, que son el precio y la construcción del buque. En la construcción a forfait, que es la más extendida actualmente, y de la cual nos ocuparemos en el punto relativo a las características, según Hernández Yzal, "... el astillero, tras haber cotizado un presupuesto, construye por cuenta ajena contra el pago de un determinado precio en forma escalar, a medida que progresa la construcción - del buque, de modo que el astillero aplica a la compra de materiales sumas anticipadas por el comitente o cualesquiera otras aunque no sea precisamente las abonadas por -- aquél". 48/

Al respecto, denota el maestro Olvera de Luna que:

el astillero deberá construir el buque, en el plazo y de acuerdo con los planos y normas técnicas pactadas y exigidas por las disposiciones vigentes al respecto; entregar el buque en la forma, tiempo y condiciones pactadas; y garantizar su navegabilidad frente a los vicios y defectos que pueda padecer. Por su parte el comitente o propietario, deberá recibir el buque por partes concluidas o al final de la construcción y cubrir el precio convenido, - que con frecuencia se financia mediante facilidades crediticias estatales, con cargo al crédito naval. 49/

La construcción debe ser posible física y jurídicamente.

De acuerdo con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos el artículo 98 nos dice: "Los astilleros deberán -- obtener autorización de la autoridad marítima para construir buques", y continúa, en su artículo 99, "al iniciarse la construcción de un navío, deberá darse aviso a la - autoridad marítima, indicando las características que tendrá".

Además, los planos de construcción deberán ser aprobados previamente por la autoridad marítima o comprobarse ante la misma que han sido aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida. 50/

b) Personales, que son: las partes que intervienen en este contrato, denominándose: armador, propietario, comitente, naviero o comprador a quien encarga la construcción del buque y paga un determinado precio por la obra. Y como contratista, constructor o astillero a quien construye el buque.

Al respecto, el referido maestro Cervantes Ahumada expresa que: "El naviero es el comerciante marítimo. Tal calidad se adquiere no por ser el propietario de un buque, sino por explotarlo en el tráfico marítimo. El propietario del buque puede no ser comerciante naval, si por ejemplo, arrienda el buque a un naviero, para que éste a su vez realice la explotación del buque... La calidad de naviero, esto es, de comerciante marítimo se adquiere por ser titular de una empresa naval (art. 127 LNCM)... Se llaman astilleros las instalaciones que se dedican a la construcción y reparación de barcos... El establecimiento de un astillero requerirá concesión, y ésta, deberá inscribirse en el Registro Marítimo Nacional (art. 96-III LNCM). El titular de la empresa de astilleros tiene el carácter de comerciante". 51/

c) Formales, consistentes en: el documento privado que deberá ser elevado a escritura pública, una vez que se haya terminado la construcción del buque y se hayan realizado las pruebas oficiales. Si éstas son satisfactorias se -

entrega el buque formulándose un "acta de entrega", en la que el armador deberá recibir el buque, declarando las condiciones de éste, las cuales deben ser las estipuladas en el contrato y el constructor declara que ha recibido el - precio pactado en dicho instrumento jurídico. 52/

Igualmente, la ley ordena que el contrato de construcción de buques, se inscriba en el Registro Público Marítimo Nacional, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 105 de la Ley ya antes mencionada, sin precisarse cuando.

Para Omar Olvera de Luna, las principales estipulaciones que deberá contener este tipo de contrato son: " . . .

1. Nombres y domicilios de las partes contratantes;
2. Descripción somera del buque;
3. Inspección a que tiene derecho el armador durante el tiempo que dure la construcción;
4. El derecho del armador de proponer modificaciones durante el tiempo de la construcción;
5. La forma en que habrán de realizarse las pruebas - sobre las amarras y las oficiales;
6. Las cantidades que habrá de entregar el construcu

tor al armador si el buque no cumple las condicio
nes estipuladas;

7. Lugar y fecha de entrega del buque;
8. El precio del contrato y los plazos para entrega de plazos parciales;
9. La propiedad del constructor sobre planos, cálcu
los, resultados de pruebas y otros documentos re
ferentes a la construcción del buque;
10. La obligación del constructor de tener asegurado el buque mientras no se realice la entrega del mis
mo al naviero.
11. El procedimiento a seguir en caso de incumplimien
to del armador de algún pago parcial;
12. El procedimiento a seguir en caso de incumplimien
to por parte del constructor;
13. La responsabilidad del constructor hasta el momento
de entrega del buque;
14. Lo relativo al pago de impuestos;
15. Lo relativo a patentes de construcción;

16. La jurisdicción bajo la que se estipula el contrato;
17. La fecha en que entra en vigor el contrato;
18. Domicilio legal de las partes contratantes, y
19. Lo relativo a transmisión de derechos por ambas partes". 53/

Como apéndice a ese trabajo se integra un modelo de contrato de construcción de compra venta de buques.

D) CARACTERISTICAS

Antes de referirnos a las características del contrato que nos ocupa, resulta de interés mencionar las particularidades que presenta éste; al efecto Brunetti señala:

La construcción por economía característica de las naves de madera de pequeño tonelaje consistía en que el futuro armador adquiría los materiales y procedía a su elaboración, bajo la dirección de un capitán, confiando a otros artifices la confección de los accesorios para éstas " . . . el astillero ejecuta y ofrece en venta al público de los armadores, la obra acabada con el concurso de la mano de obra de obreros especializados, que perciben sus jornales, o con los cuales contrata a tanto alzado su actio

vidad personal, en forma de arrendamiento de trabajo. La propiedad de los materiales, se traduce así en propiedad de la construcción acabada, hasta el punto de que el constructor pueda entregar la nave pronta a navegar, al armador, transmitiéndole con ella la propiedad misma". 54/

La construcción a forfait, por la cual "... naves de gran tonelaje se construyen como resultado de encargo hecho por el armador, por un precio determinado... con la adición de fórmulas de corrección, para el caso de una alza de precios en las primeras materias y en los jornales de la mano de obra, en el transcurso de trabajo. El astillero suministra y entrega la obra acabada, la nave flotante, estanca y equipada con todos sus detalles y accesorios, completa hasta en sus partes ornamentales, a cuyo fin el empresario de la construcción, por cuenta propia, - debe procurarse los materiales necesarios para la construcción. El contrato, en consecuencia, se dibuja como una - estipulación de entrega de cosa no fungible, o sea, de - arrendamiento de obra..." 55/

Para Hernández Yzal, "el contrato por el cual un comitente encarga la construcción de un buque a un astillero puede ser contemplado según dos vertientes, en cuanto a su naturaleza concierne, a saber: como contrato de venta y como contrato de obra. En cuanto a las modalidades, el contrato puede ser de construcción por economía o bien

a forfait o precio alzado". 56/

El mismo tratadista continúa diciéndonos que a la -
modalidad de la construcción por economía, se agrega la que
se da cuando el astillero constructor, no construye el bu
que por encargo, sino con ánimo de venderlo una vez que -
lo ha concluido; sucede generalmente en unidades relati-
vamente pequeñas, por las facilidades de organización de
trabajo seriado, menor financiación y mayor comercialidad
de tales unidades.

La teoría según la cual los contratos de construc-
ción del buque, constituye una forma típica de venta es -
de origen francés, y se basa en que, salvados los deta-
lles concretos del encargo, el astillero constructor tie
ne bastante autonomía en cuanto a la dirección técnica de
los trabajos. La doctrina francesa ha llegado a elaborar
la matización de la teoría de la venta de cosa futura, es
decir, el compromiso de construir un buque precisamente -
para asumir el de venderlo al comitente del encargo. 57/

Añade el autor Hernández Yzal: "La interpretación
del contrato de construcción del buque como contrato de
obra, implica la obligación del astillero de hacer un bu
que y la subsiguiente obligación de carácter simplemente
instrumental, de entregarlo. La diferenciación con la -

compraventa estriba en que la obligación de dar es esencial en ésta". 58/

Ahora bien, si caracterizamos en forma intrínseca al contrato de referencia, en sus dos modalidades, podemos resumir que éste es: principal, bilateral, oneroso, - conmutativo, formal, de tracto sucesivo, nominado y mercantil. A continuación procederemos a explicar cada una de estas características:

- 1) Principal, porque puede subsistir por sí mismo, sin necesidad de unirse a otros para su existencia y producción de efectos;
- 2) Bilateral, por las obligaciones recíprocas para las partes;
- 3) Oneroso, al estipularse proyectos y gravámenes recíprocos;
- 4) Conmutativo, dado que las prestaciones son ciertas desde que es celebrado el contrato;
- 5) Formal, en virtud de que el consentimiento debe ser expresado mediante documento privado, que deberá elevarse a escritura pública, al ser concluida la construcción del buque y que será inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional;

- 6) De tracto sucesivo, por producirse los efectos del contrato en forma continuada, o sea, de ejecución sucesiva;
- 7) Nominado o típico, pues su contenido ha sido estructurado expresamente por el legislador en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y
- 8) Mercantil, por estar regulado por una normatividad con tal carácter, porque una o ambas partes, tienen legalmente la calidad de comerciantes, y por su objeto y fin.

E) DERECHOS Y OBLIGACIONES

En este punto nos referiremos a las obligaciones y derechos del comitente y del constructor (a los cuales se les denomina en forma meramente enunciativa, más no limitativa, dada las diversas denominaciones que tienen las partes), resumiéndose de la siguiente forma:

En la construcción por economía, el comitente se -- obliga a procurar y facilitar todo o parte de los materiales y desde luego, a cubrir el costo que por el arrendamiento de obra se origine; a su vez el constructor se -- obliga a construir y entregar el buque.

En la construcción a forfait o a precio alzado, el comitente o propietario, se obliga a pagar el precio convenido, procurándose el constructor los materiales y la mano de obra necesaria para toda la operación, así como entregar el buque una vez que lo haya terminado.

Al respecto el maestro Omar Olvera de Luna agrega - que: "... I. en la construcción por ajuste o precio alzado, el constructor se obliga a entregar el buque terminado y en condiciones de total navegabilidad. Dada la importancia técnica de la construcción de un buque y las graves consecuencias dañosas de una construcción imperfecta, conviene que los navieros se reserven el derecho de vigilar la construcción a veces, por medio de sociedades clasificadoras de buques... II. hablando también de la construcción por ajuste o precio alzado, las obligaciones del adquirente del buque se reducen a recibir el buque y la de pagar el precio convenido. Este pago deberá realizarse, salvo pacto o costumbre en contrario, al hacerse la entrega del buque. En el caso que la construcción se haya hecho con materiales propios de la persona que dio el encargo, el constructor podrá retener en prenda el buque ya construido hasta que se le pague . . . hay ciertos inconvenientes en el pago anticipado del precio, por ejemplo, cuando se hacen pagos parciales a medida que el buque va siendo construido, en el caso de quiebra del constructor. También sufrirá pérdidas el adquirente en el caso que, durante la construcción,

el constructor haya constituido derechos reales sobre el buque. Ya hemos dicho que estos inconvenientes se evitan constituyendo una hipoteca del buque en construcción a favor del naviero". 59/

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su artículo 101, establece el derecho de propiedad, que le asiste al propietario o naviero, si éste hubiera aportado los materiales para la construcción del buque y se refiere también a que al respecto serán aplicables las normas relativas al contrato de obra.

Por lo que se refiere a el artículo 102, del mismo ordenamiento, éste establece que para el caso 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 terminada la construcción del buque.

Igualmente, acorde con la práctica común en este tipo de contratos, se pueden señalar específicamente, como obligaciones y derechos de las partes, considerando al efecto el modelo del contrato, apéndice de este trabajo, las siguientes:

- I) La obligación del constructor o contratista, de llevar a cabo la construcción del buque, a entera satisfacción

del comitente o armador, de acuerdo con las especificaciones técnicas aprobadas, así como, a la guarda y custodia de la embarcación, hasta su entrega;

- II) El comitente, armador o naviero, se obliga a cubrir a el constructor o astillero, el precio contractual pactado, en parcialidades, conforme al avance en la construcción, o bien, a la entrega del buque totalmente terminado, esto último se constituye en una compra venta de cosa futura;
- III) El constructor tiene derecho a que el precio pactado originalmente sea variado, mediante una revisión a partir de determinado grado de avance y en función a los incrementos porcentuales sufridos en los salarios mínimos de la zona, los cuales afecten directamente la construcción de la embarcación, y en su caso considerándose también el alza de los insumos;
- IV) El comitente tiene derecho a designar por escrito, a sus expensas y bajo su absoluta responsabilidad, a el o los inspectores, que lleven a cabo: pruebas, ensayos o análisis no especificados, para comprobar la calidad y condiciones del trabajo; gastos que corren por cuenta del comitente, salvo que de su resultado, aparezca que los materiales o equipos deben realizarse total -

o parcialmente, en cuyo caso serán pagados por el constructor, asimismo, el constructor se obliga a otorgar las facilidades necesarias para la supervisión o inspección que se requiera;

V) El constructor se obliga a otorgar fianza, a favor del comitente, expedida por institución legalmente autorizada designando como beneficiario a éste, por la suma equivalente al 10% del valor del contrato, para garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones asumidas por el constructor, en los términos contractuales. Póliza que estará vigente durante todo el período de construcción, hasta la entrega del buque; fianza que sólo podrá ser cancelada contra la presentación del acta firmada por las partes, en que se consigne la entrega del buque y la institución afianzadora, renunciará a los beneficios de orden y excusión y división de pago;

VI) El constructor se obliga a garantizar a el comitente por un período de seis meses, a partir de la recepción del buque, las responsabilidades derivadas por defectos o vicios ocultos en la construcción, mediante fianza que ampare un equivalente al 5% del precio contractual. Haciéndose cargo el constructor, de responder por las garantías otorgadas por los fabrican-

tes de equipos, materiales, maquinaria e instalaciones, si estas vencieran antes del término de 6 meses, a partir de la fecha de entrega del buque;

- VII) El constructor se obliga a asegurar a su costo, y a favor del comitente, en una institución de seguros debidamente autorizada, el buque, los materiales, equipos y demás elementos destinados al mismo, de acuerdo al programa de construcción en sus diferentes etapas, a través del seguro de contratista y obras en construcción y de colindancia, contra los riesgos previstos en los seguros, de uso general en la construcción naval;
- VIII) El constructor se obliga a entregar el buque, objeto del contrato, libre de todo gravamen;
- IX) El constructor tiene derecho a subcontratar parte del contrato, previa autorización del comitente, quien a su vez puede exigir a el subcontratista la obligación de solidarizarse en su responsabilidad con el constructor;
- X) El constructor se obliga a contratar bajo su exclusiva responsabilidad y cargo, el personal competente y debidamente calificado, que se requiera para la ejecución de la obra; sin que en ningún momento o por cualquier

circunstancia se considere al comitente como patrón - substituto;

- XI) El constructor tiene la obligación de responder por - los daños que se causen a tercero, ya sea al realizarse la construcción del buque, o por el buque en sí, - hasta la entrega de éste, por lo que el comitente queda liberado de cualquier responsabilidad derivada de estos conceptos;
- XII) El constructor se obliga a aceptar las modificaciones a los planos y a las especificaciones técnicas, requeridas por el comitente, siempre y cuando tales modificaciones no alteren las características principales - de la embarcación y éstas sean garantizadas también por el constructor, conviniendo en su caso las partes, cualquier incremento en el precio y plazos de entrega;
- XIII) El comitente se obliga a recibir el buque, una vez - que éste se encuentre totalmente terminado y en condiciones aptas para la navegación, lo cual deberá ser - comprobado mediante las correspondientes pruebas de mar; todos los gastos originados por dichas pruebas, serán a cargo del constructor;
- XIV) El constructor se obliga a efectuar las correcciones necesarias, cuando los valores obtenidos en las prue-

bas estén por debajo de los mínimos de aceptación; realizando nuevas pruebas en un tiempo no mayor de aquel que le comunique por escrito el comitente, las cuales efectuará bajo la inspección de éste;

XV) Una vez realizadas las pruebas y siendo sus resultados satisfactorios, se levantará acta de recepción provisoria, signada por los representantes autorizados - de las partes, a la cual tiene obligación el constructor, de anexar la siguiente documentación:

- Certificado de garantía del constructor;
- Certificado de libertad de gravámenes;
- Factura;
- Fianzas de garantías;
- Constancia de pago de derechos de artículos importados y permisos correspondientes;
- Relación de existencia de materiales de consumo (aceite, diesel, etc.), los cuales deben ser bonificados por el comitente;
- Planos definitivos de construcción actualizados a la entrega de la unidad;
- Constancia de inscripción en el Registro Federal de Vehículos, y
- Constancia de abanderamiento ante la capitania de puerto más cercana al domicilio del astillero.

- XVI) El constructor se obliga a entregar el buque, totalmente terminado y listo para navegar, en el plazo pactado en el contrato, salvo pacto en contrario, o bien en los supuestos de caso fortuito o de fuerza mayor, estipulándose para el caso de demora, penalidades diversas e incluso la rescisión del contrato;
- XVII) Las partes tienen derecho a rescindir el contrato, en caso de incumplimiento de la otra, de acuerdo con las causales previstas en el contrato y en la ley;
- XVIII) Las partes se obligan a someterse a la jurisdicción y competencia, que de común acuerdo establezcan en el contrato.

CAPITULO TERCERO

CONTRATO DE COMPRA VENTA DE BUQUES

- A) MARCO HISTORICO.**
- B) CONCEPTO.**
- C) ELEMENTOS .**
- D) CARACTERISTICAS.**
- E) DERECHOS Y OBLIGACIONES.**

A) MARCO HISTORICO

Con relación al contrato de compraventa de buques, hemos de remitirnos primeramente, a los orígenes de ésta, la cual para el maestro Arturo Díaz Bravo, resulta ser la "forma surgida y evolucionada del trueque, siendo el más importante de los contratos, por cuanto configura el mecanismo más ágil y sencillo para adquirir el pleno dominio de cualquier satisfactor". 60/

En términos generales, podemos señalar que en el devenir histórico del derecho, la compraventa (emptio-ventitio) ha sido contrato de particular importancia, y así, tenemos que en el derecho romano, según lo expresa el notable romanista Guillermo Floris Margadant, "... es un contrato bilateral, de buena fe, consensual, ya que se perfecciona por el simple consentimiento de las partes, antes de ser reconocido como contrato consensual, este contrato debía servirse, en casos importantes, del rito de la mancipatio (con la desventaja de que ésta no permitía una venta a crédito). Por estipulaciones especiales podían añadirse cláusulas especiales a dicha mancipatio. Por el contrato literis (a re, in personam) podía formalizarse eventualmente una venta a crédito. Para la compraventa de objetos menos importantes (res nec mancipi) la práctica se sirvió de una simple entrega a cambio de dinero.

Como antecedente de la clásica compraventa romana, encontramos también estipulaciones recíprocas; unas, para fijar los principales deberes del comprador, y otras, para delimitar los deberes esenciales del vendedor. Esta práctica correspondiente al típico espíritu del derecho primitivo, con su señalada tendencia a construir una relación bilateral con dos relaciones unilaterales. De este modo, un contrato más tarde esencialmente bilateral y, - por tanto en la época clásica, *bonae fidei*, podía recibir en tiempos preclásicos un carácter *stricti iuris*". 61/

Respecto a las características de la clásica compraventa romana, este connotado tratadista en cita menciona que:

- 1) No era contrato traslativo de dominio: el vendedor se obliga a transmitir, y la transmisión tenía que tomar, después de la celebración del contrato, la forma de - una *mancipatio*, *in iure cessio* o *traditio*. La compraventa romana, no trasladaba el dominio, sino que, daba lugar a una obligación de entregar. Lo cual era similar en los derechos modernos alemán y austriaco; en cambio en los derechos francés e italiano disponen que el consentimiento respecto del objeto y el precio trasladan, de una vez, el dominio. El derecho mexicana no se coloca al lado del derecho romano y alemán.

- 2) Admitía la posibilidad de una venta de cosas ajenas, -
remediando los inconvenientes de esta actitud mediante
el desarrollo de la figura de la evicción y del sanea-
miento.
- 3) El precio debía pagarse en dinero. Si se pagaba en bie-
nes o servicios, ya no constituía una compraventa, sino
un contrato denominado permuta (opinión proculeyana con-
traria a la sabiniana, que alegaba que, históricamente,
la permuta y la compraventa eran lo mismo). El precio
debía consistir: en dinero; ser fijo, es decir, deter-
minado o determinable; ser verdadero y ser justo. 62/

Por su parte, el maestro Omar Olvera de Luna expre-
sa que la compraventa en su definición, en el derecho ro-
mano, no se refiere a la transmisión de la propiedad, sino
a la entrega de la cosa, es decir, la compraventa no era -
traslativa de dominio; el vendedor sólo estaba obligado, a
la entrega de la cosa y a garantizarle al comprador una -
posesión pacífica y útil; respondiendo únicamente de las -
perturbaciones jurídicas de terceros a la posesión y de -
los vicios ocultos.

También, la compraventa podía recaer sobre cosas -
ajenas, en el sentido de que si el vendedor garantizaba -
al comprador la posesión en las condiciones antes referi-
das, el contrato era válido y el comprador no podía recla

mar entre tanto no se le privara de la cosa, aunque fuera de su conocimiento que la cosa era ajena. Evidentemente no quería decirse que la venta de cosa ajena fuera válida y que el mismo derecho autorizaba una disposición fraudulenta; lo único que significó fue que la obligación del vendedor no consistía en transmitir el dominio, y que, - por consiguiente, la venta era válida en tanto que garantizaba la posesión del comprador. 63/

Siguiendo al autor mencionado, observamos que el - contrato por sí solo no era traslativo de dominio, pues - era menester, recurrir a ciertas figuras jurídicas que se gún los tiempos se llamaron mancipatio, in jure cessio o traditio, para que en unión del contrato, se operase la traslación de la propiedad. Además ~~existían~~ figuras como la usucapión, para consolidar el dominio y también, como - se sabe que el primitivo contrato de cambio o permuta evoluciocionó hasta que se llegaron a emplear diversos metales cuya cantidad se determinaba pesándolos, como una mercancía común, para operar en las distintas operaciones de trueque. Por lo que los romanos denominaron al objeto que se daba - en cambio, merx y al metal pretium, formándose así los tér- minos de mercancía y precio.

Acorde con los principios romanos, el simple acuerdo de voluntades no era capaz de realizar ninguna transmisión de propiedad. La compraventa romana fue evolucionan

do en sus efectos, lo mismo que todos aquellos contratos, en los que el derecho de gentes introdujo serias modificaciones. Así, el derecho romano, en los últimos años de su vigencia, ignora, por haber caído en desuso, la mancipatio y la in jure cessio, que fueron sustituidos por la traditio.

Por otra parte en el derecho francés, en su primera época, se sostiene que la traditio es elemento esencial para que opere la transmisión de la propiedad, como se comprueba con las obras de Pothier. Otros autores contemporáneos sostenían que la compra venta por si sola, transfería la propiedad, pero al redactarse el Código Napoleónico, se asienta que tratándose de cosas ciertas y determinadas, la transmisión de la propiedad se opera como un efecto del contrato, sin necesidad de una traditio real o simbólica. 64/

Finalmente el tratadista en cita, apunta que los códigos civiles mexicanos de 1870 y 1884, al definir la compra venta, recuerdan a la definición romana, toda vez que expresan que el vendedor se obliga a entregar la cosa; - la venta es perfecta y obligatoria para las partes por el solo convenio en la cosa y el precio, además al ser perfecta, pertenece la cosa al comprador y el precio al vendedor; obligándose éste a la entrega de la cosa, a garantizar la evicción y el saneamiento de vicios; se declara -

nula la venta de cosa ajena y nadie puede vender sino lo que es de su propiedad. 65/

Ahora bien, por lo que se refiere específicamente al contrato de compraventa de buques, podemos decir que es una forma en derecho privado de adquirir la propiedad del buque.

De la manera anterior, desde la vigencia de los estatutos adriáticos, según Antonio Brunetti, la venta de la nave y de sus participaciones es regulada por el derecho público. Así "...el Capitularium Navium del Dogo-Ziani (13 de septiembre de 1229) establecía que los propietarios debían jurar no venderla sino a venecianos y a los forasteros, sólo en caso de peligro inminente e inevitable ... En la venta, la entrega era mediante el Constituto posesorio, con la cesión al comprador de los derechos derivados del ejercicio de la navegación... La nave, gradualmente en orden a los efectos de la compra venta, ha ido emancipándose del régimen ordinario de las cosas muebles. El crecimiento de su tonelaje, de su importancia, y por tanto de su valor, hacía cada vez más difícil la aplicación de tal régimen, quia vilis mobilium possessio, y sin tomas de esto se advierten, desde el siglo XIII en Italia, en las Consuetudini de Bari y en España, en el Código de las siete partidas de 1266... Se dice que aquél que vende la nave, casa o cabaña de ganado la debe facer saná. La

elaboración doctrinal ha contribuido bastante en la revisión de un principio que, si respondía a la tradición romana y a la realidad física, contrastaba en cambio con la realidad jurídica..." 66/

Con relación a la naturaleza de la nave, el autor - Antonio Brunetti, señala que al principio algunas teorías híbridas "...llegaban a igualar el trato de las naves con el de los predios urbanos o rústicos. En Francia y en los países bajos, hasta el siglo XVIII, se denota una marcada tendencia a inmovilizar la nave, tanto más, que bajo el imperio de las Coutumes, los muebles podían quedar sujetos a hipoteca, por lo cual también la nave se consideraba - como uno de los bienes susceptibles del retracto lignager y de otras transmisiones de índole feudal. Un edicto de 1666 publicado a instancia de la Cámara de Comercio de - Marsella, vino a afirmar la condición mueble de la nave, concediendo que pudiese ser vendida sin que el comprador fuese perseguido por deudas del vendedor; pero la Ordonnance de 1681..., declaraba que era una cosa mueble, no sujeta a ningún retracto ni derecho de carácter señorial, ... de este modo fue cortado el nudo de la cuestión; se consideró como cosa mueble sui generis, que en el derecho de perseguimiento (droit de suite), presenta uno de los rasgos - más notorios de la propiedad inmobiliaria... El reglamento de Luis XIV, establecía expresamente como base del reconocimiento de la propiedad naval, la declaración de los inte

resados hecha a los oficiales del Almirantazgo del lugar del domicilio del propietario, donde el acto hubiese sido debidamente registrado... El sistema fue perfeccionado en Francia al principio, con la sustitución del Almirantazgo, por los oficiales de finanzas, y seguidamente con el procedimiento de la francisation, asumiendo contornos más precisos y una disciplina más orgánica modelada gracias al sistema inscripcional inmobiliario de la vigente legislación italiana". 67/

El derecho positivo mexicano, regula concretamente - la compraventa de buques en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que al efecto dispone en sus artículos:

106: "Se aplicarán a los navios las normas relativas a los bienes muebles".

108: "El derecho de terceros sobre la propiedad de los accesorios de la nave, no podrá ser opuesto a quienes tengan privilegios sobre la misma".

110: "La enajenación del buque supone la de sus pertenencias y accesorios".

111: "Constarán en Escritura Pública o en póliza ante corredor, que deberán registrarse los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad sobre las embarca-

ciones que se destinen a un servicio público, cuando su valor exceda de \$500,000.00; o cuando se constituyan gravámenes sobre la nave, que deban ser inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional".

Asimismo, el referido ordenamiento preceptúa en su artículo 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 expecificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave"...

Por último cabe hacer notar, de acuerdo con el maestro Omar Olivera, que el buque puede ser objeto de copropiedad. Dos o más personas pueden ser propietarios de un buque mercante. En tal copropiedad, la limitación de responsabilidad por deudas, no opera en favor del copartícipe deudor, sino de los demás comuneros. No procede la detención del buque, pero sí el embargo de la cuota del partícipe deudor.

Respecto a los créditos de los acreedores, esto se enmarca dentro del régimen de mancomunidad como norma general, y de solidaridad como excepción.

Por otro lado, es de resaltarse que en la copropiedad, se señalan dos aspectos: como situación estática, derivada de la adquisición en común y como situación dinámica, por la que dos o más personas, con iguales derechos explotan - en común un buque. Situaciones que coinciden o no en el - condominio del buque, es decir, si lo explotan ellos mis - mos como copropietarios, coincidirán; mas no coincidirán si, por ejemplo lo arriendan a un tercero para su explotación. 68/

Observándose que la Ley de Navegación y Comercio Ma - rítimos, regula la copropiedad de los buques, en sus ar - tículos 112, 113, 114 y 115.

B) CONCEPTO

De la misma manera en que abordamos el concepto del contrato de construcción de buques, trataremos el corres - pondiente a la compraventa de buques, de acuerdo con algu - nos autores, entre ellos, el maestro Arturo Díaz Bravo, es de percatarnos que, el Código de Comercio no suministra - concepto alguno de la compraventa, por lo que para definir - la se está atento, a lo dispuesto por el Código Civil.

Asimismo resalta este autor: "Aunque no existen com - praventas mercantiles por su forma, sí las hay por los su - jetos que las celebran, por el objeto sobre el que recaen

o por el propósito con el que se contratan". 69/

Por lo anterior, tratando de definir el concepto de contrato de compraventa de buques, habremos primeramente de considerar al efecto la opinión de otros autores, respecto al concepto de compraventa en general. El distinguido catedrático Oscar Vázquez del Mercado se refiere a la compraventa, como "...un contrato que permite satisfacer una importante exigencia económica, la de adquirir en propiedad un bien y la de recibir por él su valor. Es el contrato de más aplicación, a partir de que fue superado el trueque o permuta. Regulado en pocos preceptos del Código de Comercio, toda vez que lo está ampliamente en el Código Civil". 70/

En este orden de ideas, el tratadista Omar Olvera - de Luna afirma que: "El contrato de compraventa es aquel por el cual uno de los contratantes (vendedor) se obliga a transferir la propiedad de una cosa o de un derecho, y el otro (comprador), a su vez se obliga a pagar por ellos un precio cierto y en dinero..." 71/

La definición legal, acerca del contrato de compraventa en general, se encuentra en el artículo 2248 del Código Civil para el D.F., que a la letra dice: "habrá compraventa, cuando uno de los contratantes se obligue a -- transferir la propiedad de una cosa o de un derecho y, el

otro a su vez, se obliga a pagar por él un precio cierto y en dinero".

Continuando con el autor en cita, observamos que al referirse dicho artículo a que la compraventa puede recaer sobre derechos, se está remitiendo a la cesión onerosa estudiada en la teoría general de las obligaciones, a cuya institución jurídica, en lo no previsto, impone sus normas. De la manera anterior, la noción propia del derecho civil, es insuficiente para precisar el concepto de la compraventa mercantil, que posee caracteres propios que la distinguen de la civil. Es preciso, entonces, determinar en que casos un contrato de compraventa se debe calificar como mercantil. En primer término, el artículo 371 del Código de Comercio, señala que son mercantiles las compraventas cuando se realizan con el propósito directo y preferente de traficar. Por otra parte, las fracciones I y II del artículo 75 del citado código, declaran como actos de comercio a las adquisiciones y enajenaciones, a las compras y a las ventas de artículos, mercaderías, muebles e inmuebles, verificadas con el propósito de especulación comercial. En estos casos la calificación de la mercantilidad de una compraventa, depende de un elemento intencional: el fin de traficar, el propósito de especulación mercantil. Es decir, la intención de obtener un lucro mediante la reventa de determinada cosa, el ánimo de reventa. En algunos casos, aun cuando no exista el ánimo de la reventa, -

C) ELEMENTOS

De la misma forma como en el contrato de construcción de buques, visto en el capítulo anterior, y al igual que en otros contratos, en el contrato de compraventa de buques, encontramos elementos reales, de esencia (para algunos autores), personales y formales. Los elementos reales nos dice el maestro Ramón Sánchez Medal, son "el precio y la cosa" 74/, que para efectos de nuestro contrato, será el buque.

En relación a estos elementos, el autor consultado expresa lo siguiente:

"I. La cosa vendida requiere: 1) que exista, sea corpórea o incorpórea, como derechos de crédito o energías -- (electricidad, energía atómica, etc.)" . . . También las cosas futuras pueden ser vendidas (1826) . . . cuando a cambio de un determinado precio, una de las partes se obliga a construir o hacer una determinada cosa, con materia les propios y bajo la propia dirección, no se está en el caso de una venta de cosa futura, sino de un contrato de obra a precio alzado (2616). . . 2) que la cosa sea susceptible de ser vendida, o sea que esté en el comercio (1825-3ª) y que no exista disposición legal que prohíba su enajenación. . . 3) que la cosa sea determinada o determinable en cuanto a su especie, cuota o cantidad . . . 4) que la

cosa no sea ajena (2260 y 2270)... II. El otro elemento real, es el precio, con estas características: a) Deberá de ser cierto... b) en dinero... c) justo... d) real, serio, verdadero..." 75/

Para el profesor Leopoldo Aguilar Carbajal, se consideran como elementos esenciales tanto el consentimiento como el objeto, y establece las siguientes consideraciones:

"El consentimiento, debe tener como contenido, respecto del vendedor transmitir la propiedad de la cosa o la titularidad del derecho, a cambio del precio; en el comprador, adquirir la propiedad de la cosa a cambio del pago del precio, artículo 2248... El objeto, como el otro elemento de esencia, debido a una necesidad técnica, debemos distinguir entre el objeto directo del contrato y el objeto indirecto. El primero consistirá en la compraventa, en la creación de las obligaciones, transmitir el dominio y pagar el precio. . . Por lo que se refiere al indirecto del contrato son la cosa y el precio..." 76/

Por otra parte, los elementos personales, son las partes intervinientes en este contrato, y usualmente en la compraventa se denomina como vendedor, a quien transmite la propiedad de la cosa vendida y comprador, a quien paga el precio por ésta.

Para efectos del contrato de compraventa de buques, podemos encontrar que las partes pueden denominarse indistintamente como: vendedor, contratista o astillero y como comprador naviero, comitente o armador.

Los elementos formales, son el escrito en que debe constar la compraventa, así como la inscripción de éste en el Registro Público Marítimo Nacional, conforme a lo preceptuado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. El maestro Omar Olvera de Luna expresa que la inscripción mencionada: "...constituye una de las excepciones legales frente a la naturaleza de la cosa mueble que se atribuye al buque. Los requisitos mencionados son esenciales para garantizar en el aspecto contractual los cuantiosos intereses que representa el buque". 17/

De acuerdo con la práctica usual en este tipo de contrato, las principales estipulaciones contractuales que debe contener, son las siguientes:

1. Nombre y domicilios de los contratantes;
2. Descripción general de la embarcación;
3. Inspección de la cosa;
4. Derecho del comprador de proponer modificaciones durante el tiempo que dure la construcción;
5. Lugar y fecha de la entrega de la cosa;
6. Precio del contrato y plazo para entrega de los pagos

parciales en su caso;

7. Condiciones de las pruebas a realizar;
8. Seguros;
9. Garantías;
10. Procedimientos en caso de incumplimiento de las partes;
11. Responsabilidad del vendedor;
12. Jurisdicción del contrato;
13. Vigencia del contrato y fecha en que entra en vigor;
14. Domicilios legales de las partes, y
15. Lo relativo a la transmisión de derechos por las partes.

Estas estipulaciones básicas en el contrato, ya se consideran en el capítulo anterior relativo al contrato de construcción, así como en el apéndice que se integra a este trabajo.

D) CARACTERÍSTICAS

En forma genérica, según el prestigiado autor Ramón Sánchez Medal, podemos citar que "La compraventa es un contrato sinalagmático; oneroso; generalmente comutativo; - salvo la compraventa de esperanza que tiene el carácter de aleatoria; generalmente contrato de ejecución instantánea, pero también en ocasiones de ejecución diferida (venta a plazo) o de ejecución escalonada (venta en abonos); consensual; cuando recae sobre muebles y formal, cuando versa sobre inmuebles, traslativo de propiedad" . . . 78/

Ahora bien, como característica de la compraventa mercantil, el connotado profesor Omar Olvera de Luna señala que éstas se pueden clasificar determinándose de la siguiente manera:

- a) Contrato principal, porque no necesita celebrarse otro para producir plenamente sus efectos en el campo jurídico.
- b) Contrato bilateral, porque da nacimiento a derechos y obligaciones recíprocas.
- c) Contrato oneroso, porque produce derechos y gravámenes recíprocos para los contratantes.
- d) Contrato conmutativo, porque los provechos y gravámenes son ciertos y conocidos para las partes desde la celebración del contrato.
- e) Contrato aleatorio, en ocasiones puede revestir esta característica cuando se trata de bienes futuros. Tal es el caso de la compraventa de cosa futura.
- f) Contrato instantáneo o de tracto sucesivo, en el instantáneo pueden realizarse las prestaciones inmediatamente, cuando la operación es al contado; cuando es en plazos, será de tracto sucesivo.
- g) Contrato consensual en oposición a real, porque existe antes de la entrega de la cosa, la cual no es un elemento constitutivo de la misma; en cambio en las reales - la entrega de la cosa es un elemento necesario para -

su formación. Cuando el contrato recae sobre bienes muebles siempre es consensual, pero hay excepciones, principalmente en materia comercial. Cuando la venta recae sobre inmuebles, el contrato es formal, según los artículos 2316 y 2317 del Código Civil, del Distrito Federal.

- h) Compraventa privada y compraventa pública. La primera se realiza normalmente y la segunda, se hace al mejor postor, es decir, en almoneda, en subasta pública.
- i) Compraventa judicial y compraventa extrajudicial, la primera con intervención de los tribunales y la segunda sin intervención de los tribunales.
- j) Compraventa voluntaria y compraventa necesaria, en la primera las partes celebran el contrato libremente, en la segunda las partes constreñidas por una necesidad, por una obligación jurídica (promesa de compraventa).
- k) Compraventa judicial o forzosa está regida por normas especiales, importa la afectación de uno de los elementos esenciales, como lo es el consentimiento en virtud de que la operación se efectúa mediante ejecución forzosa, pues el juez es quien, ante la rebeldía del propietario y por imperio de la ley, sustituye la voluntad de éste firmando la escritura correspondiente, en

los casos: I Adjudicación por remate; II Compraventa de un bien en copropiedad, que no admite cómoda división; III Expropiaciones por causa de utilidad pública, y IV Cuando el contrato origen de la obligación a dolece de forma. 79/

Una vez señaladas las características de la compraventa en general y de la compraventa mercantil, podemos sugerir como propias características del contrato a que nos referimos en este capítulo, las siguientes:

- Contrato bilateral o sinalagmático, dado que genera obligaciones recíprocas para las partes;
- Contrato nominado, pues se aplican normas relativas a los bienes muebles y es regulado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- Contrato formal, porque debe constar por escrito y ser inscrito en el Registro Mercantil, constituyendo una de las excepciones legales frente a la naturaleza de cosa - mueble que se atribuye al buque;
- Contrato oneroso, por virtud de que ambas partes reciben una ventaja a cambio de un sacrificio patrimonial;
- Contrato de ejecución diferida, por los pagos escalona-

dos y la construcción escalonada;

- Contrato de ejecución inmediata, si la compraventa es de contado;
- Contrato principal, por su finalidad independiente;
- Contrato consensual, ya que no requiere de la entrega de la cosa para su perfeccionamiento, y
- Contrato mercantil, por ser la compraventa en el derecho privado, una de las formas más frecuentes de adquirir la propiedad de un buque, siendo éste el objeto del acto de comercio, además de ser celebrado entre comerciantes, existe el propósito directo y preferente de traficar, tal como lo señalan los artículos 75, fracción I y II y 371 del Código de Comercio.

E) DERECHOS Y OBLIGACIONES

En razón a que las siguientes determinaciones en cuanto a las obligaciones de las partes se deben entender como derechos de las contrapartes, haciendo esta aclaración, procederemos a determinar sólo las obligaciones contraídas en las líneas siguientes.

Así, basándonos en la concepción jurídica del maestro Olvera de Luna, podemos contemplar como obligaciones de las partes en la compraventa mercantil propias del vendedor las que a continuación transcribimos: " 1) la entrega de la cosa, que puede ser real, jurídica o virtual. - 2) Responder ante el comprador en caso de evicción y saneamiento... y para el comprador: 1) el pago del precio, en el término, plazo y lugar convenidos... 2) recibir la cosa comprada..." 80/

Por lo que se refiere específicamente a las obligaciones y derechos del contrato de compraventa de buques, desde nuestro particular punto de vista podemos señalar, que éstas son básicamente para el vendedor: a) entregar el buque en los términos y condiciones pactadas en la compraventa, que incluso se contempla en el contrato de construcción y compraventa, del apéndice ya citado, b) responder en caso de evicción y saneamiento. Por lo que se refiere al comprador, a) éste deberá cubrir el precio pactado, considerando al efecto los ajustes que por incrementos en insumos y mano de obra se presenten durante la construcción del buque, o bien, cubrirlo de contado, si dicho mueble se encuentra totalmente terminado y listo para navegar, y b) recibir el buque en partes, de acuerdo con el avance de la obra, o como universalidad de hecho una vez concluido.

CAPITULO CUARTO

FUNDAMENTACION LEGAL Y DOCTRINAL QUE DETERMINA QUE EL CONTRATO DE CONSTRUCCION Y COMPRAVENTA DE BUQUES ES MERCANTIL.

A) REGIMEN JURIDICO APLICABLE:

A.1) ADMINISTRATIVO

A.2) CIVIL

A.3) MERCANTIL

B) DIVERSAS TEORIAS QUE PRETENDEN EXPLICAR SU NATURALEZA:

B.1) ADMINISTRATIVAS

B.2) CIVILES

B.3) MERCANTILES

C) MERCANTILIDAD DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION Y COMPRAVENTA DE BUQUES.

A) REGIMEN JURIDICO APLICABLE

A.1) ADMINISTRATIVO.

A efecto de determinar el régimen jurídico que con carácter administrativo, le es aplicable en su caso, al contrato de construcción y compraventa de buques, habremos de tomar en cuenta las siguientes consideraciones contractuales y teóricas administrativistas, para continuar con la exposición concreta de las diversas legislaciones que dentro de la esfera del derecho público, norman a los contratos celebrados por la Administración Pública Federal.

Para el ilustre tratadista Miguel Acosta Romero: -
 "Formalmente será contrato administrativo aquél en el cual una de las partes sea el estado, a través de un órgano de la administración pública o de los organismos descentralizados, organismos desconcentrados o sociedades mercantiles de estado". 81/

Mientras que, para el insigne catedrático Andrés Serra Rojas, "El contrato administrativo es el negocio bilateral, que el estado realiza con una o varias personas - privadas o públicas, con propósitos de utilidad pública, para construir, modificar o extinguir un vínculo patrimonial o económico, regulado por leyes de interés público".82/

En relación con esta monografía, resulta necesario -

insistir sobre la importancia de algunos contratos administrativos, como el de obra pública, que tiene una importancia relevante en el renglón de las inversiones públicas. - Así, debemos resaltar el interés que tienen en México los contratos de construcción por medio de particulares que - asumen la responsabilidad de construir barcos, aviones, - carros de ferrocarril, implementos agrícolas como tractores, maquinaria, automóviles, viviendas en serie, carreteras, etc. 83/

Acerca de esta temática el maestro Serra Rojas, nos ilustra diciendo: "en todo contrato administrativo una de las partes contratantes debe ser el estado o un ente público. Un contrato entre particulares no es un contrato administrativo, aunque cualquier circunstancia accidental, revele la presencia de una entidad pública. No todo contrato celebrado por la administración es un contrato administrativo". 84/

En razón a lo anterior, podemos establecer que cuando el estado adquiere o manda construir buques, estaremos ante una contratación de naturaleza mixta, es decir, que le será aplicable un régimen de derecho privado y de derecho público.

Al respecto, el doctor Miguel Acosta Romero afirma

que el estado, para el cumplimiento de sus fines utiliza - innumerables instrumentos jurídicos (convenios y contratos), solicitando a los particulares, personas físicas o morales, su concurrencia a la realización de determinadas obras, - producción de bienes o a la prestación de servicios, mediante la contratación que celebran la administración pública con los particulares en forma voluntaria... En México no existe una ley que regula sistemáticamente y unitariamente a los contratos que celebra la administración pública, ni a los contratos de naturaleza administrativa, lo cual complica la problemática de análisis de un contrato sujeto a derecho privado o a derecho público. Y considera el mismo autor, que además, en la práctica mexicana, de forma - frecuente se presentan ejemplos de multiplicidad de contratos que la administración pública celebra con particulares y en los cuales se sujeta al derecho privado. Teóricamente son aceptables esta clase de contratos, justificándose la intervención del estado, en razón de los objetivos que persigue. 85/

No siendo factible afirmar la absoluta igualdad de las partes en contratos de esta naturaleza, pues aún cuando la administración pública se sujeta a normas del derecho privado no deja de formar parte del estado, y éste no pierde su personalidad de derecho público, sin ser susceptible de que se le apliquen los procedimientos de la eje-

cución y apremio, que se pueden invocar entre particulares.

Ahora bien, siguiendo el criterio del maestro Acosta, estarán sujetos al derecho privado, de forma enunciativa y no limitativa, los siguientes contratos:

- 1) Compraventa de inmuebles del dominio privado y otros - contratos previstos en la Ley General de Bienes Nacionales (D. O. 30-I-69); y
- 2) Otros contratos son: de arrendamiento; de prestación de servicios profesionales; de comodato y de donación y - adquisiciones.

En relación con las adquisiciones de mercancías y - bienes, resulta conveniente comentar que en el Diario Oficial de la Federación del 15 de octubre de 1980, la Secretaría de Comercio, publicó la norma de concurso para adquisición de mercancías, materias primas y bienes muebles que regulan algunos aspectos de estos contratos. 86/

Por otra parte, el profesor emérito Andrés Serra Rojas, menciona que si al contrato administrativo se le considera como de obra pública, se regirá entonces por lo dispuesto en el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual nos deja entrever - que:

Todos los contratos que el gobierno tenga que celebrar para la ejecución de obras públicas serán adjudicados en licitación, mediante convocatoria para que se presenten proposiciones en sobre cerrado, que será abierto públicamente. Asimismo, aclara que la forma más utilizada por la administración pública para celebrar el contrato de obras públicas, es el procedimiento del concurso y no por subagta, que señalaba anteriormente el artículo antes citado. 87/

Desde su particular punto de vista el mismo tratadista señala que: "la obra pública es una cosa hecha o producida por el estado, o a su nombre con un propósito de interés general y se destina al uso público, a un servicio público o a cualquier finalidad de beneficio general". 88/

Mientras que para que el siempre conciso catedrático Acosta Romero, la obra pública: "En un sentido amplio - será toda construcción integral o reparación, realizada - sea por contratistas o directamente por la administración pública, sobre cosas inmuebles o muebles directamente afectadas al dominio público". 89/

A mayor abundamiento, el maestro señala: "Los elementos de la obra pública son: a) el sujeto activo, que construye u ordena la construcción de la obra; b) el régimen jurídico, que es generalmente de Derecho Público; c) la obra, que es la construcción de determinados elementos ma

teriales de interés público, destinados a satisfacer necesidades generales, y d) el sujeto pasivo, que es el contratista que la ejecuta... La Ley de Inspección de Contratos y de Obras Públicas (D.O. del 4 de enero de 1966) no era clara, por lo que fue abrogada por la Ley de Obras Públicas, publicada en el D.O. de 30 de diciembre de 1980, en vigor a partir del 1º de enero de 1981". 90/

Una vez analizadas las consideraciones anteriores, podemos establecer que en el contrato de construcción y compraventa de buque, si uno de los contratantes y con propósitos de utilidad pública es el estado, se podrán observar en su régimen la aplicación de normas de derecho público, bien sea que se trate de una adquisición o de una construcción.

Así, el régimen jurídico administrativo aplicable a los contratos de esta índole será:

- 1) Artículo 134 Constitucional;
- 2) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;
- 3) Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios Relacionados con bienes muebles - - (8-II-85);
- 4) Normas de concursos para adquisición de mercancías, materias primas y bienes muebles (15-X-80);

- 5) Ley de Obras Públicas (30-XII-80);
- 6) Reglamento de la Ley de Obras Públicas (13-II-85);
- 7) Bases y normas generales para la contratación y ejecución de Obras Públicas, aplicables a todos los proyectos y obras que realicen las dependencias a que se refiere la Ley de Inspección de Contratos de Obras Públicas;
- 8) Reglas para la formulación e integración de las normas y especificaciones de las obras públicas - (8-I-82);
- 9) Reglas generales para la contratación y ejecución de Obras Públicas y de servicios relacionados con las mismas, para las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal (15-X-82)
- 10) Normas que deberán observarse en ejecución de - Obras Públicas (30-I-84); y
- 11) Ley del Registro Federal de Vehículos y su Reglamento.

El modelo del contrato que integramos como apéndice de este trabajo, contempla la contratación entre particulares, sin embargo, en el supuesto de que fuera el Estado - una de las partes, no implica que necesariamente sea de naturaleza administrativa el contrato de construcción y compraventa de buques.

A.2) CIVIL

Si al contrato de construcción y compraventa de bu-

ques se le atribuyera una normatividad de carácter civil, dado que generalmente a los contratos de construcción y compraventa les es aplicable dicho régimen, estaríamos en presencia de un contrato de obra a precio alzado y de compraventa de cosa futura respectivamente, regulados por el Código Civil vigente,

En relación con estos contratos el autor Leopoldo Aguilar Carbajal define al contrato de obras a precio alzado como aquél "...Por medio del cual una de las partes, llamada empresario, se obliga a realizar una obra, mueble o inmueble, suministrando los materiales necesarios y tomando a su cargo el riesgo de su ejecución, a cambio de una remuneración que se obliga a pagarle el dueño de la obra". ^{91/} Presentándose como variantes, según el citado autor, las siguientes:

- 1) Es a precio alzado, cuando el empresario aporta los materiales y la mano de obra.
- 2) Es por ajuste cerrado, cuando las partes fijan el precio de la obra y el empresario se obliga a poner los materiales y la mano de obra.
- 3) Es a destajo, cuando la remuneración del trabajador se determina por unidad determinada.
- 4) Es de empresa, cuando el empresario sólo aporta

su dirección técnica (contrato regulado por la Ley Federal de Trabajo).

El autor en cita, además expone, que dicho contrato se caracteriza por: principal, oneroso, bilateral, consensual o formal, intuitu personae (en algunos casos), de tracto sucesivo y civil. 92/, siéndole aplicable lo preceptuado en el título décimo, capítulo tercero del Código Civil vigente para el Distrito Federal (artículos 2616 al 2645).

Por lo que se refiere al contrato de compraventa de cosa futura, previsto en el artículo 2309 del ordenamiento antes citado, de acuerdo con el criterio de Aguilar Carbajal, esta es una modalidad del contrato de compraventa, - que consiste en permitir la venta de cosa futura, tomando el comprador el riesgo de que no llegase a existir, teniendo como régimen el mismo aplicable a la compra de esperanza (artículo 2792 del Código Civil). Asimismo, el artículo 1826 del Código Civil, expresa que pueden ser objeto - del contrato las cosas futuras, siempre que sean susceptibles de existir. 93/

De acuerdo con el artículo 106 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a los buques o navíos se les aplicará el régimen de los bienes muebles, el cual se regula por los artículos 752 al 763 del Código Civil en vigor.

En forma global, podemos concluir que el contrato de construcción y compraventa de buques, en lo no previsto - por la normatividad de carácter mercantil, le es aplicable supletoriamente el derecho común, es decir tanto lo preceptuado en el Código Civil como en el Código de Procedimientos Civiles vigentes para el Distrito Federal aplicable en materia comercial en toda la República, en concordancia - con lo dispuesto en el artículo 106 antes referido.

A.3) MERCANTIL

Diversos ordenamientos de carácter mercantil regulan al contrato de construcción y compraventa de buques, mismos que de manera enunciativa mas no limitativa, señalamos a continuación:

De la manera anterior, observamos que el Código de Comercio en sus artículos 19, 21, 75, 371, 1043, y 1050 - prescribe quiénes deben inscribirse en el Registro Mercantil; qué anotaciones se harán a las hojas de inscripción, de los actos reputados de comercio; cuáles son las compraventas mercantiles; la prescripción de las acciones; y - cuándo son juicios mercantiles respectivamente.

Por otra parte, el reglamento del Registro Público de Comercio, expedido el 18 de enero de 1979, en sus artículos 31 y 32 se refiere a distribución del material regis-

trable, es decir, el artículo 31 señala en su fracción VI, que corresponden al libro primero, los asientos relativos a buques; mientras que el artículo 32, en la fracción III, que corresponden al libro segundo, lo relativo al asiento de hipotecas de buques.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 21 de noviembre de 1963, contiene diversas disposiciones, como ley especial que lo es, correspondientes al buque y que se relacionan con el contrato objeto de este trabajo, entre las cuales se pueden mencionar las contempladas en los artículos: 1ª, 6ª, 7ª, 13, 14-IV, 17-VI y VII, 88, 91, 92, - 93, 93 bis, 94, 95, 96-I y VI, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 118 y 127. Ahora bien, de las anteriores disposiciones se destacan, los artículos integrantes del libro tercero, título I, capítulo I, que van del 98 al 105 y que se refieren a la construcción del navío.

El reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de agosto de 1980; la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada el 8 de enero de 1981; el reglamento aplicable a los capítulos tercero, cuarto y quinto - de la ley antes citada publicado el 27 de octubre de 1981; y la Ley Federal de Protección al Consumidor tienen también aplicación en el contrato de construcción y compraventa -

de buques.

Asimismo, en el contrato estudiado, a su vez se originan dos contratos accesorios, como son: el de fianzas y el de seguros, mediante los cuales se otorgan las garantías por vicios ocultos y defectos en la construcción y el cumplimiento de las obligaciones pactadas; así como el aseguramiento contra los riesgos previstos en los seguros, de uso general, durante cualquier tiempo de la construcción naval, cuya normatividad es de carácter mercantil. Por lo que serán aplicables también: la Ley sobre el contrato de seguro, la Ley Federal de Instituciones de Fianzas y la Ley General de Instituciones de Seguros.

B) DIVERSAS TEORIAS QUE PRETENDEN EXPLICAR SU NATURALEZA

En relación a las diversas teorías, que pretenden explicar la naturaleza del contrato examinado, hemos de aclarar que, dada la complejidad del contrato, casi no existe doctrina al respecto, salvo las que de una manera general a continuación se enuncian:

B.1) T. ADMINISTRATIVAS

El multicitado maestro Acosta Romero, apunta que: -
"según la doctrina civil los elementos de existencia del contrato son: el consentimiento y el objeto posible; y -

los elementos de validez, la capacidad de las partes, el - consentimiento expresado sin vicios, la licitud del objeto, motivo o fin y la forma.

Para nosotros, y según las ideas expuestas en el capítulo relativo al acto administrativo, y de acuerdo con el doctor Acosta Romero, los elementos del contrato serán:

a) los sujetos, b) la manifestación externa de la voluntad, c) el objeto, y d) la forma; los demás son requisitos o modalidades de los elementos del acto... No obstante lo anterior, la doctrina predominante aplica los principios del derecho civil a los elementos de los contratos -- administrativos". 94/

Asimismo, señala el notable administrativista: "los contratos administrativos son un concepto relativamente - nuevo, centro del derecho administrativo. Tradicionalmente la materia del contrato estaba regida por el derecho - civil. Generalmente el estado, cuando contrataba con los particulares, tenía otra técnica, se sometía al derecho - civil, se equiparaba al particular... Los típicos contratos administrativos, que señala la doctrina francesa, son los contratos de suministro y abastecimiento y el de obras públicas". 95/

Por otra parte, el ameritado maestro Andres Serra - Rojas, menciona que: "la escuela realista del derecho nie-

ga la existencia de los contratos administrativos. Para León Duguit no hay diferencia en cuanto al fondo entre un contrato civil y un contrato administrativo, porque en sus elementos intrínsecos UN CONTRATO TIENE SIEMPRE LOS MISMOS CARACTERES Y LOS MISMOS EFECTOS... Gastón Jerez, adopta la tesis de la autonomía de los contratos administrativos, indicando que hay una diferencia de fondo entre contratos civiles y contratos administrativos, PORQUE LOS EFECTOS DE ESTOS NO SON LOS MISMOS QUE DE LOS CONTRATOS CIVILES. André Laubadere, SEÑALA QUE ES INDUDABLE QUE EL REGIMEN JURIDICO ENTRE AMBOS CONTRATOS ES PROFUNDAMENTE DIFERENTE... 96/

Por último, afirma Don Andrés Serra que los contratos celebrados por la administración pueden ser:

- "a.- CONTRATOS CIVILES REALIZADOS POR LA ADMINISTRACION Y sujetos al régimen del derecho privado.
- b.- CONTRATOS ADMINISTRATIVOS, en los que necesariamente debe intervenir la administración en la gestión de un servicio público y con un régimen de derecho público determinado por la propia administración, en el cual se insertan cláusulas exorbitantes para regular la relación contractual". 97/

B.2) T. CIVILES.

Dentro del marco del derecho civil, países como

Francia, Italia y España, campean controvertidas posiciones doctrinarias, que pretenden explicar la naturaleza jurídica de la construcción y compraventa de buques respectivamente.

Así, el tratadista italiano Antonio Brunetti, - cita: "Si nos remontamos a los principios romanos, descendiendo a través de la elaboración del derecho común, hasta llegar a la doctrina francesa, vemos que la construcción de la nave a precio alzado, o sea, con suministro de materiales por parte del empresario, se define exclusivamente COMO UNA VERDADERA VENTA, o cuando más, como un CONTRATO MIXTO DE VENTA Y DE ARRENDAMIENTO. Nuestra doctrina más reciente en cambio, y por mayoría, entiende que se trata pura y simplemente de la figura jurídica de un -- ARRENDAMIENTO DE OBRA,,. Es de notar, que bajo el dominio del Código Napoleónico la cuestión fue resuelta al amparo del art. 1.711, que comprendía entre los arrendamientos, - el precio alzado de una obra, cuando los materiales eran proporcionados por quien había encargado la obra. La interpretación, a contrariis, conducía por tanto a reconocer que existía una compraventa en el caso en que los materiales hubiesen sido suministrados por el mismo que hubiese asumido el trabajo. El Código Albertino proclamó por el contrario, explícitamente (art.1.617), que existe arrendamiento de obra, aún en caso de que aquel, por cuenta de quien se ejecuta la obra, suministre los materiales..." 98/

Para el doctor Javier Dibar ^{99/}, la determinación de la naturaleza jurídica del contrato de construcción en general es uno de los temas más debatidos del derecho, dado que la doctrina de los autores dirime sus diferencias entre las posturas de la compraventa de cosa futura y la del arrendamiento de obra. Teniendo también gran predicamento una teoría mixta, la cual, propone como solución la ecléctica aplicación de las normas de la compraventa y las del arrendamiento de obra de forma conexinada. Siendo, por simples efectos prácticos, que la tesis más fácilmente aceptable sería la de la compraventa de cosa futura, en razón de la amplia regulación positiva de este contrato. Lo que no significa, que por ser una solución práctica y facilitadora, sea la correcta, toda vez que si así fuera, se debería aplicar una misma normativa a todos los negocios jurídicos, resultando esto, imposible y aberrante.

Dicha dicotomía, ya fue planteada en el derecho romano, entre las escuelas sabiniana y proculeyana, cuestión dirimida a efectos positivos por el Corpus Justiniano, que atribuyó la calificación de compraventa a todos los supuestos en los que el constructor suministraba los materiales. La concepción justiniana ha gozado de gran predicamento entre los juristas, pero desde el siglo XIX, la antigua discusión científica a vuelta a la plana de la conflictividad doctrinal, tomando partido los auto-

res de los Códigos Latinos, en la calificación de los con
tratos de construcción, naturalizándolos como arrendamien
to de obra. 100/

Por otra parte, el Código Civil Español, defi-
ne al arrendamiento de obras, como "... aquél por el --
cual una de las partes se obliga a ejecutar una obra por
precio cierto, y llama arrendador al que se obliga a eje
cutar la obra y arrendatario al que adquiere el derecho
a la obra y se obliga a pagarla. Por lo que se está an-
te un contrato en el que la actividad operativa se enmar-
ca en el resultado a obtener". 101/

Dé la forma anterior, si se contrata para que se
construya una cosa, se atiende tanto a la actividad cons
tructiva como al resultado, es decir, se está en presen-
cia de un objeto directo y otro indirecto o necesario. -
La actividad de fabricación es imprescindible para el re-
sultado, a eso se debe que el Tribunal Supremo de Justi-
cia de España, en función de la practicidad del objeto -
contractual, habla de arrendamiento de obras o contrato
de empresa. Mientras que la jurisprudencia francesa, -
tiene incluso para calificar el contrato como compraven-
ta, que distinguir del vendedor en general al vendedor fa-
bricante respecto a estos contratos. 102/

En resumen, la doctrina francesa es generalmen

te la punta de lanza de la teoría de la compraventa futura, dándole al contrato paliativos o no, como es el caso del LYON-CAEN y RENAULT, que para la materia de garantías sobre el buque construido, sostienen que deben aplicarse las normas generales de las obligaciones de hacer respecto a defectos menores y vicios ocultos, o de DANJON, que sostiene la aplicabilidad de las normas del arrendamiento de obra durante la construcción y las de la compraventa desde el momento de recepción de la obra. En oposición a los autores españoles e italianos, se afilian a la calificación del contrato de construcción de buque como arrendamiento de obra, movidos en parte por la calificación legal del contrato del Código Civil respectivo. 103/

B.3.) T. MERCANTILES

El desarrollo de este apartado, se basa fundamentalmente en la exposición que hace el tratadista doctor Javier Dibar, por considerar que este autor compendia de manera especial las corrientes doctrinales que sustentan la naturaleza jurídica de los contratos de construcción y compraventa de buques.

De tal forma, a continuación sus expresiones más trascendentes son citadas:

"La doctrina mercantilista clásica, y a su influjo las legislaciones, establecen una diferenciación -

en la normativa contractual positiva atendiendo a la parte que resultase aportante de materiales. Con ello se complica la calificación Institucional, y se escinde la doctrina de los autores sobre el punto de adquisición dominical entre la tesis de la adquisición originaria y la derivativa de la propiedad por el comitente, todo lo cual incide a su vez en la problemática de la propiedad durante la construcción y en la teoría de los riesgos". 104/

La doctrina mercantilista, en general, entiende que la aportación de materiales por el comitente, trasciende a la hora de aplicar una calificación a la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque, es decir, para la doctrina mercantilista clásica, si el comitente facilita los materiales de la construcción adquiere el buque construido a título originario, y en otro caso, a título derivativo. Se debe de indicar que es incorrecto en la práctica hablar genéricamente de aportación de materiales, puesto que no existe una limitación a los materiales, sino que cabe también una aportación técnica, cifrada en los planos y especificaciones técnicas de la construcción, por lo que lo correcto sería indicar aportaciones del comitente:

El autor Javier Dibar 105/, apunta que la doctrina ha sostenido que con la aportación de materiales, la obra pertenece en dominio originario al comitente, Apor

tación ésta que puede ser variable en su cuantía, desde la aportación absoluta o sustancial a la aportación de - escasa entidad económica. De esta manera, ante una aportación absoluta o muy esencial del comitente, el contrato de construcción de buque debe ser reputado como arrendamiento de obra, ya que el comitente le encarga la realización de un buque a un astillero, bajo precisas instrucciones, las cuales debe cumplir fielmente éste, sin responsabilidad por incorrecciones técnicas y defectos de cálculo de los planos aportados por el petitor. Sólo responde - de la correcta realización de su obra.

La gran importancia que buena parte de la doctrina mercantilista viene otorgando a la aportación de - materiales por el comitente, que por inercia proviene de la doctrina clásica del derecho mercantil, por el derecho positivo suscita dificultades en la teoría dominical de los mismos durante la vigencia de las obligaciones fácticas de los contratos para la construcción de buques.

Dada la incongruencia jurídica de los resultados arrojados por tales aportaciones, se discute sobre - adquisiciones originarias o derivadas. Resultando incorrecto calificar el contrato de construcción de buque como arrendamiento de obra, por el solo hecho de no aplicársele las normas del contrato de compraventa. No obstante, resulta cierto que si el comitente pone los materiales pa

ra la construcción del buque pedido al astillero constructor, no cabe la figura de la compraventa, puesto que el astillero vendería algo que está en el dominio del comprador, y que son los materiales.

Así, la construcción de un buque bajo pedido, es arrendamiento de obra ponga quien ponga los materiales, en razón de la estructura negocial y el objeto mismo del contrato. Mientras que el objeto del contrato de compraventa es sólo la transmisión dominical de un bien o derecho; el de arrendamiento de obra es el de hacer la res nova (la cosa nueva, que se va a construir y por ende, adquirir), y entregarlo al comitente.

Ahora bien, en la práctica común, lo que se observa es que el astillero construya con materiales y planificación técnica propios. Y es precisamente en esta forma contractual de la construcción de buques, donde se plantean a fondo los problemas científicos y prácticos sobre la determinación de la naturaleza jurídica de construcción de estos bienes muebles.

En congruencia con lo antes mencionado, cabe destacar que la doctrina científica, se divide fundamentalmente en tres posturas: 1) para los autores franceses y anglosajones estamos ante un contrato de compraventa futura; 2) para los Italianos y Españoles, ante un arren

damiento de obras, y 3) en la postura ecléctica o mixta.

Al respecto, el maestro Dibar, agrega que la tesis de la compraventa de cosa futura, se fundamenta básicamente en la doctrina de George Ripert, quien es el guía de los autores que propugnan dicha naturaleza, e indica que "constructor", es la empresa que aporta los planos, la mano de obra estrictamente considerada, los materiales, construyendo con todos esos medios y bajo su organización, el buque determinado contractualmente por un precio cierto. Suponiendo la venta de cosa futura, salvo que el constructor actúe bajo la dirección técnica del armador petitor de obra, encontramos que se producen las siguientes consideraciones jurídicas:

- 1) Que la propiedad del buque no se transmite hasta el momento de su entrega y recepción.
- 2) Que el buque se transmite con los cargos reales que le hubiera impuesto, en su caso, el constructor.

En general, podemos decir que la aportación de materiales por el constructor, es el punto sobre el cual, la doctrina científica francesa hace girar su calificación contractual. Así, lo mismo entienden los juristas franceses, el construir un buque para después venderlo, que venderlo antes de que sea construido, debiéndose ano-

tar que en el derecho francés, es observarse que la compraventa se perfecciona desde el momento del acuerdo de voluntades entre comprador y vendedor sobre cosa y precio.

Realmente, compraventa y arrendamiento de obra son contratos perfectamente diferenciables por su objeto. Por lo que hace a la tesis del arrendamiento de obra, esta teoría es absolutamente dominante en la doctrina científica española e italiana, y se refleja en sus respectivos códigos. De esta manera, el contrato de construcción científica y teleológicamente busca la obra, a diferencia del de compraventa, que pretende la transmisión dominical de un bien.

Pero aún dentro de la doctrina, que califica, al contrato citado como de arrendamiento de obra, existen desacuerdos sobre si el comitente adquiere el buque de forma originaria o derivativa, así como sobre la valoración jurídica de la entrega del buque por el constructor al comitente tras su construcción.

Una numerosa línea doctrinal del derecho mercantil, diferencia en cuanto a la forma de adquisición del buque en construcción, según el aportante; estando a la adquisición originaria o derivativa del comitente según los casos.

Así, sustentan los estudiosos, que si el comitente aportó los materiales, éste adquirirá el buque originariamente, y si los aportó el constructor éste adquirirá el buque originariamente y lo transmitirá (adquisición derivativa) al comitente con la entrega.

Para salvar la discrepancia doctrinal sobre la forma de adquisición, otros autores consideran que el adquirente originario es siempre constructor y derivativamente el comitente.

Por su parte, el tratadista español Santiago Hernández Yzaí, expresa que: "Desde el punto de vista jurídico la construcción de buques es el modo de adquisición de la propiedad ex novo, regido por normas contractuales muy matizadas mediante preceptos de carácter administrativo que reflejan la acción tuitiva del estado ... En su consecuencia y al respecto de la construcción de buques, importa contemplar, por una parte, la naturaleza jurídica del contrato privado que la regule y sus efectos; por otra, estudiar la forma de la intervención del Estado en cuanto a esa contratación particular o privada; y por otra, investigar la proyección que la construcción naval y su régimen jurídico ejercen en la economía nacional". 106/

Continuando con la expresión de este autor, obser

vamos que: "La teoría según la cual el contrato de construcción del buque constituye una forma típica de venta es de origen francés y ha resultado muy criticada. Se basa en que, salvados los detalles concretos del encargo, el astillero constructor tiene bastante autonomía en cuanto a la dirección técnica de los trabajos. Lo muy vidrioso de ese aserto ha llevado a la doctrina francesa más reciente a elaborar la matización de la teoría de la venta de cosa futura, es decir, el compromiso de construir - un buque precisamente para asumir el de venderlo al comitente del encargo..." 107/

Finalmente, el multicitado autor determina en relación al carácter mercantil del contrato de construcción de buques que: "En cuanto a la legitimación de las partes contractuales, el contrato de compraventa de buques, sigue en derecho español la tónica de la compraventa mercantil común.

La venta del buque se ha de otorgar siempre en escritura pública (carácter esencial del presupuesto de - publicidad), ha de ser inscrita en el registro mercantil y asentada en la certificación que de éste ha de obrar - en poder del capitán, a bordo en todo momento..." 108/

Como es de observarse y según las teorías tanto civiles como mercantiles antes expuestas, se puede concluir

que al contrato de construcción y compraventa de buques, se le considera: un arrendamiento de obra, o bien, una - compraventa de cosa futura respectivamente, sin que ésto implique o determine que su naturaleza jurídica, sea de carácter civil. y mucho menos administrativa, siendo mercantil ésta, lo cual concretaremos en el siguiente inciso de este capítulo.

C) MERCANTILIDAD DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION Y COMPRAVENTA DE BUQUES.

De conformidad con el orden jurídico mexicano, - existen unos actos esencialmente civiles; otros cuya naturaleza, civil o mercantil, depende de alguno o algunos de los elementos que los integran o de la relación que tengan con otros actos; y por último, un tercer grupo compuesto por los actos absolutamente mercantiles. En este último se encuentran el contrato de construcción y compraventa de buques, cuya mercantilidad se ha venido demostrando durante el desarrollo de este trabajo, en razón de su objeto, sujetos, fines y régimen jurídico aplicable, como a continuación procedemos a comentar desde nuestro - particular punto de vista.

I. POR EL OBJETO (Construcción y adquisición del buque). En nuestro derecho, los bienes considerados como

cosas mercantiles son: las partes sociales, las acciones y las obligaciones emitidas por las sociedades mercantiles (artículo 75-III del Código de Comercio); el dinero, cuando es objeto de remesa entre plazas diferentes (fracción XI del ordenamiento citado); los títulos de crédito (artículo 1º. Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito); los buques (artículo 1ª y 106 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos así como 21-XVI del Código de Comercio); las empresas comerciales (artículo 75 fracciones V, VI, VII, VIII, IX, X y XI del Código de Comercio); las patentes, las marcas y las demás manifestaciones de la propiedad industrial (artículo 1ª de la Ley de Invenciones y Marcas); por lo que es considerado el buque como cosa mercantil.

Lo anterior, podemos reafirmarlo, a través del decir del maestro Arturo Díaz Bravo, quien señala "... los buques son cosas mercantiles sólo en cuanto configuren instrumentos de comercio marítimo, tal es el supuesto de la Ley que regula su manejo y operación: Ley de Navegación y Comercio Marítimos (artículo 1ª)... " 109/

Por otra parte el carácter de los actos de comercio lo atribuye el artículo 75 del Código de Comercio no a las empresas mismas, sino a las operaciones que constituyen su actividad primordial. De tal modo, que si consideramos que la actividad preponderante de un astillero es

la construcción de barcos, se estará a lo preceptuado en la Fracción VI del citado ordenamiento, que a la letra - dice: La Ley reputa actos de comercio... VI" Las empresas de construcciones y trabajos públicos y privados". Por lo que la construcción de barcos resulta ser un acto de comercio.

II. POR LOS SUJETOS (contratantes). De las dos - partes que intervienen en la relación contractual estudiada en este trabajo, por lo menos, una siempre tendrá el carácter de comerciante. Dichas partes serán: El astillero constructor o vendedor y el comitente o comprador (que en algunos casos puede ser el Estado).

Al constructor de barcos se le denomina "ASTILLERO" el cual, es la instalación dedicada a la construcción y reparación de buques, Razón por la cual podemos afirmar que: El titular de la empresa de astilleros tiene el carácter de comerciante. Mientras que el comitente o comprador puede ser el "NAVIERO", que es el comerciante marítimo, cuya calidad adquiere, al ser titular de una empresa naval, que se dedique a la explotación del buque - en el tráfico marítimo (artículo 127 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos). Deduciéndose que ambas partes pueden ser comerciantes, o por lo menos una, que siempre será el constructor.

III. POR EL FIN, En base al objeto directo y preferente de traficar, y a lo que establece el artículo - 371 del Código de Comercio, consideramos a la compraventa de buques como mercantil, dado que el destino final del buque es el tráfico comercial marítimo. Entendiéndose el término traficar, de la manera que señala Díaz Bravo, "como comerciar, negociar con el dinero y las mercaderías, trocando, comprando o vendiendo, o con otros semejantes tratos..." 110/

Así tenemos, que el artículo 75 Fracción I del Código de Comercio, señala que son actos de comercio: "Todas las adquisiciones, enajenaciones y alquileres verificados con propósito de especulación comercial, de mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías, sea en estado natural, sea después de trabajados o labrados". Considerándose también de carácter mercantil, las compraventas previstas por otras leyes derivadas del Código de - Comercio, siendo tales: la compraventa de un buque, así como la de una empresa marítima, en concordancia con - los artículos 110 y 129 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por lo que se refiere al contrato de construcción de buques, esta es una figura jurídica compleja, que como ya lo hemos expresado, se ha manejado como una modalidad del arrendamiento, específicamente de obra a precio alzado,

la que es regulada por el régimen mercantil y al igual que la compraventa de buques es de carácter mercantil - por su objeto, sujetos y fines.

IV. POR EL REGIMEN JURIDICO APLICABLE. En los diversos ordenamientos de naturaleza mercantil, como son: - el Código de Comercio, la Ley de Navegación y Comercio Ma rítimeo, el Reglamento del Registro Público de Comercio, y el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, que señalamos en el punto A.3) del presente capítulo, se - enuncian diversos preceptos que regulan al contrato de - construcción y compraventa de buques, por lo que en consideración al régimen aplicable a este contrato, podemos inferir en su mercantilidad.

V. POR LA DOCTRINA. Finalmente, en apoyo a la - mercantilidad del contrato de construcción y compraventa de buques, son de invocarse a las tesis doctrinales que se han ocupado del estudio de su naturaleza jurídica, - mismas que fueron analizadas anteriormente.

CITAS BIBLIOGRAFICAS
con indicación numeral en el texto.

CAPITULO PRIMERO.

- 1 González, Juan Antonio. Elementos de derecho civil. Sexta edición, Ed. Trillas, México, 1979, pág. 159.
- 2 Margadant S., Guillermo Floris. Derecho Romano. Novena edición. Ed. Esfinge, S.A., México, 1979, pág. 317.
- 3 Cfr. Rojina Villegas, Rafael. Derecho civil mexicano. Cuarta edición. Ed. Porrúa, S.A., México, 1982, pág. 9. Vol. I.
- 4 Diccionario Enciclopedico Ilustrado VOX, Tomo I, Ed. Bibliograf, S.A., Barcelona España, 1965, pág. 838.
- 5 Aguilar Carbajal, Leopoldo. Contratos civiles. Tercera edición. Ed. Porrúa, S.A., México, 1982, pág. 24.
- 6 Cfr. Pina Vara, Rafael de. Derecho civil mexicano. Quinta edición. Ed. Porrúa, S.A., México, 1980, pág. 265. Vol. III.
- 7 Cfr. Sánchez Medal, Ramón. De los contratos civiles. Sexta edición. Ed. Porrúa, S.A., México, 1982, pág. 13.

- 8 Zamora y Valencia, Miguel Angel. Contratos civiles. Primera edición. Ed. Porrúa, S.A., México, 1981, pág. 21.
- 9 Cfr. Idem.
- 10 Idem.
- 11 Cfr. Ibidem, págs. 25 y 28.
- 12 Cfr. Aguilar Carbajal, Leopoldo. Op. cit., pág. 9.
- 13 Pina Vara, Rafael de. Op. cit., pág. 278.
- 14 Kelsen, Hans. El contrato y el tratado analizados desde el punto de vista de la teoría pura del derecho. Trad. de Eduardo García Maynez. Ed. Nacional, México, 1979.
- 15 Rojina Villegas, Rafael. Op. cit., pág. 10.
- 16 Pina Vara, Rafael de. Op. cit., pág. 64.
- 17 Sánchez Medel, Ramón. Op. cit., pág. 4.
- 18 Cfr. Ibidem, pág. 67.
- 19 Rojina Villegas, Rafael. Op. cit., pág. 11.

- 20 Aguilar Carbajal, Leopoldo. Op. cit., pág. 35.
- 21 Cfr. Ibidem, pág. 36.
- 22 Cfr. Sánchez Meda, Ramón. Op. cit., págs. 76, 77 y 78.
- 23 Cfr. Pina Vara, Rafael de. Op. cit., pág.302.
- 24 Olvera De Luna, Omar. Contratos mercantiles. Primera edición. Ed. Porrúa, S.A., México, 1982, págs. 1 y 2.
25. Díaz Bravo, Arturo. Contratos mercantiles. Primera edición. Ed. Harla, S.A. de C.V. , México, 1983, pág. 4.
- 26 Idem.
- 27 Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Curso de derecho mercantil. Tomo I. Cuarta edición. Ed. Porrúa, S.A., México, 1960, pág. 31.
- 28 Díaz Bravo, Arturo. Op. cit., pág. 22.
- 29 Ibidem, pág. 23.
- 30 Vazquez Del Mercado, Oscar. Contratos mercantiles. Primera edición. Ed. Porrúa, S.A., México, 1982, págs. 54 y 55.
- 31 Ibidem, pág. 55.

- 32 Ibid. págs. 60 y 61.
- 33 Ibid. pág. 61.
- 34 Sánchez Medal, Ramón. Op. cit., pág. 78.

CAPITULO SEGUNDO.

- 35 Brunetti, Antonio. Derecho marítimo privado. Primera edición. Ed. Bosch, Barcelona, 1951, págs. 80 y 81.
- 36 Cfr. Ibidem, pág. 90.
- 37 Ibid., pág. 114.
- 38 Ibid., pág. 115.
- 39 Ibid., pág. 144.
- 40 Ibid., pág. 360.
- 41 Ibid., pág. 361.
- 42 Bonilla, Juan de Dios. Historia marítima de México. Primera edición. Ed. Litorales, México, 1962, pág. 100.
- 43 Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho marítimo. Primera edición reformada. Ed. Herrero, S. A., México, 1984, pág. 447.

- 44 Brunetti, Antonio. Op. cit., pág. 144.
- 45 Cervantes Ahumada, Raúl. Op. cit., pág. 447.
- 46 Hernández Yzal, Santiago. Derecho marítimo. Primera edición. Ed. Cadí, Barcelona, 1968, pág. 30. Tomo II.
- 47 Olvera De Luna, Omar. Contratos mercantiles. Op. cit. pág. 109:
- 48 Hernández Yzal, Santiago. Op. cit., pág. 30.
- 49 Cfr. Olvera De Luna, Omar. Manual de derecho marítimo. Primera edición. Ed. Porrúa, México, 1981, págs. 154 y 155.
- 50 Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl. Op. cit., págs. 451 y 452.
- 51 Ibidem, pág. 818.
- 52 Cfr. Olvera De Luna, Omar. Contratos mercantiles. Op. cit., pág. 111.
- 53 Ibidem, págs. 111 y 112.
- 54 Brunetti, Antonio. Op. cit., págs. 360 y 361.

- 55 Ibidem, pág. 361.
- 56 Hernández Yzal, Santiago. Op. cit., pág. 30.
- 57 Cfr. Ibidem, pág. 30.
- 58 Idem.
- 59 Olvera De Luna, Omar. Op. cit., pág. 112.

CAPITULO TERCERO.

- 60 Díaz Bravo, Arturo. Op. cit., pág. 54.
- 61 Margadant S., Guillermo Floris. Op. cit., págs. 401 y 402.
- 62 Cfr. Ibidem, págs. 402 y 404.
- 63 Cfr. Olvera De Luna, Omar. Contratos mercantiles. Op. cit., pág. 43.
- 64 Cfr. Ibidem, págs. 43, 44 y 45.
- 65 Cfr. Ibid. pág. 45.
- 66 Brunetti, Antonio, Op. cit., págs. 148 y 149.
- 67 Ibidem, págs. 149 y 150.

- 68 Cfr. Olvera De Luna, Omar. Op. cit., pág. 62.
- 69 Díaz Bravo, Arturo. Op. cit., pág. 55.
- 70 Vazquez Del Mercado, Oscar. Op. cit., pág. 101.
- 71 Olvera De Luna, Omar. Op.cit., pág. 41.
- 72 Cfr. Ibidem, págs. 41 y 42.
- 73 Ibid. pág. 42.
- 74 Sánchez Medal, Ramón. Op. cit., pág. 128.
- 75 Ibidem, págs. 128, 129, 130, 131 y 132.
- 76 Aguilar Carbajal, Leopoldo. Op. cit., pág. 80.
- 77 Olvera De Luna, Omar. Op. cit. pág. 62.
- 78 Sánchez Medal, Ramón. Op. cit., págs. 114 y 115.
- 79 Cfr. Olvera De Luna, Omar. Op. cit., págs. 53 y 54.
- 80 Ibidem, págs. 57, 58 y 59.

CAPITULO CUARTO.

- 81 Acosta Romero, Miguel. Teoría general del Derecho Ad ministrativo. Cuarta edición. Ed. Porrúa, S.A., México,

- 1981, pág. 496.
- 82 Serra Rojas, Andrés. Derecho administrativo. s/n de edición. Ed. Olimpo, México, 1959, pág. 743.
- 83 Cfr. Idem.
- 84 Ibidem, pág. 744.
- 85 Cfr. Acosta Romero, Miguel. Op. cit., págs. 489, 490 y 491.
- 86 Cfr. Ibidem, págs. 492, 493 y 494.
- 87 Cfr. Serra Rojas, Andrés. Op. cit., 761.
- 88 Ibidem, pág. 762.
- 89 Acosta Romero, Miguel. Op. cit., pág. 500.
- 90 Ibidem, págs. 500 y 501.
- 91 Aguilar Carbajal, Leopoldo. Op. cit., pág. 201.
- 92 Cfr. Ibidem, págs. 201 y 202.
- 93 Cfr. Ibid. Págs. 83 y 84.

- 94 Acosta Romero, Miguel. Op. cit., pág. 490.
- 95 Ibidem, pág. 496.
- 96 Serra Rojas, Andrés. Op. cit., pág. 744.
- 97 Ibidem, pág. 746.
- 98 Brunetti, Antonio. Op. cit., págs. 364 y 365.
- 99 Cfr. Dibar, Javier. Naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque. Revista Estudios de Deusto, Bilbao, España, 2a. época, vol. 28/2, fas. 65, julio-diciembre 1980, págs. 1 y 2.
- 100 Cfr. Ibidem, pág. 2.
- 101 Cfr. Idem.
- 102 Cfr. Ibid., pág. 3.
- 103 Cfr. Ibid., pág. 15.
- 104 Ibid., pág. 6.
- 105 Cfr. Ibid., págs. 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 20 y 21.

- 106 Hernández Yzal, Santiago. Op. cit., pág. 29.
- 107 Ibidem, pág. 30.
- 108 Ibid., pág. 33.
- 109 Díaz Bravo, Arturo. Op. cit., pág. 58.
- 110 Ibidem, Op. cit., pág. 57.

CONCLUSIONES

Primera.- Jurídicamente entendemos por contrato al acuerdo de voluntades de dos o más partes, para crear o transferir obligaciones y derechos. En su esencia, no difiere el concepto, por lo que éste es aplicable a todo contrato. Asimismo para que se manifieste como acto jurídico, requiere de elementos de esencia y satisfacer determinados requisitos de validez.

Segunda.- La naturaleza jurídica del contrato es la de un acto jurídico plurisubjetivo, que permite crear o transmitir entre las partes derechos y obligaciones, resultando ser un acto de creación del derecho y la fuente más importante de las obligaciones.

Tercera.- Existen diversos criterios de clasificación del contrato. Clasificándose por la materia sobre que recaen en: civiles, mercantiles, administrativos y laborales; siendo mercantiles aquellos que constituyen algunos de los actos de comercio preceptuados en el Código relativo. Las principales diferencias entre los contratos mercantiles y los civiles son: por su objeto; por los elementos personales, objetivos y formales, así como por el régimen jurídico aplicable.

Cuarta.- La construcción de naves se ha venido dan-

do durante el devenir histórico de la humanidad, desarrollándose así la industria de los astilleros, y concomitante a éstos el contrato de construcción y compraventa de buques, que es el contrato por el cual, el constructor o astillero, se obliga por un precio determinado y cierto, a construir para el comitente el instrumento o aparato apto para la navegación en aguas marinas, fluviales, así como lacustres y destinado al tráfico marítimo, de acuerdo con las especificaciones técnicas de construcción, dentro del plazo pactado.

Quinta.- Se dan dos formas de construcción: Por economía, que es cuando el comitente o naviero adquiere por su cuenta los materiales necesarios, y contrata directamente con los técnicos la construcción del buque. Y a forfait, cuando el buque se construye por encargo del comitente o naviero, debiendo procurarse el astillero los materiales necesarios por cuenta propia. Resultando ser esta última, la forma más usual de contratación, la que considera nuestro derecho como compraventa de cosa futura.

Sexta.- Este contrato de construcción de buques, se caracteriza por ser: bilateral, principal, oneroso, consuntivo, formal, de tracto sucesivo, nominado y mercantil.

Séptima.- Desde el antiguo derecho romano, la compraventa era y es el más importante de los contratos; forma -

evolucionada del trueque, que configura la adquisición - del dominio de satisfactores. El contrato de compraventa de buque es una forma en derecho privado de adquirir la - propiedad del buque. Así, por dicho contrato, el vendedor, astillero o contratista se obliga a transferir la propiedad del buque al comprador, armador, comitente o naviero, cuya obligación es la de cubrir por éste un precio cierto y en dinero.

Octava.- Aún cuando no existen compraventas mercantiles por su forma, si las hay por el objeto en el que recaen: los buques; los sujetos que las celebran, el astillero y el naviero; y por el fin con el que se contratan: tráfico comercial; resultando ser la compraventa de buque totalmente mercantil, toda vez que concurren estos presupuestos, además de estar regulada por el régimen mercantil.

Novena.- Este contrato es: bilateral, nominado, - formal, oneroso, de ejecución diferida o inmediata, principal, consensual y mercantil.

Décima.- El contrato de construcción y compraventa de buques, se puede contemplar como uno solo, es decir, - de obra y venta, concertándose en el mismo acto jurídico, la modalidad de construcción, por economía o a forfait, - así como la transmisión de la propiedad ya sea originaria o derivativa.

Décima Primera.- Generalmente, el régimen jurídico aplicable a este contrato es de carácter mercantil, - por lo que es supletorio el derecho común y en su caso el público, cuando el Estado sea una de las partes contratantes.

Décima Segunda.- En base a lo anterior, el contrato de construcción y compraventa de buques es mercantil, en virtud de su objeto, sujetos, fines y régimen jurídico aplicable. Independientemente de que destacados autores mercantilistas se han ocupado del análisis de esta figura jurídica; aún cuando son pocos.

Décima Tercera.- En virtud de la importancia que - representa para la economía de nuestro país, el fomento - de la actividad constructora de buques, se sugiere, que este contrato se incluya como tema de estudio en los textos relativos a contratos mercantiles y en su oportunidad legislativa, una mayor determinación específica como figura de comercio en el Código de la materia.

BIBLIOGRAFIA GENERAL

1. Acosta Romero, Miguel. Teoría general del Derecho Administrativo. Cuarta edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1981.
2. Aguilar Carbajal, Leopoldo. Contratos civiles. Tercera edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1982.
3. Brunetti, Antonio. Derecho marítimo privado. Primera edición. Ed. Bosch, Barcelona, 1951.
4. Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho marítimo. Primera edición reformada. Ed. Herrero, S.A. México, 1984.
5. De Dios Bonilla, Juan. Historia marítima de México. Primera edición. Ed. Litorales, México, 1962.
6. Díaz Bravo, Arturo. Contratos mercantiles. Primera edición. Ed. Harla, S.A. de C.V., México, 1983.
7. Dibar, Javier. "Naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque". Revista Estudios de Deusto. Bilbao, España. 2a. época, vol. 28/2, fas. 65, julio-diciembre 1980.

8. González, Juan Antonio. Elementos del derecho civil. Sexta edición. Ed. Trillas, S.A. de C.V. México, 1979.
9. Hernández Yzal, Santiago. Derecho marítimo. Tomo II. Primera edición. Ed. Cadf. Barcelona, 1968.
10. Kelsen, Hans. El contrato y el tratado analizados desde el punto de vista de la teoría pura del derecho. trad. de Eduardo García Maynez. Ed. Nacional, México, 1979.
11. Margadant S. Guillermo Floris. Derecho Romano. Novena edición. Ed. Esfinge, S.A. México, 1979.
12. Olvera De Luna, Omar. Contratos mercantiles. Primera edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1982.
13. Olvera De Luna, Omar. Manual de derecho marítimo. Primera edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1981.
14. Pina Vara, Rafael de. Derecho civil mexicano. Quinta edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1985, Vol. III.
15. Rojina Villegas, Rafael. Derecho civil mexicano. - Cuarta edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1982. Vol. I.
16. Sánchez Medal, Ramón. De los contratos civiles. Sexta edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1982.

17. Serra Rojas, Andrés. Derecho administrativo. s/n de edición. Ed. Olimpo, México, 1959.
18. Vázquez Del Mercado, Oscar. Contratos mercantiles. - Primera edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1982.
19. Zamora y Valencia, Miguel Angel. Contratos civiles. Primera edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1981.

DICCIONARIOS CONSULTADOS

1. Diccionario Enciclopédico Ilustrado VOX. Tomo I. Ed. Bibliograf, S.A. Barcelona, España, 1965.
2. Diccionario Jurídico mexicano. Tomo II. Ed. UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1983.

LEYES Y REGLAMENTOS

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (art. 134). 1917.
2. Código de Comercio. 1889.

3. Código Civil para el Distrito Federal. 1928.
4. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal. 1932.
5. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. 1976.
6. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. 1963.
7. Ley Federal de Protección al Consumidor. 1975.
8. Ley Federal de Instituciones de Fianzas. 1985.
9. Ley General de Instituciones de Seguros. 1981.
10. Ley sobre el contrato de Seguro. 1935.
11. Ley para el Desarrollo Mercante de la Marina Mercante Mexicana. 1981.
12. Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios relacionados con bienes muebles. 1985.
13. Ley de Obras Públicas. 1980.
14. Ley del Registro Federal de Vehículos y su Reglamento. 1977/1980.

15. Reglamento del Registro Público de Comercio. 1979.
16. Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional. 1980.
17. Reglamento de la Ley de Obras Públicas. 1985.
18. Reglas para la formulación e integración de las normas y especificaciones de las Obras Públicas. 1982.
19. Reglas generales para la contratación y ejecución de Obras Públicas y de Servicios relacionados con los mismos para las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal. 1982.
20. Normas que deben observarse en la ejecución de Obras Públicas. 1984.
21. Normas de Concursos para adquisición de mercancías, materias primas y bienes muebles. 1980.

A P E N D I C E

A P E N D I C E

CONTRATO QUE PARA LA CONSTRUCCION Y COMPRA-VENTA DE BARCOS CAMARONEROS ESCAMEROS CELEBRAN POR UNA PARTE,

PRESENTADA POR _____, RE
 DE _____, EN SU CARACTER
 LA QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARA "EL COMPRADOR" Y POR LA
 OTRA ASTILLERO _____, A
 REPRESENTADA POR _____

----- EN SU CARACTER DE
 ----- A LA QUE EN ADELANTE SE LE DENOMI
 NARA "EL CONSTRUCTOR", DE CONFORMIDAD CON LAS DECLARACIONES Y
 CLAUSULAS SIGUIENTES:

DECLARACIONES:

- I. "EL COMPRADOR" declara:
- I.1 Que es una empresa Naviera, legalmente constituida y organizada bajo las Leyes de _____ justificando su legal existencia y la personalidad con que se ostenta con testimonio de la Escritura Pública número _____ de fecha _____ de mil novecientos _____, otorgada ante la Fe del Licenciado _____, Notario Público número _____ de _____, e inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de _____ con fecha _____, bajo el número _____ de la sección _____, ba
- I.2 Que es su interés contratar con "EL CONSTRUCTOR, la construcción y compraventa de _____ barcos camaroneros escameros, cuyas características técnicas se detallan en el clausulado respectivo.
- II. "EL CONSTRUCTOR" declara:
- II.1 Que es una empresa constituida legalmente justificando su legal existencia y la personalidad con que se ostenta con Testimonio de la Escritura Pública número _____ de fecha _____ de mil novecientos _____, otorgada ante _____

la Fe del Licenciado _____, Nota
 rio Público número _____, con y en ejercicio
 en el Distrito Judicial de la ciudad y puerto de _____
 estado de _____, e inscrita en el
 Registro Público de la Propiedad y de Comercio de esa
 localidad, el día _____ de _____ del mismo año, bajo
 el número _____, libro
 _____ de la Sección _____

II.2 Que

_____ tiene capacidad jurídica y económi-
 ca para contratar y obligarse así como la experiencia
 y capacidad técnica para asumir la responsabilidad de
 la ejecución de las obras objeto de este Contrato, dis-
 poniendo de la organización y elementos suficientes pa-
 ra ello, contando asimismo con personal y recursos pro-
 pios para poder dar cumplimiento a las obligaciones --
 contenidas en este instrumento con lo que libera al --
 COMPRADOR de cualquier obligación solidaria sobre res-
 ponsabilidad laboral o de cualquier índole que pudiera
 él tener.

C L A U S U L A S :

CAPITULO I. - OBJETO DEL CONTRATO

PRIMERA. - EL COMPRADOR encomienda al CONSTRUCTOR la construc-
 ción de barcos camaroneros escameros que son el objeto de este
 Contrato.

El CONSTRUCTOR acepta y en consecuencia se obliga por ello a -
 realizar el diseño, provisión de materiales, construcción, pue-
 ta a flote, equipamiento, pruebas y entrega a entera satisfac-
 ción del COMPRADOR, las embarcaciones objeto de este Contrato,
 de acuerdo a las Especificaciones Técnicas Definitivas aproba-
 das. La guarda y custodia de los barcos en construcción, mate-
 riales, equipos y todos los componentes de las embarcaciones -
 quedan bajo la exclusiva responsabilidad del CONSTRUCTOR hasta
 la entrega de cada barco.

SEGUNDA. - Integran este Contrato los siguientes documentos --
 que firman ambas partes:

- 1.- Especificaciones Técnicas de Construcción (Anexo No. 1).

- 2.- Relación de Planos Definitivos de Construcción que deberá presentar el CONSTRUCTOR al COMPRADOR dentro de los treinta días naturales siguientes a la firma del presente Contrato (Anexo No. 2).
- 3.- Planos de Construcción Definitivos (Anexo No. 2-A).
- 4.- Oferta del CONSTRUCTOR (Anexo No. 3).
- 5.- Detalle de Precios Unitarios (Anexo No. 4).
- 6.- Lista de Proveedores (Anexo No. 5).
- 7.- Programa de Construcción y Lista de Actividades (Anexo No. 6).
- 8.- Cronograma de Entregas de los barcos (Anexo No. 7).
- 9.- Plazo de Entrega de las embarcaciones (Anexo No. 8).

En caso de discrepancia entre los Planos de Construcción Definitivos y las Especificaciones Técnicas; prevalecerán las Especificaciones, en caso de divergencia entre cualquier anexo del Contrato y el Contrato propiamente dicho, prevalecerá este último, con excepción de convenios modificatorios que se llegaren a firmar posteriormente a la firma de este Contrato y de la legislación aplicable en ulterior forma.

TERCERA.- EL CONSTRUCTOR se obliga a diseñar y construir los BARCOS, objeto de este Contrato, siguiendo las reglas y normas de construcción contempladas en las Especificaciones Técnicas Definitivas aprobadas.

CAPITULO II.- ALCANCE DE LA CONSTRUCCION

CUARTA.- Las embarcaciones se construirán, equiparán y terminarán de acuerdo a los planos y las especificaciones que se anexan al presente Contrato como documentos integrantes del mismo y supletoriamente, de acuerdo a las normas dictadas por la mejor práctica de construcción de barcos camaroneros-esca-meros.

QUINTA.- Las características generales de las embarcaciones son las que se indican a continuación:

- Eslora Total.....	21.94 mts.	72'-00"
- Eslora de floración.....	20.42 mts.	67'-00"
- Manga Máxima.....	6.40 mts.	21'-00"
- Puntal de construcción.....	3.60 mts.	-12'-00"
- Calado de diseño en condiciones -- salida de puerto.....	2.44 mts.	8'-00"
- Capacidad de combustible.....	45.00 m3	
- Capacidad de lubricante.....	650 lts.	
- Capacidad de agua dulce.....	10.0 m3	
- Velocidad en pruebas a la potencia máxima continua y al calado de ---		

diseño.....	9.5	nudos
- Tirón a punto fijo al calado de-- diseño con tobera kort.....	7	tons.
- Volúmen de la bodega de escama...	70	m3
- Volúmen de la bodega de congela-- ción.....	20	m3
- Tripulación.....	7	hombres
- Autonomía.....	5000	millas náuticas

SEXTA.- Los componentes que forman parte en la construcción de las embarcaciones deberán ser de procedencia nacional con excepción de los contemplados en las Especificaciones Técnicas Definitivas de construcción.

CAPITULO III.- IMPORTE DE LAS OBRAS

SEPTIMA.- El importe total de las embarcaciones objeto del presente Contrato es la cantidad de: - - - - -
\$
----- . Esto es la cantidad de:--
\$
----- por cada embarcación. El precio incluye la totalidad de los pagos a cargo del CONSTRUCTOR por concepto de obra, materiales, seguros, por cualquier motivo fiscal, de derechos, impuestos federales o locales, o de cualquier otro orden, aceptando el CONSTRUCTOR no repercutir al COMPRADOR el impuesto al valor agregado por razón de en contrarse exento por disposición de Ley, así como todo tipo de gravámenes y/o cualquier otra clase de obligaciones derivadas de la ejecución y cumplimiento del presente Contrato, incluyendo asimismo el pago de derechos correspondientes por concepto de importación de artículos, maquinaria o equipo de procedencia extranjera, que de acuerdo con las Especificaciones Técnicas de Construcción, hayan de incorporarse a las embarcaciones, tomando en consideración que las mismas operarán en zonas no libres.

OCTAVA.- EL CONSTRUCTOR conviene que las cotizaciones, precios y pagos serán efectuados precisamente en Moneda Nacional.

CAPITULO IV.- FORMA DE PAGO

NOVENA.- El precio contractual será cubierto en ocho cuotas, previa aprobación de cada una de ellas por el COMPRADOR, de acuerdo con los lineamientos siguientes:

a) Las cuotas primera, segunda, tercera y cuarta, serán fijas

y no operará en ellas lo pactado en la CLAUSULA DECIMA - PRIMERA,

- b) Las cuotas quinta, sexta, séptima y octava, serán pagadas al CONSTRUCTOR de acuerdo con los porcentajes y circunstancias que en las respectivas cuotas se detallan, siendo indispensable para ello que personal que designe el COMPRADOR constate por escrito dirigido a éste, el cumplimiento de los eventos a que se refiere cada una de las cuotas, mediante CERTIFICADO DE INSPECCION, para lo cual el CONSTRUCTOR, una vez obtenido éste y que señale la conformidad del mismo, tendrá un tiempo límite de cinco días hábiles para la presentación de sus recibos, ya que de no hacerlo no podrá argumentar con posterioridad variaciones en los precios a que se refiere la CLAUSULA DECIMA PRIMERA.

Para el pago de la cuota SEPTIMA, se requerirá además la conformidad que establece la Cláusula DECIMA en su segundo párrafo.

- c) Las cantidades que amparan las cuotas, serán cubiertas por el COMPRADOR previa exhibición y entrega de los recibos correspondientes por el CONSTRUCTOR, los que deberán satisfacer todos y cada uno de los requisitos fiscales que al efecto requiera la legislación tributaria y que le sean exigidos por el COMPRADOR.

Acorde a lo anterior, las partes convienen en que el precio será cubierto en ocho cuotas aplicadas de la siguiente forma:

CUOTA PRIMERA. - 10% (diez por ciento) del precio establecido en el Contrato, o sea la cantidad de - - - - -
\$ - - - - -
dentro del término de diez días hábiles posteriores a la firma del presente Contrato.

CUOTA SEGUNDA. - 10% (diez por ciento) del precio establecido en el Contrato, o sea la cantidad de: - - - - -
\$ - - - - -
dentro del término de diez días hábiles posteriores a la entrega y satisfacción por parte del COMPRADOR de los planos de construcción definitivos que como Anexo "2-A" (dos A) deberá presentar el CONSTRUCTOR dentro de los treinta días naturales siguientes a la firma del presente Contrato para pasar a formar parte integrante del mismo, así como de la demás documentación que al efecto le sea requerida al CONSTRUCTOR por el COMPRADOR.

En caso de no aceptarse por parte del COMPRADOR estos documentos y las partes no pudieran ponerse de acuerdo, se estará a lo dispuesto en la CLAUSULA QUINCUAGESIMA SEGUNDA (de rescisión).

CUOTA TERCERA. - 25% (veinticinco por ciento) del precio establecido en el Contrato, o sea la cantidad de: - - - - -
\$

dentro del término de diez días hábiles posteriores a la entrega y satisfacción de los siguientes documentos:

- a) Relación de precios unitarios por parte de Proveedores, de cada uno de los materiales, equipos, elementos o componentes que intervienen en la fabricación de las embarcaciones, así como de la calidad y garantía que éstos ofrecen, y
- b) Ordenes de compra de todos los materiales y equipo necesarios para la fabricación e instalación de la roda, quilla, codaste, espejo, mamparas transversales y cuadernas.

CUOTA CUARTA. - 20% (veinte por ciento) del precio establecido en el Contrato o sea la cantidad de: - - - - -
\$

dentro del término de diez días hábiles posteriores a la instalación de la roda, quilla, codaste, espejo, mamparas transversales y cuadernas, así como de todas aquellas partes que de acuerdo con los planos y especificaciones técnicas sean necesarias para la instalación del forro, y -- presentar tanto copia de las cartas de crédito con carácter irrevocable otorgadas por una Institución Nacional de Crédito, legalmente constituida, que cubran los pedidos de toda la maquinaria y equipos de la construcción a que se refiere el apartado "a" de la Cuota Tercera, como copia de las órdenes de compra que demuestren los pedidos, siendo indispensable que en ambas queden comprendidos los insumos de procedencia extranjera.

CUOTA QUINTA. - 10% (diez por ciento) del precio establecido en el Contrato o sea la cantidad de: - - - - -
\$

dentro del término de diez días hábiles posteriores a la instalación del forro, colocación del motor principal dentro del casco, fijo preliminarmente, así como la línea de ejes tendida, descansando sobre cojinetes fijos en su posición preliminar.

CUOTA SEXTA. - 10% (diez por ciento) del precio establecido en el Contrato o sea la cantidad de:

\$

dentro del término de diez días hábiles posteriores a la instalación y prueba total de los siguientes sistemas de tuberías: agua de mar, circulación del motor principal, achique de sentinas y combustible.

CUOTA SEPTIMA. - 10% (diez por ciento) del precio establecido en el Contrato, o sea la cantidad de:-

\$

dentro del término de diez días hábiles posteriores a la recepción de las embarcaciones y que hayan sido en forma previa efectuadas y satisfechas las pruebas de mar a que se refiere el CAPITULO XIII (trece), así como también satisfechas las Especificaciones Técnicas y demás requisitos que establece la CLAUSULA CUADRAGESIMA CUARTA.

Esta cuota y la OCTAVA serán pagadas por el COMPRADOR, pero si hubiere penalidades pendientes a cargo del CONSTRUCTOR, las mismas serán deducidas de dichos pagos en los términos de las Cláusulas correspondientes de este Contrato y se harán efectivas las fianzas respectivas, pudiendo en todo momento el COMPRADOR reclamar en la vía y forma procedente, las penalidades en que pudiera incurrir el CONSTRUCTOR, aún después de efectuados los pagos de estas Cuotas.

CUOTA OCTAVA. - 5% (cinco por ciento) del precio establecido en el Contrato, o sea la cantidad de:-

\$

transcurridos los seis meses correspondientes al período de garantía de los equipos, como se indica en la CLAUSULA VIGESIMA CUARTA.

Para el pago de cada una de las cuotas se requiere que el CONSTRUCTOR haya presentado previamente la fianza a que se refiere la CLAUSULA VIGESIMA TERCERA, y para dar curso al pago de la CUOTA SEPTIMA se requiere que el CONSTRUCTOR haya presentado previamente la garantía a que se refiere la CLAUSULA VIGESIMA CUARTA.

EL CONSTRUCTOR y el COMPRADOR convienen que si por virtud de la flotación de la Moneda Nacional llegara a alterarse su paridad con relación a otras monedas en perjuicio o beneficio de alguna de las partes, ni la ventaja, ni la desventaja que pudiera originarse por ese hecho, serán motivo

de reclamación alguna.

DECIMA. - Los pagos a que se refiere la **CLAUSULA NOVENA**, podrán ser cubiertos por el **COMPRADOR** a su elección, en efectivo o mediante carta de crédito irrevocable, expedida por una Institución Nacional de Crédito.

Los recibos que presente el **CONSTRUCTOR** para cobrar, deberán acompañarse del Certificado de Inspección, en donde se consigne que se cumplió con la etapa respectiva, con excepción de la Cuota **SEPTIMA** ya que esta solicitud de pago independientemente del Certificado de Inspección, deberá acompañarse de la conformidad por escrito del evento realizado, debidamente firmada por el **COMPRADOR** a quien el **CONSTRUCTOR** faculta e instruye para ello.

Las cuotas **PRIMERA** a **OCTAVA** deberán cubrirse en un plazo que no deberá exceder de diez días hábiles después de la presentación de la factura y documentación requerida. A partir del décimo primer día hábil se ampliará el plazo de entrega de la embarcación afectada, en igual número de días a la demora que hubiera tendido el **COMPRADOR**.

DECIMA PRIMERA. - Variación de los Precios.- El precio será objeto de revisión a partir de la Cuota **QUINTA** como consecuencia y en función de los incrementos porcentuales que a los salarios mínimos de la zona que produzcan y afecten directamente la construcción de las embarcaciones y que se calcularán a la fecha de expedición del Certificado de Inspección del evento de construcción correspondiente a cada cuota y sobre el monto de la misma, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$P_i = P_o \left[0.7 + 0.3 \frac{M_i}{M_o} \right]$$

P_i = Monto real a pagar de cada cuota.

P_o = Monto contractual de cada cuota.

M_i = Costo a la fecha de expedición del Certificado de Inspección del evento de construcción correspondiente a cada cuota del salario mínimo de la zona de que se trate.

M_o = Idem M_i a la fecha de la firma del Contrato.

De existir incrementos en base a lo anterior, el **CONSTRUCTOR** deberá acompañar a su solicitud de pago de cada Cuota, la com

probación correspondiente; solicitud de pago que deberá presentarse al COMPRADOR en un término no mayor de cinco días hábiles posteriores a la recepción del CERTIFICADO de INSPECCIÓN que establezca la conformidad del evento de que se trate, ya que de no presentarse en ese tiempo, los incrementos a que se ha hecho mención no serán pagados por el COMPRADOR, cubriéndose únicamente el importe de la cuota que corresponda y perderá el CONSTRUCTOR su derecho a reclamar dichos incrementos.

Sólo se aplicará esta Cláusula cuando las variaciones de los salarios ocurran antes de la fecha contractual de entrega de cada barco, según cronograma de entregas aprobado.

CAPITULO V.- NORMAS TECNICAS Y PRUEBAS DE CALIDAD

DECIMA SEGUNDA.- EL CONSTRUCTOR construirá las embarcaciones, de acuerdo a lo pactado en este Contrato, a los Planos y Especificaciones Técnicas Definitivas aprobadas. Los materiales y equipos que emplee en la construcción tendrán la calidad requerida y estarán acordes a las normas indicadas en la CLAUSULA TERCERA y en las Especificaciones Técnicas Definitivas.

DECIMA TERCERA.- Cuando las Especificaciones determinen ensayos, análisis o pruebas que deban realizarse con los distintos materiales o equipos a emplear en la construcción de las embarcaciones, los gastos correrán por cuenta del CONSTRUCTOR. En caso de que los inspectores representantes del COMPRADOR consideren necesaria la realización de otros ensayos, pruebas o análisis no especificados, para comprobar su calidad o condiciones de trabajo, éstos gastos serán por cuenta del COMPRADOR, salvo que de su resultado aparezca que los materiales o equipos deben ser rechazados total o parcialmente, en cuyo caso serán pagados por el CONSTRUCTOR.

CAPITULO VI.- SUPERVISION DE LAS CONSTRUCCIONES

DECIMA CUARTA.- EL COMPRADOR tiene derecho a designar por escrito, a sus expensas y bajo su absoluta responsabilidad, el número de inspectores que estime necesario para verificar el fiel cumplimiento de este Contrato. El grupo de inspectores convenido se designa en este Contrato con el nombre de INSPECCION. Para efecto de la INSPECCION, se acreditará por escrito la personalidad de los inspectores del COMPRADOR. El representante del CONSTRUCTOR que atenderá a la INSPECCION, también acreditará su personalidad por escrito.

La INSPECCION actuará en las instalaciones del CONSTRUCTOR y tendrá acceso a la obra, objeto de este Contrato, a sus partes

y a los talleres y lugares en que ésta se encuentre en construcción en las horas de realización de las tareas. El CONSTRUCTOR se obliga a convenir con sus subcontratistas para que otorguen idénticas facilidades a la INSPECCION.

DECIMA QUINTA.- El CONSTRUCTOR proporcionará a la INSPECCION adecuadas y razonables facilidades de oficina, incluyendo teléfono, con excepción de llamadas de larga distancia para su uso y sin cargo para el COMPRADOR; además de los datos, relaciones e informes y toda clase de documentos técnicos y de programación de la construcción de las embarcaciones, motivo de este Contrato.

DECIMA SEXTA.- La INSPECCION tiene derecho a rechazar todo material o elemento provisto por el CONSTRUCTOR que no cumpla en calidad con los requerimientos de los planos, especificaciones y normas o los que hayan sido convenidos por escrito entre el COMPRADOR y el CONSTRUCTOR y no satisfagan calidad, normas o especificaciones, siempre y cuando dicho rechazo ocurra dentro de los 10 (diez) días hábiles siguientes a la fecha en que el CONSTRUCTOR comunique por escrito a la INSPECCION la llegada del material y/o elemento al astillero. De no hacerlo dentro del plazo, se extinguirá el derecho a dicho rechazo.

DECIMA SEPTIMA.- En virtud de lo establecido en la Cláusula anterior, el CONSTRUCTOR no podrá presentar al COMPRADOR, reclamación alguna por pagos suplementarios con respecto a gastos de cualquier índole, en que haya incurrido en razón del rechazo de tales materiales o elementos defectuosos, por indebido funcionamiento de las instalaciones, o por la realización subsiguiente de nuevos ensayos y/o pruebas.

DECIMA OCTAVA.- El CONSTRUCTOR notificará por escrito, con una anticipación no menor de cinco días hábiles a la INSPECCION, las fechas y horas en que deban realizarse las pruebas o ensayos.

DECIMA NOVENA.- La INSPECCION deberá comunicar, por escrito, al CONSTRUCTOR, cada vez que considere que no es necesario que algún miembro de la misma esté presente en los ensayos y/o en las pruebas.

VIGESIMA.- En caso de que la INSPECCION no asista a las pruebas o a los ensayos (salvo razones de fuerza mayor), o que de aviso por escrito al CONSTRUCTOR que no es necesaria su asistencia, este podrá efectuar los ensayos o pruebas con su propia organización de inspectores, con excepción de las pruebas de mar; éstas deberán realizarse siempre ante la presencia de la INSPECCION.

Si la INSPECCION por algún motivo no asiste en la fecha señalada a las pruebas de mar, el CONSTRUCTOR pospondrá dichas -- pruebas por un plazo no mayor de diez días hábiles y dará aviso también por escrito a la INSPECCION de la nueva fecha para la prueba. Transcurrido este período el CONSTRUCTOR puede -- efectuar las pruebas mencionadas, con los inspectores de su -- propia organización y en tal caso los certificados de los ensayos o pruebas serán de aceptación y en tal caso los certificados de los ensayos o pruebas serán de aceptación obligatoria para el COMPRADOR. Siempre que sea posible, las pruebas y ensayos se efectuarán en los lugares en que se estén construyendo las embarcaciones o en que se estén fabricando los materiales a inspeccionar.

VIGESIMA PRIMERA. - El CONSTRUCTOR a su costa suministrará el material y la mano de obra necesaria para los ensayos y pruebas que se llevarán a cabo de acuerdo con las normas establecidas en las Especificaciones Técnicas Definitivas.

VIGESIMA SEGUNDA. - Durante el período de responsabilidad a -- que alude la Cláusula CUADRAGESIMA QUINTA el CONSTRUCTOR indicará por escrito, que personas se encargarán de las reclamaciones del COMPRADOR para su atención inmediata. Al ocurrir demoras en atender las reclamaciones, que originen la paralización de la embarcación, se extenderá el período de responsabilidad del CONSTRUCTOR, en igual número de días que tarde en atenderse la reclamación y/o la reparación de la embarcación.

CAPITULO VII. - GARANTIAS

VIGESIMA TERCERA. - Dentro de los cinco días hábiles de la fecha de firma del presente Contrato, el CONSTRUCTOR deberá otorgar fianza a satisfacción del COMPRADOR expedida por institución legalmente autorizada para operar en el país, en cuya póliza se designe como beneficiario al COMPRADOR por la suma equivalente al 10% (diez por ciento) del importe total de este Contrato.

En la póliza de la fianza quedará expresamente consignado lo siguiente:

- I. Que garantiza el cumplimiento de todas las obligaciones asumidas por el CONSTRUCTOR en los términos de este Contrato.
- II. Que estará en vigor durante todo el período de construcción, hasta la entrega de las embarcaciones, incluyendo el período de responsabilidad a que se refiere la Cláusula CUADRAGESIMA QUINTA, hasta en tanto no presente el --

CONSTRUCTOR la fianza a que se refiere la Cláusula VIGESIMA CUARTA, debiendo contener asimismo el siguiente texto:

"La Compañía acepta expresamente continuar garantizando el cumplimiento de las obligaciones a que esta póliza se refiere aún en el caso de que se otorguen prórrogas o esperas al CONSTRUCTOR para el cumplimiento de las obligaciones que se afianzan..."

III. Que solo podrá ser cancelada contra la presentación del acta firmada por las partes, en que se consigne la entrega de las embarcaciones en su totalidad.

La Institución afianzadora deberá renunciar a los beneficios de orden y excusión y división de pago y cubrir el importe de la fianza al requerimiento del COMPRADOR.

VIGESIMA CUARTA. - Sin perjuicio de las responsabilidades derivadas por defectos o vicios ocultos a que se refiere la Cláusula CUADRAGESIMA QUINTA, el CONSTRUCTOR garantizará, por un período de doce meses, contados a partir de la recepción de cada embarcación, mediante fianza del 5% (cinco por ciento) del precio contractual de cada embarcación, el correcto funcionamiento de las máquinas, equipos e instalaciones a bordo. En caso de que exista reposición de partes, piezas, elementos, etc., en dicho período de doce meses, la garantía se extenderá por seis meses más para dichas partes, piezas o elementos exclusivamente. Además deberá contener el siguiente texto:

"La Compañía acepta expresamente continuar garantizando el cumplimiento de las obligaciones a que esta póliza se refiere aún en el caso de que se otorguen prórrogas o esperas al CONSTRUCTOR para el cumplimiento de las obligaciones que se afianzan..."

"Sólo podrá ser cancelada contra la presentación del acta firmada por las partes, en que se consigne, si fuere el caso, que no han aparecido vicios ocultos durante el período de responsabilidad posteriores a la entrega. En caso contrario, el período de responsabilidad de la afianzadora se ampliará hasta la fecha en que sean subsanados".

VIGESIMA QUINTA. - Si las garantías otorgadas por los fabricantes de los equipos, maquinaria e instalaciones empleadas en las embarcaciones vencieran antes del término de seis meses establecido en la Cláusula anterior, el CONSTRUCTOR se hará cargo de aquéllas, otorgando otras garantías que sustituyan a las de los fabricantes, con vigencia hasta seis meses después de la entrega de cada embarcación.

CAPITULO VIII.- SEGUROS

VIGESIMA SEXTA.- El CONSTRUCTOR se obliga a asegurar a su costa a favor del COMPRADOR y a satisfacción de éste, en una Institución de seguros debidamente autorizada para operar en el país, las embarcaciones, los materiales, equipos y elementos destinados al mismo, de acuerdo al programa de construcción en sus avances, a través de Seguro de Contratista y de Obras en Construcción y de Colindancia, contra los riesgos previstos en los seguros, de uso general en la construcción naval, incluyendo el incendio, ya sea que el siniestro ocurra por colindancia, durante la construcción, en cualquier tiempo, al término de la misma, ya en gradas del astillero, durante la botadura, al costado del muelle, en puerto, en navegación, durante las pruebas y hasta que se formalice la recepción.

Se conviene que en los casos en que las embarcaciones o algunas de sus partes, equipos, materiales o elementos destinados a ellas fueren destruidos o dañados por cualquier riesgo cubierto por el seguro antes de la entrega, las embarcaciones serán reconstruidas o reparadas por el CONSTRUCTOR a entera satisfacción del COMPRADOR, de acuerdo a las Especificaciones Técnicas Definitivas en el más breve lapso posible que las partes convengan por escrito. Si por cualquier razón, las partes contratantes convinieran que el CONSTRUCTOR no debe o no puede reparar el daño o reconstruir la embarcación, la indemnización del seguro será utilizada para compensar al COMPRADOR por las sumas invertidas en las embarcaciones. En caso de que el CONSTRUCTOR repare las embarcaciones, recibirá la indemnización como compensación de los gastos efectuados.

VIGESIMA SEPTIMA.- No se dará curso al pago de las Cuotas - CUARTA y siguientes establecidas en la Cláusula NOVENA, si el CONSTRUCTOR no presenta las pólizas de seguros vigentes.

CAPITULO IX.- GRAVAMENES

VIGESIMA OCTAVA.- El CONSTRUCTOR se obliga a entregar las embarcaciones objeto de este Contrato libres de todo gravamen, acompañadas de las constancias de pago de derechos por artículos de importación que se hayan instalado en las mismas y de los propios permisos de importación.

VIGESIMA NOVENA.- Cualesquier adeudos, incluso de carácter fiscal, responsabilidades derivadas de contratos de trabajo o de otra índole que gravara las embarcaciones, será a cargo exclusivo del CONSTRUCTOR quien se obliga a sacar a paz y a salvo al COMPRADOR, quedando garantizada esta obligación con la fianza a que se refiere la Cláusula VIGESIMA TERCERA anterior.

CAPITULO X.- SUBCONTRATACION

TRIGESIMA.- El CONSTRUCTOR deberá cumplir por sí el presente Contrato y podrá subcontratar parte del mismo previa autorización del COMPRADOR, quien en ese caso exigirá del Subcontratista la obligación de solidarizarse en su responsabilidad con el CONSTRUCTOR.

En todo caso el CONSTRUCTOR continuará con la exclusiva responsabilidad de todas las obligaciones que contrae por virtud de este Contrato, incluyendo la correspondiente a las partes u obras que subcontrate.

Para el caso de que el CONSTRUCTOR subcontrate parte de las obras o trabajos, queda en la conformidad de que si existiesen incrementos de mano de obra, materiales o equipo en general, estos no repercutirán en el COMPRADOR, por lo que para este caso renuncia a los beneficios que la Cláusula DECIMA PRIMERA le otorga.

CAPITULO XI.- PERSONAL

TRIGESIMA PRIMERA.- El CONSTRUCTOR aportará a su exclusivo cargo el personal competente y debidamente calificado que se requiera para la ejecución de los trabajos necesarios en la construcción de embarcaciones, materia de este Contrato, con el cual haya celebrado los Contratos de Trabajo respectivos, en los términos de las leyes laborales correspondientes; además deberá cumplir con la totalidad de los ordenamientos legales aplicables en el lugar de que se trate, obligándose a demostrar lo anterior al COMPRADOR en el momento en que éste lo requiera.

TRIGESIMA SEGUNDA.- Serán bajo la absoluta responsabilidad del CONSTRUCTOR las obligaciones que se deriven de las relaciones laborales. En consecuencia, el COMPRADOR será y estará siempre ajeno a dichas relaciones y responsabilidades y en ningún caso podrá ser considerado como patrón.

TRIGESIMA TERCERA.- Asimismo, el CONSTRUCTOR responderá de los daños que se causen a terceros, ya sea al realizarse los trabajos, objeto de este Contrato, o por las embarcaciones en sí, hasta la entrega de las mismas, por lo que el COMPRADOR queda liberado de cualquier responsabilidad por estos conceptos.

CAPITULO XII.- MODIFICACIONES A LOS PLANOS Y ESPECIFICACIONES TECNICAS

TRIGESIMA CUARTA.- El CONSTRUCTOR se compromete a realizar - sus mejores esfuerzos para satisfacer los razonables requerimientos del COMPRADOR teniendo en consideración el estado de avance de la obra en el momento de la solicitud de modificación.

El CONSTRUCTOR aceptará las modificaciones a los planos y a las Especificaciones Técnicas Definitivas de las embarcaciones que sean requeridas por escrito por el COMPRADOR, siempre que tales modificaciones no alteren las características principales de las embarcaciones y que sean también garantizadas por el CONSTRUCTOR y que no alteren el precio de las embarcaciones y los planos de entrega. Si las modificaciones requeridas aumentaran o disminuyeran el precio de la construcción o incidieran en el plazo de la entrega, será condición para realizarlas, que las partes convengan por escrito, la posibilidad de su ejecución y acuerden las variaciones de precio y plazo de entrega; estos acuerdos se harán constar en CONVENIO ADICIONAL que formará parte de este Contrato. Si las modificaciones requeridas alteran las características principales de las embarcaciones, el CONSTRUCTOR podrá rechazarlas dentro de un plazo no mayor de quince días calendario a partir de la solicitud respectiva, siempre que demuestre, a satisfacción del COMPRADOR, que dichas alteraciones cambian las características principales de las embarcaciones.

TRIGESIMA QUINTA.- Si con posterioridad a la firma de este Contrato fuesen cambiadas las reglas o exigencias que deben cumplirse en la construcción de las embarcaciones y dichos cambios de reglas o exigencias son necesarios para el buen funcionamiento de las embarcaciones, el CONSTRUCTOR deberá comunicar por escrito tal información al COMPRADOR, en un plazo no mayor de veinte días calendario, a partir de la fecha en que se tenga conocimiento de que deben efectuarse los cambios de las reglas o exigencias de construcción. Dentro de los veinte días siguientes a la recepción de tal notificación el COMPRADOR dará instrucciones por escrito al CONSTRUCTOR sobre las alteraciones o cambios si los hubiere, que deban introducirse en las embarcaciones y que decidirá el COMPRADOR a su entera discreción.

El CONSTRUCTOR dará pronto cumplimiento a todas las alteraciones o cambios, si los hubiere, una vez que el COMPRADOR le haya comunicado su decisión en ese sentido y que las partes hayan llegado a un acuerdo expreso sobre los siguientes puntos:

- a) Cualquier aumento o disminución del precio contractual por mano de obra y materiales, debidamente justificado como consecuencia de los cambios en las exigencias de los reglamentos aplicables.

- b) Cualquier extensión del plazo de entrega que resulte necesario para tales razones.
- c) En la variación de los términos de este Contrato o de las Especificaciones Técnicas Definitivas, que resulte o se haga necesaria como consecuencia de las alteraciones de los reglamentos aplicables.

TRIGESIMA SEXTA.- En todo caso que por cualesquiera de las hipótesis a que se refieren las Cláusulas TRIGESIMA CUARTA y TRIGESIMA QUINTA anteriores, se lleven a cabo alteraciones o modificaciones en los Planos y/o Especificaciones relativas a las embarcaciones, el CONSTRUCTOR continuará asumiendo frente al COMPRADOR la responsabilidad técnica de diseño y construcción, por una operación confiable para el adecuado funcionamiento de las embarcaciones a que se contrae el presente Contrato.

CAPITULO XIII.- PRUEBAS DE ACEPTACION Y PENALIDADES

TRIGESIMA SEPTIMA.- Pruebas de Mar.- La aceptación de las embarcaciones por parte del COMPRADOR está condicionada al resultado satisfactorio de las pruebas de instalaciones y equipos en talleres y sobre amarras y pruebas de estabilidad y de mar, de acuerdo con las condiciones establecidas en las Especificaciones Técnicas Definitivas.

Todos los gastos de las pruebas serán por cuenta del CONSTRUCTOR.

Las pruebas serán programadas de común acuerdo con los inspectores del COMPRADOR y se realizarán con la presencia del personal técnico del CONSTRUCTOR quien será responsable exclusivo de las mismas.

TRIGESIMA OCTAVA.- Cuando las embarcaciones construidas se aparten de las Especificaciones Técnicas en lo referente a velocidad, radio de acción y volumen de bodegas, se aplicarán las penalidades que se detallan en las cláusulas siguientes:

TRIGESIMA NOVENA.- Pruebas de Velocidad.- Se efectuarán en las condiciones estipuladas en las Especificaciones Técnicas. El CONSTRUCTOR garantiza que las unidades en las condiciones de calado allí establecidas alcanzarán la velocidad de 9.5 (nueve punto cinco) nudos, con los motores a la potencia máxima continua.

En caso de que el CONSTRUCTOR no pudiera demostrar que las embarcaciones pueden alcanzar esta velocidad, pagará al COMPRADOR las siguientes sumas, por concepto de penalidad.

- a) Si la velocidad fuese menor que 0.5 (cero punto cinco) -- nudos, no pagará penalidad.
- b) Si la pérdida de la velocidad fuese mayor que 0.5 (cero punto cinco) nudos y menor de 1.5 (uno punto cinco) nudos, pagará el 1% (uno por ciento) del valor actualizado de la embarcación a la fecha en que se efectúe la prueba, por cada décimo de nudo de pérdida de velocidad.
- c) Si la velocidad resultase menor en más de 1.5 (uno punto cinco) nudos, será aplicable lo establecido en la Cláusula CUADRAGESIMA SEGUNDA.

CUADRAGESIMA.- Radio de Acción.- El CONSTRUCTOR garantiza el radio de acción estipulado en las Especificaciones Técnicas.-- Si el radio de acción fuere inferior a lo establecido, el CONSTRUCTOR pagará las siguientes sumas, por concepto de penalidad:

- a) Si el radio de acción fuese menor en hasta 10% (diez por ciento), no se pagará penalidad.
- b) Si la disminución del radio de acción fuese mayor que un 10% (diez por ciento) pero menor que un 30% (treinta por ciento), pagará un 1% (uno por ciento) del precio actualizado de la embarcación a la fecha de la prueba, por cada 2% (dos por ciento) de disminución del radio de acción con respecto al contratado.
- c) Si el radio de acción resultase menor en mas de un 30% - (treinta por ciento) con respecto al estipulado, será de aplicación lo establecido en la Cláusula CUADRAGESIMA SEGUNDA.

CUADRAGESIMA PRIMERA.- Volumen de cada Bodega.- El CONSTRUCTOR garantiza el volumen neto de cada bodega estipulado en las Especificaciones Técnicas. Si el volumen de cada bodega fuese inferior al establecido, pagará las siguientes sumas por concepto de penalidad.

- a) Si el volumen de cada bodega fuese menor en hasta un 10% (diez por ciento) no se pagará penalidad.
- b) Si la disminución del volumen de cada bodega fuese mayor que un 10% (diez por ciento) pero menor que un 20% (veinte por ciento), pagará un 1% (uno por ciento) del precio actualizado a la fecha de la prueba de la embarcación por cada 2% (dos por ciento) de disminución del volumen de cada bodega con respecto al contratado.
- c) Si el volumen de cada bodega resultare menor en mas del .

20% (veinte por ciento), será de aplicación lo establecido en la Cláusula siguiente:

CUADRAGESIMA SEGUNDA. - En el caso de que los valores obtenidos en las pruebas estén por debajo de los mínimos de aceptación, el CONSTRUCTOR efectuará las correcciones necesarias y realizará nuevas pruebas en un tiempo no mayor de aquél que le comunique por escrito el COMPRADOR, y que deberá realizar bajo su dirección, a su cargo y riesgo, y en presencia de la INSPECCION.

VALORES MINIMOS DE ACEPTACION

Prueba de velocidad	8.0	nudos
Radio de Acción	3,500	Millas Náuticas
Volumen neto bodega de congelación	16	m3. (metros cúbicos)
Volumen neto bodega de escama	56	m3.

Si después de realizadas las correcciones y/o pruebas, el CONSTRUCTOR no ha conseguido que las unidades puedan alcanzar los valores mínimos establecidos para su aceptación, el COMPRADOR podrá rescindir el presente Contrato, o aceptar las unidades bajo las condiciones que especialmente en ese momento se acuerden entre las partes, independientemente de las penalidades -- que por demora en las entregas correspondieran, en cumplimiento de lo establecido en las Cláusulas CUADRAGESIMA NOVENA y -- QUICUAGESIMA.

CUADRAGESIMA TERCERA. - El importe de las penalidades establecidas en este Capítulo, deberá ser pagado por el CONSTRUCTOR antes de la entrega formal de las embarcaciones, por lo cual se dará curso a los pagos de la SEPTIMA y OCTAVA Cuotas, previa deducción de los adeudos que hubiere pendientes por concepto de penalidades.

CAPITULO XIV. - ACEPTACION Y ENTREGA

CUADRAGESIMA CUARTA. - Realizadas las pruebas y siendo sus resultados satisfactorios, se procederá a levantar un Acta de -- Pruebas y de Satisfacción de las Especificaciones Técnicas en el puerto de construcción denominada ACTA DE RECEPCION PROVISORIA, que firmarán los representantes autorizados de ambas partes, en la que se haga constar y se aprueben en su caso los re-

sultados de las mismas y a la cual se anexarán los siguientes documentos:

- a) Certificado del CONSTRUCTOR
- b) Certificado de libertad de gravámenes
- c) Factura
- d) Fianza de garantía a que se refiere la Cláusula VIGESIMA CUARTA
- e) Constancia de pago de derechos de artículos importados y permisos correspondientes
- f) Relación de la existencia de materiales de consumo, combustibles, grasas, lubricantes y agua dulce que serán bonificados por el COMPRADOR
- g) Planos definitivos de construcción actualizados a la entrega de las embarcaciones.

Satisfechos todos los requisitos anteriores será necesario que el COMPRADOR de su satisfacción y lo comunique por escrito al CONSTRUCTOR en base a la comunicación inmediata que a éste le haga la INSPECCION, con lo que podrá ya entonces el CONSTRUCTOR solicitar el pago de la Cuota SEPTIMA.

El término de diez días hábiles a que hace referencia el plazo de pago de la cuota SEPTIMA señalado en la Cláusula NOVENA no empezará a correr si no son cumplidos estos requisitos.

Transcurrido el plazo de seis meses a que se refiere la Cláusula CUADRAGESIMA QUINTA, y no quedando pendiente ninguna avería que reparar, se procederá a levantar el Acta de Recepción Definitiva de la embarcación y se pagará la Cuota OCTAVA.

CUADRAGESIMA QUINTA.- A partir de la fecha de firma del Acta de Recepción Provisoria y hasta seis meses después, el CONSTRUCTOR está obligado a subsanar a su costo, todo defecto o avería que presente la embarcación en su casco, accesorios, aparejos, máquinas principales y auxiliares y en todos los equipos e instalaciones a bordo, salvo el caso de mala operación imputable a la tripulación. Para hacer efectiva tal responsabilidad, el COMPRADOR deberá formalizar por escrito el reclamo ante el CONSTRUCTOR, dentro de los veinte días naturales de conocido el defecto.

En caso de que el CONSTRUCTOR no responda a un reclamo determinado dentro de los veinte días naturales contados a partir de la notificación por escrito, el COMPRADOR podrá efectuar la reparación por su cuenta con cargo al CONSTRUCTOR hasta por un límite de reclamación del 5% (cinco por ciento) del valor total del presente contrato, al precio mas conveniente de plaza y el importe que demande será liquidado por el CONSTRUCTOR pudiéndose descontar su importe de la Cuota OCTAVA prevista.

en la Cláusula NOVENA. También podrá el COMPRADOR efectuar las reparaciones en esta forma en caso de urgencia, cuando el defecto o vicio oculto pudiese impedir el uso de la embarcación.

Independientemente y además de las garantías que establece el Capítulo VII (Garantías), y de cualquier mención que en el -- cuerpo de este Contrato se hace en materia de garantía, el -- CONSTRUCTOR asume la responsabilidad técnica de diseño de construcción ante el COMPRADOR, por una operación contable para el adecuado funcionamiento de los barcos a que se contrae el presente Contrato, en los términos y condiciones que establece el Artículo 103 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo que a la letra dice:

"Artículo 103.- La acción de responsabilidad contra el CONSTRUCTOR, por defectos o vicios ocultos de 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".

La responsabilidad asumida por el CONSTRUCTOR de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior subsiste ante los terceros adquirentes del navío, durante la totalidad de los plazos a que se refiere el artículo invocado.

CAPITULO XV.- PLAZO DE ENTREGA Y PENALIDADES

CUADRAGESIMA SEXTA.- El CONSTRUCTOR entregará las embarcaciones objeto de este Contrato en los plazos señalados a continuación, que se contarán a partir de la fecha de pago de la Cuota PRIMERA establecida en la Cláusula NOVENA.

Los plazos de entrega pueden modificarse como consecuencia de la aplicación de las Cláusulas pertinentes del Capítulo XII y del presente Capítulo.

CUADRAGESIMA SEPTIMA.- El plazo de construcción se entiende, además, sujeto a casos "fortuitos o de fuerza mayor", entendiéndose como tales todo hecho extraordinario o ajeno al CONSTRUCTOR que éste no haya podido prever, o que previsto no haya podido evitar, que afecten específicamente la construcción de las embarcaciones como una imposibilidad completa y definitiva y no una dificultad o un retardo en la ejecución, entendiéndose que casos como la lluvia, falta de abastecimiento de materiales, maquinaria o equipo por parte de sus proveedores, etc., no son causa que imposibilite absolutamente la ejecución de las obras, pues puede el CONSTRUCTOR trasladar los trabajos -

u obras a otro lugar o también subcontratar, por lo que en ningún momento podrá alegar imposibilidad de realizar en tiempo y forma lo que ahora contrata.

Queda enterado el CONSTRUCTOR que cualquier retraso en la entrega de equipos o materiales por parte de sus proveedores, no será considerado como causa de fuerza mayor, pues se comprende -- dentro de sus facultades que podrá exigir de aquéllos la entrega puntual y oportuna de los materiales o equipo que haya contratado, donde incluso puede en derecho convenir con ellos, una cláusula penal por el posible incumplimiento que sus proveedores tengan para con él y, además, por esta Cláusula el CONSTRUCTOR se obliga a contratar de inmediato con otros proveedores el suministro de los materiales, equipo, maquinaria o cualquier -- componente que con motivo del posible incumplimiento de sus proveedores originales no haya recibido, obligándose a actuar de -- igual manera hasta la solución final de estos posibles incumplimientos, aceptando asimismo que cualquier variación en los precios de los materiales o trabajos que incrementen el costo de -- las embarcaciones será absorbido por éste.

Todas las causales de demoras excusables referidas al CONSTRUCTOR, son aplicables asimismo a sus subcontratistas o proveedores.

CUADRAGESIMA OCTAVA. - Para que las causas de "fuerza mayor" -- previstas en este Capítulo actúen como eximentes o dirimentes de responsabilidad del CONSTRUCTOR será indispensable que las comunique al COMPRADOR dentro de los OCHO días naturales de producidas y que dentro de los VEINTE días naturales siguientes -- pueda probar su incidencia en la fecha de entrega.

En caso de persistencia de las causas de "fuerza mayor" el CONSTRUCTOR probará ante el COMPRADOR dicha persistencia cada quince días naturales. Para el caso de que subsistan por más de -- ciento cincuenta días naturales, el COMPRADOR podrá solicitar -- la rescisión del Contrato.

CUADRAGESIMA NOVENA. - En todos los otros casos de demora de -- construcción, será de aplicación la siguiente escala de penalidades:

- a) Primeras dos semanas; sin penalidad.
- b) Después de las dos semanas, la penalidad será de 0.5 (cerro punto cinco por ciento) del precio actualizado de la -- embarcación por semana.
- c) Cuando la demora en la construcción de alguna de las embarcaciones supere veinte semanas, el COMPRADOR podrá rescin

dir el presente Contrato en concordancia con lo establecido en el Capítulo XVI, o aceptar la embarcación bajo las condiciones que especialmente en ese momento se acuerden entre las partes, con una reducción del precio actualizado a que se refiere el presente Contrato o convenio modificadorio para el caso de existir, no menor del 10% (diez por ciento), ya que no debe entenderse por precio actualizado, aquél que rija en el mercado al momento de la rescisión, sino que por precio actualizado debe entenderse el precio contractual convenido.

QUINCUAGESIMA. - El importe de las penalidades establecidas en este Capítulo deberá ser pagado por el CONSTRUCTOR, antes de la entrega formal de las embarcaciones, ya que de no hacerlo, el COMPRADOR tiene el derecho de deducir dicho importe del pago de las Cuotas SEPTIMA Y OCTAVA. De no deducir el COMPRADOR las penalidades, del valor de esas cuotas al momento del pago de las mismas, se entenderá que se reserva su derecho para solicitarlo con posterioridad en la vía y forma procedente.

CAPITULO XVI. - RESCISION DEL CONTRATO

QUINCUAGESIMA PRIMERA. - Las partes convienen en que cualquiera de ellas podrá, en caso de incumplimiento de la otra, rescindir el Contrato. En tal eventualidad, se someterá a los Tribunales Competentes.

El COMPRADOR podrá rescindir el presente Contrato por las causales previstas por la Ley. De manera enunciativa y no limitativa se mencionan las siguientes causas:

1. Si el CONTRATISTA no otorga garantía conforme a las Cláusulas VIGESIMA TERCERA y VIGESIMA CUARTA.
2. Si después de realizadas las correcciones y/o pruebas, el CONSTRUCTOR no ha conseguido que algunas de las embarcaciones puedan alcanzar los valores mínimos establecidos en las Cláusulas TRIGESIMA NOVENA, CUADRAGESIMA, CUADRAGESIMA PRIMERA, en relación a la CUADRAGESIMA SEGUNDA para las pruebas de velocidad, radio de acción y volumen de bogas.
3. Si el CONSTRUCTOR demora mas de veinte semanas en la entrega de alguna de las embarcaciones.
4. Si el CONSTRUCTOR por "casos fortuitos o de fuerza mayor" incurre en retrasos en la construcción de las embarcaciones, de más de 150 (ciento cincuenta) días naturales.
5. Si no ejecuta los trabajos de conformidad con lo estipula

- do en las Especificaciones Técnicas y documentos anexos o sin motivo justificado, y si no acata los acuerdos firmados por las partes.
6. Si el CONSTRUCTOR se niega a atender las reclamaciones del COMPRADOR en el plazo que éste le señale por escrito o a reparar en la misma forma alguna de las embarcaciones que presenten alguna avería o defecto, por vicios ocultos o defectos de diseño o defectos de instalación, previa comprobación de que la avería o defecto es imputable al CONSTRUCTOR.
 7. Si el CONSTRUCTOR no mantiene vigentes los seguros a que se refiere la Cláusula VIGESIMA SEXTA.
 8. Si se declara en quiebra o suspensión de pagos.
 9. Si al subcontratar viola lo establecido por la Cláusula TRIGESIMA, o cede los derechos derivados del presente Contrato sin la aprobación del COMPRADOR.
 10. En los demás casos de incumplimiento del presente Contrato directamente imputables al CONSTRUCTOR.

El CONSTRUCTOR podrá rescindir el presente Contrato si el COMPRADOR sin motivo justificado no cumple con sus obligaciones de pago, que deban hacerse conforme al presente Contrato.

En caso de incumplimiento o violación, por cualquiera de las partes, de las obligaciones consignadas a su cargo en este Capítulo, la otra podrá optar, entre exigir el cumplimiento del mismo, aplicando en su caso las penas convenidas, o bien pedir la rescisión conforme a esta Cláusula.

CAPITULO XVII.- EFECTOS DE LA RESCISION DEL CONTRATO

QUINCAGESIMA SEGUNDA.- La rescisión del Contrato por parte del COMPRADOR tendrá los siguientes efectos para el CONSTRUCTOR.

1. Hacer efectiva en favor del COMPRADOR la garantía a que se refiere la Cláusula VIGESIMA TERCERA.
2. La obligación de devolver de inmediato las sumas de dinero recibidas, mas un interés que deberá pagar del (por ciento) anual. Hecha la devolución del dinero recibido mas los intereses y pagada la fianza, el COMPRADOR no ejercerá sus derechos de propiedad, a menos que decida éste hacerla valer, en cuyo caso los da-

El CONSTRUCTOR acredita su personalidad con el primer Testimonio de la Escritura Pública número de fecha , otorgada ante la fe del Licenciado , Notario Público número con y con ejercicio en de la ciudad , estado de , e inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de esa localidad, el día de del año, bajo el número , Libro de la Sección , quien por sus generales manifiesta ser de Nacionalidad , de años de edad, de profesión

El CONSTRUCTOR señala su domicilio para los fines del presente Contrato:

El presente Contrato que tiene por objeto la construcción y compra-venta de embarcaciones camaroneras-esca-meras, se firma en cinco ejemplares, con sus anexos y quedan en poder de:

El COMPRADOR: Original y copias

El CONSTRUCTOR: Una copia .

Se firma en la Ciudad de a los del mes de del año de mil novecientos

POR Y EN REPRESENTACION DEL
COMPRADOR

POR Y EN REPRESENTACION DEL
CONSTRUCTOR

TESTIGO

TESTIGO

TESTIGO

TESTIGO