



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO**

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

**ESTUDIO JURÍDICO DE LA REGULACIÓN DEL
CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE
EMBARCACIONES EN MÉXICO**

T E S I S

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

L I C E N C I A D A E N D E R E C H O

P R E S E N T A:

ALMA ANDREA SAGUILÁN LÓPEZ



ASESOR: LIC. ALEJANDRO TORRES ESTRADA

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX., 2017



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

LIC. IVONNE RAMIREZ WENCE.
DIRECTORA GENERAL DE LA ADMINISTRACION ESCOLAR
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
P R E S E N T E.

La alumna: **ALMA ANDREA SAGUILAN LOPEZ**, con número de cuenta: 307120931, realizó bajo la supervisión de este Seminario el trabajo titulado: **“ESTUDIO JURIDICO DE LA REGULACION DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE EMBARCACIONES EN MEXICO”**, con la asesoría del LIC. ALEJANDRO TORRES ESTRADA, que presentará como tesis para obtener el título de Licenciada en Derecho.

El mencionado asesor nos comunica que el trabajo realizado por dicha alumna reúne los requisitos reglamentarios aplicables, para los efectos de su aprobación formal.

En vista de lo anterior, comunico a usted que el trabajo de referencia puede ser sometido a la consideración del H. Jurado que habrá de calificarlo.

Por sesión del día 3 de febrero de 1998 del Consejo de Directores de Seminario se acordó incluir en el oficio de aprobación de tesis la siguiente leyenda que se hace del conocimiento del sustentante:

“El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad”.

Atentamente.
“POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU”.
Ciudad Universitaria, a 19 de junio de 2017.

DR. ALBERTO FABIAN MONDRAGON PEDRERO.
DIRECTOR



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

c.c.p. Secretaría General de la Facultad de Derecho.
c.c.p. Archivo Seminario.
c.c.p. Alumna.
AFMP*/csv.

“Se dice que al principio, todo era oscuro y sólo existía el mar”

Popol Vuh.

ESTUDIO JURÍDICO DE LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES EN MÉXICO

	pág.
ÍNDICE	3
Introducción	5
Capítulo I ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL-COMERCIO MARÍTIMO	7
1. En el mundo	8
1.1. Edad Antigua	8
1.2. Edad Media	15
1.3. Edad Moderna	20
1.4. Época Contemporánea	22
2. Historia del Derecho Marítimo Mexicano	24
2.1. México prehispánico	24
2.2. La Colonia	29
2.3. México Independiente	29
2.3.1. Siglo XIX	30
2.3.2. Siglo XX	30
2.3.3. Siglo XXI	34
Capítulo II EL COMERCIO MARÍTIMO	37
1. Derecho Marítimo	37
1.1. Definición	37
1.2. Naturaleza jurídica	41
1.3. Autonomía	42
2. Derecho del Mar	44
2.1. Definición	45
2.2. Espacios de navegación (Zonas marítimas)	48
2.2.1. Línea base o adyacente	51
2.2.2. Aguas interiores	52
2.2.3. Mar territorial	54
2.2.4. Zona contigua	58
2.2.5. Plataforma continental	60
2.2.6. Zona económica exclusiva	65
2.2.7. Alta mar	66
3. Comercio Marítimo	69
3.1. Definición	69
3.2. Actividad comercial marítima	69
4. Diferencias entre el Derecho Marítimo y el Derecho del Mar	72

Capítulo III El Contrato de construcción de embarcaciones en México	76
1. Definición del contrato de construcción de embarcaciones.	85
1.1. Las Principales partes de una embarcación	86
1.2. Naturaleza jurídica	93
1.3. Partes y sus obligaciones	94
1.4. Formalidad	102
1.5. Características especiales	103
1.6. Formas de terminar el contrato	106
2. Tipos de contratos de construcción de embarcaciones	107
3. Marco jurídico Nacional	108
3.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	108
3.2. Ley de Navegación y Comercio Marítimos	109
3.3. Código de Comercio	111
3.4. Código Civil Federal	112
3.5. Otras disposiciones	117
4. Marco jurídico Internacional	117
 Capítulo IV EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES EN EL MUNDO	 122
 CONCLUSIONES	 126
 PROPUESTAS	 128
 ANEXO	 130
 BIBLIOGRAFÍA	 212
 AGRADECIMIENTOS	 218

INTRODUCCIÓN

El país cada día está teniendo una mayor participación en los negocios internacionales al transporta y recibir una amplia gama de productos y servicios de diversas partes del mundo, lo cuales son transportados en un porcentaje significativo a través de grandes embarcaciones.

Las embarcaciones son fundamentales para el comercio marítimo por tener la capacidad de transportar mercancías a largas distancia y en grandes toneladas a un menor costo, sin dejar de mencionar que son menos contaminantes que las aeronaves y el transporte terrestre.

El comercio marítimo ha jugado un papel importante en el progreso económico, cultural y social. Por tales motivos, el presente trabajo de investigación tiene como objetivo persuadir al lector de la importancia del contrato de construcción de embarcaciones y las diferencias del derecho del mar y el derecho marítimo.

El capítulo primero trata de la historia del derecho marítimo y de los diversos ordenamientos jurídicos que surgieron para regular al mismo en diferentes partes del mundo a través de una pequeña mirada al pasado.

En el capítulo segundo abordo las diferencias del derecho marítimo y del derecho del mar, ya que tratarlas sin distinción haría difícil la regulación del comercio marítimo, actividades recreativas así como la seguridad y la paz mundial.

En el tercer capítulo expongo la regulación actual del contrato de construcción de embarcaciones en México.

En el capítulo cuarto se encuentra un ejemplo del contrato de construcción de embarcaciones a nivel mundial, el cual fue realizado y puesto al alcance del público en general por una organización privada a nivel mundial, con la intención de facilitar las transacciones entre países, ya que resulta difícil ponerse de acuerdo por las diversas legislaciones, por lo que al homologar criterios resulta más fácil llegar acuerdos y en caso de que surja una disputa se pueda resolver y conservar la paz mundial.

Capítulo I ANTECEDENTES DEL COMERCIO MARÍTIMO

“La superficie del planeta abarca aproximadamente 510 millones km², cerca de las 3 cuartas partes de esta superficie está ocupada por el mar. Laboratorio fecundo de la vida y escenario permanente de la historia, pues fueron los navegantes los primeros civilizadores de la humanidad, continúa el mar siendo un magno factor de intercambio, de riqueza y de progreso de los pueblos.”

ZACKLIN ALPH

El comercio tiene sus orígenes desde tiempos lejanos, su práctica inicialmente era exclusiva en tierra, el cual se realizó con la figura del trueque; pero el deseo del ser humano de conocer y llegar más allá de lo que puede ver con sus ojos, alcanzar con sus manos y llegar con sus pies, así como el de cubrir sus necesidades, lo ha llevado a lugares que parecían inalcanzables, dando origen, a diversas ciencias y disciplinas.

Una de las ramas más antiguas del Derecho es el Derecho Marítimo, rama que nació desde que se inició la comercialización a través de los mares. En la antigüedad el tráfico marítimo se dio desde la transportación para la compra y venta de esclavos, animales, telas, alimentos, piedras preciosas hasta la de expediciones con el objeto de encontrar nuevos “mundos”; lo que hizo que todo lo que se transportaba fuese muy atractivo para desencadenar la piratería, actividad por la cual se realizaban grandes negociaciones.

Debemos tomar en cuenta que las características fundamentales del comercio marítimo son el mar, las grandes embarcaciones y sin duda alguna las mercancías a granel que se transportan con la finalidad de obtener una ganancia pecuniaria por lo que de no existir alguno de esos, difícilmente tendría cabida el concepto del comercio marítimo y más aún el Derecho Marítimo.

El presente trabajo de investigación, tiene por objeto de persuadir a lector de que a México le hace falta contar con Astilleros que produzcan grandes embarcaciones, y así desarrollar más arduamente el Derecho Marítimo, explotar el gran y hermoso litoral del cual la sabia naturaleza doto al territorio mexicano.

1. En el mundo

Se abordará de manera breve los antecedentes jurídicos del comercio marítimo; la importancia de éste capítulo radica en que las leyes marítimas de la actualidad, están basan en códigos y leyes de la antigüedad, normas que fueron consuetudinarias entre traficantes y comerciantes de todas las naciones, ya que “reglamentaban las necesidades de una comunidad no limitada por fronteras: la comunidad internacional de navegantes”.¹

1.1 Edad Antigua

Los principales pueblos que probablemente desarrollaron leyes marítimas, fueron los fenicios, egipcios, cretenses, atenienses y cartagineses debido a la importancia de la marina de sus pueblos².

A continuación se indican las aportaciones más sobresalientes del comercio Marítimo en la época antigua:

Egipto: se cree que fue el lugar donde comenzó la actividad marítima, en los países antiguos, ya que los egipcios practicaban el transporte y el comercio vía marítima con Fenicia y Somalia alrededor del año 2800 a.C.

¹ OLVERA de Luna, Omar. *Manuel de Derecho Marítimo*. México, Porrúa, 1981 p.17.

² Cfr. Ídem

Fenicia: se dice que los fenicios desarrollaron la actividad marítima haciéndola su forma de vida, razón por la que por mucho tiempo fueron los mejores comerciantes hasta el año 332 a.C., tomando después Grecia el liderazgo.

Grecia: aprendió la navegación de los fenicios, convirtiéndose en líderes logrando así monopolizar la práctica comercial en el mar³, con ayuda de los ciudadanos que voluntariamente acudieron al mar y suministraron sus productos agrícolas, para que fueran comercializados por ese medio. Las Leyes Rodias, en el año 408 a.C., fueron la primera codificación de comercio marítimo en Grecia. “El esplendor de Grecia se debió en gran parte, sin duda, a su tráfico marítimo, regulado por las antiguas Leyes Rodias”⁴.

Los tribunales griegos resolvían litigios relacionados con préstamos marítimos, construcciones de barcos, compra y venta de barcos, cargas por flete, reclamaciones por manejo de carga entre otros problemas.

Roma: su principal ejemplo fue Grecia; su necesidad de importar de Egipto y África, trigo y materia prima para la construcción de edificios y carreteras, fue aparentemente el motivo principal para que los romanos desarrollaran el comercio marítimo y terrestre, extendiéndose hasta llegar a China.

Roma regía la actividad marítima a través de “instituciones”⁵, algunas de ellas son las siguientes:

3 Cfr. ISAWA, Michiro. Historia del Comercio Marítimo Mundial. México, Escuela Náutica Mercante de Veracruz, 1998. p 2.

⁴ CERVANTES Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México, Porrúa, 2001 p.10

⁵ "Institución"• significa, antes que nada, norma como regla de conducta. Pero la propia conducta humana es muy compleja. Junto a la realidad "normada"• o estructura formal resultante del cumplimiento normativo hay una realidad "no normada"• o estructura informal resultante de comportamientos rutinarios, creencias, sentimientos, costumbres, conocimientos aplicados, actos transitorios o permanentes individuales o de grupo, e incluso actitudes no racionales, sino instintivas, elementos todos ellos que apoyan y complementan la estructura normativa, pero están, ellos mismos, desprovistos de obligatoriedad. Además, el cumplimiento del orden jurídico puede

1. **Actio exercitoria:** (Acción adventicia que se dirige contra el pater o dominus por quien ha realizado con el filius o el esclavo un negocio, actuando éste como (exercitus) patrón de una embarcación, cargo para el que ha sido colocado por el pater /dominus.)⁶ “en la que se establecen las obligaciones de los marineros, la responsabilidad del armador y la relación que existía entre el “exercitor⁷” y el “magister⁸”; también se ejercita en los delitos cometidos por éste, por la tripulación y por los pasajeros”⁹.
2. **Foenus nauticum:** “legisla sobre el préstamo marítimo, probablemente de origen fenicio y desarrollado en Grecia para proporcionar capitales importantes en las empresas marítimas. La esencia del “foenus nauticum¹⁰” están en que el dinero y las mercancías son expedidos por mar “a riesgo del acreedor” y sólo cuando las tales cosas llegan felizmente a su destino recobra el acreedor el capital juntamente con los intereses pactados.”¹¹

involucrar también el de la moral, las convenciones sociales e incluso los preceptos religiosos si coinciden en sus valoraciones. El concepto de "institución"• recoge todos estos elementos formales e informales.

TORRUCO Gamas, José. *Derecho constitucional mexicano. Teoría de la Constitución. Origen y desarrollo de las Constituciones mexicanas. Normas e instituciones de la Constitución de 1917.* Porrúa, México:2001 p14

⁶ <http://glosarios.servidor-alicante.com/derecho-romano/actio-exercitoria> consultada el 29 de marzo de 2014

⁷ Persona que dirigía el barco o encargado del barco. Según el libro de Código de las Costumbres Marítimas de Barcelona. Hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado traducido por D. Antonio de Capmany y de Monpalau. Madrid. Imprenta de Don Antonio de Sancha M.DCC.XCI

⁸ Capitán del barco

⁹ . OLVERA de Luna, Omar, op. cit., p18

¹⁰ Préstamo marítimo, también considerado como uno de los antecedentes más antiguos del seguro marítimo.

¹¹ OLVERA de Luna, Omar, op. cit., pp. 18 y19

3. **Lex Rhodia de Jactu:** “tomada del derecho marítimo de Rodas y adoptadas por otros pueblos, es el principio regulador de avería común en el derecho romano.”¹²
4. **Praetor peregrinus:** “legisla sobre el transporte de pasajeros.”¹³

A continuación algunos textos legislativos marítimos de gran trascendencia en la antigüedad.

- **Código de Hammurabi de Babilonia.**- documento que tiene mayor valor entre la escritura jurídica antigua ¹⁴donde se señalan las disposiciones del Derecho Marítimo que siguen vigentes.
 - **Fletamento**, el cual es un contrato vigente hasta la actualidad regulado en los textos jurídicos de diferentes países así como internacionalmente.
 - **Alquiler del buque**, figura que actualmente se conoce como el contrato de arrendamiento de embarcaciones y que tienen variantes como el arrendamiento a casco desnudo.
 - **Garantía de navegabilidad**, consiste en que la embarcación se encuentre en óptimas condiciones para navegar, y si no era así, se le podía reclamar al dueño poseedor o capitán; principio que sigue vigente y que también forma parte de los antecedentes del seguro marítimo.

¹² Ibídem p.19.

¹³ Ídem.

¹⁴ ISAWA, Michiro, op. cit. p7

- **La responsabilidad de los transportistas por agua**, esta disposición, se efectuaba sí le ocurría algo a las mercancías mientras duraba el viaje en el mar, el transportista era el responsable para pagar las mercancías; lo cual sigue vigente siempre y cuando el transportista demuestre que no fue su culpa el daño ocasionado a las mercancías.
- **Salvamento¹⁵ remuneración al capitán**: gratificación que se le otorga al capitán por haber salvado la mercancía y a las personas de una embarcación en peligro; figura que está vigente en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo en el Capítulo VI que se titula Remuneración por Salvamento, en cual se refiere que la remuneración es para los salvadores, lo que engloba desde el capitán hasta la embarcación.
- **La responsabilidad del abordaje**, es decir, que sí “el barco de un patrón de embarcación a remo aborda el barco de un patrón de embarcación a vela y lo hunde, aquel deberá restituir el barco que sufrió el siniestro y todo lo perdido, previa declaración pública ante el propietario del barco hundido de todo lo que haya perdido”¹⁶
- **Código de Manú**.- Data del siglo II a. C. el cual se ocupó “de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar. En este Código se dice que se establece un tratamiento especial para las ventas

¹⁵ 4.621 Salvamento (jurídico, portuario).- Acto de salvar vidas y cosas en peligro de perderse en el mar. Remolque de un barco en peligro de perderse. NORMA Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria. Consultado el martes 4 de marzo de 2017

¹⁶ CEDÓN Castro, José Luis Revista, “Responsabilidad extrajudicial en el abordaje marítimo” *InDret*, Barcelona, enero de 2008 p. 3.

de las mercancías procedentes de ultramar¹⁷, las que no se nulificaban incluso sí el vendedor no era el dueño de la cosa vendida”¹⁸.

- **Leyes Rodias:** Los Fenicios no tuvieron leyes marítimas escritas, y que los primeros en producir leyes marítimas escritas fueron los del pueblo Rodio, la que gozaron de un gran prestigio y fueron en su tiempo la máxima autoridad en los pueblos mediterráneos; ejerció una extraordinaria influencia en la antigüedad entre el pueblo griego y romano aproximadamente desde el siglo III o del II a.C.¹⁹

Del Código de Rodas se dice que deriva la Ley de Echazón, ley que consistía en arrojar al agua toda la carga de los barcos al mar para poder aligerarlo y evitar el naufragio: esta ley sigue vigente en el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, mejor conocida como SOLAS por sus siglas en inglés, convención que nació principalmente por la tragedia del trasatlántico TITANIC en 1912.

Algunas de las leyes Rodias escritas regulaban instituciones como el “préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc.; pero quizás lo más notable del contenido de ese cuerpo de leyes sea la primera reglamentación de una especie de sociedad que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios de avería gruesas recogidos en el Digesto

¹⁷ Ultramar: 1. m. País o sitio que está de la otra parte del mar, considerado desde el punto en que se habla. Según la Real Academia Española.

¹⁸ CERVANTES Ahumada, Raúl, op. cit. p. 9.

¹⁹ Ídem, cfr.

romano y presentes aún en las leyes moderna, incluso en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo”²⁰.

- **Leyes Atenienses.-** “Los atenienses utilizaron, fundamentalmente, las leyes rodias. Pero en su literatura se puede encontrar referencias a las leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros y la piratería.”²¹
- **Derecho Romano.-** Se tiene el “Edicto Perpetuo en el que se contenían leyes sobre sobre los pasajeros y la acción del recepto que se ejercía contra el Capital o el naviero para reclamar las cosas que se le habían dado en guarda”²², acción vigente en la actualidad, para todos a los que reciben huéspedes, también trataban aspectos relacionados con incendios, naufragios, robos navales, etc.
- **Códigos de Teodosiano y Justiniano.-** Estos Códigos también pertenecieron a la legislación romana, fueron encontrados por los historiadores y lo estudios del derecho, contienen amplias disposiciones sobre tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura, naufragios, etc. Se destaca al Código de Justiniano en el que se encuentra la “excercitoria actione”, la que se equipara a la “insitoria actione”²³, se debe aclarar que en Roma se llamaba “institores” a las personas que los comerciantes dejaban a cargo y encomendaban el cuidado de algún negocio, y las personas que habían negociado con los “institores” podían ejercer la acción contra ellos o contra el dueño.²⁴

²⁰ *Ibidem* PP. 9-10

²¹ *Ídem*

²² *Ídem*

²³ Es cuando un pater familia encargaba a otra persona que estuviese bajo su mando su negocio, pero en este caso era un negocio en tierra.

²⁴ Cfr. CERVANTES Ahumada, Raúl, op. cit. p. 10

- **Digesto.**- contenía la Ley de Rodia de la echazón la que pone las bases de las averías; también se encuentra en el Digesto sobre préstamos a la gruesa, baratería, acción exercitoria, naufragios etc.²⁵

1.2 Edad Media

Cuando cayó el Imperio Romano, el tráfico por mar se intensificó, por lo que las costumbres de los navegantes y comerciante seguidas en esta materia fueron consuetudinarias se decidió realizar compilaciones de las mismas en diferentes estatutos, tales como los de Venecia, Génova, las Tablas de Amalfi, pueblos que en un principio se rigieron por el Código Marítimo de Rodas y más tarde elaboraron sus propias leyes marítimas las que se conocen como Tablas de Amalfi (Tavola di Amalfi), las cuales estuvieron vigentes hasta el siglo XVI siendo suplidas más tarde por el Consulat del Mar.

Leyes de Wisby se basaron en las costumbre del mar Báltico y del Código de Jerusalén, sustentado en los tribunales establecidos por las cruzadas que rigió en la edad media al igual que el Guidon de la Mer la cual es una “recopilación de los usos marítimos practicados en el mediterráneo occidental, se desconoce su autor y su fecha, aunque se estima que apareció a mediados del siglo XVI”.²⁶

Leyes marítimas de gran importancia en la edad media:

- **Los assises de Jerusalén**, son una colección de tratados medievales, se consideran “uno de los primeros monumentos del Derecho consuetudinario marítimo, y fueron los llamados assises de Jerusalén,

²⁵cfr. CERVANTES Ahumada, Raúl, op. cit. p.11.

²⁶https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/g/guidon-de-la-mer.jsp consultada el 03 junio de 2017.

quienes compilaron los usos marítimos y cuya aplicación estuvo a cargo de los cónsules”.²⁷

- **Las Tablas de Amalfi**, “fue Amalfi una pequeña República italiana que domino el comercio con Oriente a partir del siglo X, en esta ciudad se estableció un famoso Tribunal Marítimo y en 1135 compilaron sus sentencias en una colección que se denominó Las Tablas de Amalfitana.”²⁸

Las Tablas de Amalfi las cuales contiene 66 capítulos, unos escritos en latín y otros en lengua vulgar, las que fueron vigentes en la Italia meridional hasta el siglo XVI, siendo suplidas más tardes por el **Consulat del Mar**. El poderoso desarrollo marítimo de Pisa, influyó en la rápida decadencia de Amalfi.²⁹

Las Tablas de Amalfi contenían una figura jurídica llamada “empresa de aventura mancomunada” la que consistía en que un buque era poseído solidariamente por un gran número de armadores tenían comportamientos distintos pudiendo trabajar algunos socios como tripulantes y otros como como propietarios de mercancías, como lo expone el ISAWA, Michiro en su libro Historia del Comercio Marítimo Mundial, lo que actualmente podría ser equiparado en nuestro derecho mexicano en una sociedad mercantil.

- **Código de los Roles de Olerón**, dada la importancia de estas leyes marítimas fue tan grande que alcanzó casi todos los pueblos europeos. en el siglo XIII apareció una compilación de sentencias que contienen en

²⁷ CERVANTES Ahumada, Raúl. op. cit. p.11.

²⁸ Ídem.

²⁹ Cfr. OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p.19

47 artículos, que contenían las costumbres marítimas que se observaban en los pueblos franceses de las costas del Atlántico.³⁰

Algunas de las disposiciones de los Roles de Olerón son:

- “Prohibición del patrón para vender la nave a su cargo (estando de viaje).
- Prohibición al patrón de emprender viajes, sin consultar a la tripulación de no abandonar la nave sin previa licencia del patrón.
- Del marinero herido en el servicio.
- Del marinero que cae enfermo por causa del servicio.
- De la echazón para el salvamento del barco.
- De las anclas y mástiles sacrificadas para el salvamento del barco.
- De la obligación del patrón y de la tripulación de descargar bien la mercancía.
- De las pérdidas ocurridas por mala estiba.
- De las cuestiones entre marineros y el patrón.
- De los gastos de pilotaje.
- Del despido del marinero por el patrón.
- De los daños causados a una nave por otra anclada.
- De la alimentación de los marineros.
- Del ajuste de los marineros, a la parte o al flete.
- Obligación de los marineros de cuidar la nave (al abandono del puerto de partida).
- De sus derechos en caso de acotamiento o prolongación de viaje.
- De cuánto pueden los marinos saltar a tierra. Indemnización por retraso del cargador y reparto de la misma.
- De cómo el patrón teniendo necesidad en el viaje puede tomar vinos de los cargadores para remediarlas.

³⁰ cfr. GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier Antonio. *Problemática del cabotaje en México*. México, Porrúa 2002. p. 8

- Obligación de práctico que conduce la nave al puerto, donde se ha de descargar”.³¹

En las disposiciones de los Roles de Olerón se encuentra una riqueza por contemplar aspectos que hoy son de trascendencia como la del salvamento también como en el Código de Rodas, hasta cuestiones del Derecho del Trabajo, y algunas disposición tales como las necesidades del patrón para tomar vinos y la justificación para obtenerlo.

- **Las leyes de Wisby o Leyes Marítimas de Gothland**, contienen una transcripción parcial de los Roles de Olerón y extractos de las leyes de Amsterdam y de los Estatutos de Lubeck; las cuales alcanzaron en Europa Septentrional casi el valor de derecho común, influenciando todo el posterior derecho marítimo nórdico.³²
- **El Consulado del Mar o Consulat del Mar**, se cree que es de origen barcelonés; éste documento surgió debido a que la mayoría de los estatutos marítimo estaban en latín, el cual era un idioma desconocido para casi todos los comerciantes, por lo que en el siglo XIV, surgió una colección de todos esos estatutos, usos y costumbres del Mediterráneo, escrita en catalán, llamada Consulado del Mar, el cual fue de gran valor para los traficantes y marinos de la época y también para los jueces-cónsules que administraban el derecho en los principales puertos.³³

Estas son algunas de las disposiciones que contenía el Consulado del Mar:

³¹ Ibídem pp. 11-10.

³²cfr. OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p. 20.

³³ cfr. Ibídem p. 21.

- “Al señor propietario del barco se le daba el permiso de tirar las mercancías como si fuera patrón;
 - El patrón era el responsable de los daños que sufría la carga una vez puesta a bordo;
 - El cargador tenía derecho a viajar con sus mercancías;
 - La carga averiada por ratas, era indemnizada por el patrón sino había tomado las medidas adecuadas;
 - Para proceder en una echazón, el patrón tenía que pronunciar algunas palabras sacramentales y esperaba a que algunos de los fletadores arrojara algo al mar.”³⁴
- **El Guidon de la Mer**, es una colección privada de los principios de derecho marítimo. La compilación la hizo a fines del siglo XVI un desconocido jurisconsulto, para ayudar a los cónsules de Ruan a administrar jurisdicción sobre negocios de seguros. (Fue la base de la ordenanza francesa de Luis XIV).³⁵.
 - **El Código Hanseático**, documento que nació en el siglo XII, las ciudades teutónicas de Lubeck Brunswick, Danzing y Colonia formaron la famosa Liga Hanseática, con el principal objeto de promover y proteger el su comercio marítimo, la Liga por un tiempo aplicó las Leyes de Wisby, y en el siglo XVII promulgó el Código Hanseático que compiló las costumbres marítimas, incluyendo las ya contenidas en los Roles de Olerón y las leyes de Wisby.³⁶
 - **El libro negro de Almirantazgo**, “la más notable compilación de leyes marítimas inglesas.”³⁷

³⁴ GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier Antonio, op. cit. p. 11.

³⁵ cfr. OLVERA de Luna, Omar, op. cit. pp. 21-22.

³⁶ cfr. CERVANTES Ahumada, Raúl, op. cit. p.12.

³⁷ Ídem

- **Legislación española**, se conforman por: las Partidas del Rey Alfonso el Sabio, las Ordenanzas de Sevilla, Las Ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla ésta última contiene completa legislación sobre el seguro marítimo.³⁸

1.3 Época Moderna

La Época Moderna se caracterizó principalmente por los descubrimientos de las exploraciones de los siglos XVI y XVII, los cuales abrieron el camino de la comunicación entre continentes que eran desconocidos entre sí, y por medió de los barcos se comenzaron a vincular los continentes, lo que conllevó a la expansión del tráfico comercial marítimo entre la metrópoli y las colonias, un ejemplo de ello son las “Ordenanza Francesa de 1681 a finales del siglo XVII, abundaban documentos de derecho marítimo especialmente en Francia”.³⁹

Leyes marítimas de gran importancia en la Época Moderna:

- **Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV**, “sirvió de antecedente al Código de Napoleón, el que a su vez influenció a nuestro Código de Comercio de 1890.”⁴⁰

La Ordenanza de la marina francesa de 1681 se elabora con la finalidad de regular la actividad mercantil marítima en Francia, ya que este Estado tenía mucho documentos que regulaban el derecho marítimo, hecho que no daba certeza jurídica, por lo que el Rey Luis XIV ordeno al Ministro Colbert que realizara una ordenanza sobre comercio marítimo, la que fue promulgada 1681 y titulada “Ordenanza sobre la Marina.

³⁸ cfr. Ibídem pp.12-13.

³⁹ OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p. 22

⁴⁰ CERVANTES Ahumada, Raúl, op. cit. p. 13.

“Esta ordenanza fue calcada esencialmente del “Guindo de la Mer”; reunió y coordinó varias ordenanzas precedentes, utilizando muchas costumbres, particularmente de los puertos occidentales y del norte. Tuvo una inmensa repercusión en toda Europa y ejerció una influencia considerable, pudiendo afirmarse que abrió una nueva era en el Derecho Marítimo.”⁴¹

“Para el comercio terrestre se había promulgado unos años antes, en concreto en 1673, la Ordenanza del comercio.”⁴²

- **Las ordenanzas de Bilbao**, “rigieron entre nosotros aún después de la independencia, y la famosa Ordenanza inglesa de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra.”⁴³

De las ordenanzas de la marina, las que tuvieron más importancia fueron las de la “Ordenanzas de Bilbao” de 1737 por haber sido adoptadas como ley general en España y en la América Española, y sobre las cuales se basaron las legislaciones sucesivas, según nos narra el Doctor Olvera de Luna en su Manual de Derecho Marítimo de 1981.

- **La Ordenanza de Cromwell**, “es la famosa “Acta de Navegación” de 1651 con la que Cromwell se fundó la prosperidad de la marina británica.”⁴⁴

La mencionada acta contenía “la prohibición de exportar mercancías de Inglaterra a las colonias y de importarlas también, usando para ello barcos que no fueran ingleses o propiedad de súbditos ingleses; además, la

⁴¹ OLVERA de Luna, Omar, op, cit. p. 22.

⁴² <https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/8094/Serna%20Vallejo%2C%20Margarita%202008-2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y> consultada el 03 de junio de 2017

⁴³ CERVANTES Ahumada, Raúl. Op. cit. p. 13.

⁴⁴ OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p.23.

exigencia de que en los barcos ingleses las tres cuartas partes de los tripulantes y comandantes fueran de nacionalidad británica.”⁴⁵

1.4 Época Contemporánea

En los siglos XVII y XIX aumenta el tráfico marítimo con la utilización del vapor y aumenta la pesca marítima. Sin embargo, la libertad de alta mar genera problemas como la trata de personas y la piratería,⁴⁶ según narra el autor Marco Gerardo Monroy Cabra en el Prólogo del Libro titulado del Pasado y el Presente del Derecho del Mar de Nicolás Salom Franco.

- Los buques de vela
 1. En el siglo XIX, veleros y buques de vapor se empleaban paralelamente y competían unos con otros hasta que los últimos dominaron el comercio marítimo al final del mismo siglo, después de que los buques de velas disfrutaron sus días más prósperos por 40 años a partir de 1830. Los buques de vela construidos en Estados Unidos tenían mejor calidad en vista de velocidad y capacidad, con menos costo de construcción en comparación con los construidos en los astilleros británicos, por este motivo estos se emplearon en el transporte de pasajeros, correo en servicio transatlántico.⁴⁷

⁴⁵ ídem

⁴⁶ SALOM Franco, Nicolás. Pasado y presente del Derecho del mar. Santa Fe de Bogotá D.C. Colombia, 2004 p IX

⁴⁷ [http://www.fidena.edu.mx/biblioteca/maestria/libros/\(Libro\)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf](http://www.fidena.edu.mx/biblioteca/maestria/libros/(Libro)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf) consultada el 20 de marzo de 2014

Existían dos tipos de buques de vela, calificados por su manera de enjarciar la vela, una es el buque de vela “square rigged” en el que las velas están enjarciadas horizontalmente y el otro “fore and aft” en el que las velas están enjarciadas verticalmente al buque, el número de mástiles era normalmente de dos o tres, pero existían algunos más de tres. Al inicio del siglo XVII, la mayoría de los buques tenían el mismo estilo que las carabelas que eran instaladas en altas cabinas en popa y proa, sin embargo, este tipo de buques reducía su velocidad y navegabilidad cuando se encontraba en alguna tormenta debido a las pesadas instalaciones que se encontraban arriba de la línea de carga, por ese motivo gradualmente la zona de camarotes ha venido instalándose debajo de la cubierta principal, la característica de la historia del buque de vela a través del siglo XIX es el alargamiento de sus esloras desde 1812. A la vez del desarrollo económico estadounidense, iniciaron el tráfico más frecuente entre el continente europeo y los Estados Unidos.⁴⁸

2. “A través de la segunda parte del siglo XVIII hasta el inicio del siglo XIX, ocurrió un cambio debido a la revolución industrial”⁴⁹ dejando su mayor huella con la máquina de vapor la cual se utilizó en los ferrocarriles y sin duda llegó de igual manera a los buques, lo cual sustituyó a los buques de vela como principal instrumento del comercio marítimo.⁵⁰

- Marina mercante: “hasta mediados del siglo XIX, el comercio exterior y la marina mercante se encontraba bajo el control de un empresario o

⁴⁸ Ídem

⁴⁹ Ídem

⁵⁰ cfr. Ídem

empresarios, lo que en la actualidad ambas materias se encuentran separadas pero siguen estando vinculadas.”⁵¹

- Legislación nacional e internacional: se dio el inicio a la adecuación y modernización de las leyes marítimas.

2 Historia del Derecho Marítimo Mexicano

2.1 México prehispánico

México es un país que cuenta con una cantidad significativa de mar, lagos, y lagunas, tan es así que desde la “etapa prehispánica durante el tiempo de los primeros asentamientos la cuenca de México era una unidad hidrológica cerrada, constituida por los lagos de Zum-pango y Xaltocan, al norte de Texcoco, que se encontraba en la elevación más baja y al sur los lagos de Chalco y Xochimilco.”⁵²

Las diferentes tribus indígenas ya exploraban la navegación para poder cubrir sus necesidades, como, el trasladarse de un lugar a otro, o intercambiar alimentos, vasijas, armas y diferentes artículos, éstos eran transportados en canoas o en trajineras que navegaban por los canales fluviales desde las zonas más alejadas hasta llegar a la gran Tenochtitlan, donde se encontraba uno de los mercados más importantes de su época, y ese era el mercado de Tlatelolco.⁵³

“Los nahuas concebían el mar como el gran lago y cuyo medio en constante cambio, el cual no dominaban plenamente, sin embargo los mayas controlaron las rutas marítimas del Caribe.”⁵⁴

⁵¹ Ídem

⁵² GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier Antonio, op. cit. p18

⁵³ cfr. ídem

⁵⁴ <http://www.antecedentes.net/antecedentes-derecho-mercantil.html> consultada el 03 de junio de 2017.

“Existen datos que revelan que los mayas antes de la llegada de los españoles, ya practicaban el cabotaje por las costas interiores de las entidades del suroeste del país, lo que hoy se conoce como parte de la Ruta Maya.”⁵⁵

“La conquista de Tenochtitlán, se realizó mediante la construcción de trece embarcaciones, el primero fue construido por Martín López y Miguel Pérez, doce de los navíos se construyeron en el Barrio de San Buenaventura Atempan, en Tlaxcala que fueron dotados en la Laguna de Texcoco.”⁵⁶

NAVEGACIÓN PREHISPÁNICA: “La navegación prehispánica de altura permanece en tela de juicio. La navegación de cabotaje, en cambio, no puede objetarse. Las rutas del tránsito mesoamericano deben haberse ayudado en innumerables momentos del transporte por vía marítima o fluvial.”⁵⁷

Mayas: practicaron la pesca, fabricando canoas⁵⁸ ahuecando grandes troncos de árbol, y concertando un extenso comercio tanto terrestre como fluvial y marítimo, alejándose todavía más al sur de donde levantan sus metrópolis.⁵⁹

El comercio a larga distancia, era no privativo de los mayas pues los mexicas también lo acostumbraban, perdura gracias a la existencia de focos de

⁵⁵ GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier Antonio, op. cit. p.19

⁵⁶ <http://www.antecedentes.net/antecedentes-derecho-mercantil.html> consultada el 03 de junio de 2017.

⁵⁷ <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/diamarina/prehispanica.htm> consultada el 03 de junio de 2017.

⁵⁸ Canoa: (De or. taíno).

1. f. Embarcación de remo muy estrecha, ordinariamente de una pieza, sin quilla y sin diferencia de forma entre proa y popa.

2. f. Bote muy ligero que llevan algunos buques, generalmente para uso del capitán o comandante.

Definición tomada de la Real Academia Española

⁵⁹ cfr. <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/diamarina/prehispanica.htm> consultada el 03 de junio de 2017.

localización en las transacciones, a los cuales se denomina **puertos de intercambio**, se localizaban en pueblos o ciudades cuya función específica radicaba en servir como sitios de reunión a los comerciantes extranjeros.⁶⁰

“Asentados sobre todo en las lagunas y los ríos, o sobre el área de los golfos, en el caso de los mayas van extendiéndose hacia el oeste desde Yucatán sobre el Golfo de México, y hacia el este hasta el de Honduras y aun puntos más meridionales.”⁶¹

“La bahía de Chetumal era el punto de embarque para el comercio ultramarino y para recibir productos del interior. El comercio maya era pacífico, de carácter puramente económico, sin pretensiones de expansión territorial.”⁶²

Estos son algunos de los principales productos que transportaban:

- “De Yucatán se obtenían plumas de ánades, grana, cera, miel, algodón, henequén, copal, pedernal, pescados secos o salados, mantas tejidas, sal y otros muchos productos alimenticios, entre ellos el maíz y el frijol.
- Importaban objetos de jade, cristal de roca, obsidiana, azófar, cobre, oro, cacao, concha y algunas otras materias y productos de los cuales carecían.
- De Guatemala exportaban las plumas de quetzal, algodón, copal, liquidámbar, añil, jade, turquesa, lava volcánica, cerámica, chía y algunas cosas más.
- De Honduras parte el alabastro, transformado en artísticos vasos labrados.
- De Chiapas grandes cantidades de cacao, pieles, añil, turquesa, cobre, vainilla, plumas de quetzal, ámbar, almagre y sal.

⁶⁰ cfr. ídem

⁶¹ ídem

⁶² ídem

- De Belice la obsidiana, el copal y el cacao.”⁶³

Mexicas: “establecidos en el altiplano, dentro de su organización social forman una clase, la de los pochteca, cuyos miembros caminan por todo México con la consigna primordial de intercambiar productos locales por extranjeros.”⁶⁴

“El imperio de los tenochca crece, aun cuando nunca penetra en regiones determinadas, infranqueables para ellos, como los reinos tarasco, tlaxcalteca y Cholteca. Pero desde la laguna central en que se instalan, una vez avasalladas las tribus ribereñas, acaparan la zona que abarca desde el río Pánuco hasta Acapulco y desde Zacatula hasta el Soconusco.”⁶⁵

Olmecas: “la cultura olmeca, desconocida hasta cierto punto, ofrece la perspectiva de utilización del medio acuático. Ubicada en la cálida región costera que forma ahora la parte sur del Estado de Veracruz y la norte del colindante Estado de Tabasco.”⁶⁶

“Olmeca significa "habitante del país del hule". Se ha dicho que su superficie simula la Mesopotamia americana, con la variante de que si la Mesopotamia clásica se enfrenta a la tierra seca, ésta de los olmecas lo hace contra la selva y el agua.”⁶⁷

Los Olmecas contaban con un extenso comercio de navegación, con importación de productos naturales o materia prima, y exportación de objetos manufacturados. Todo parece indicar que las importaciones eran de un peso y tamaño muy considerable mientras las exportaciones consistían en objetos pequeños. Para estos movimientos sus caminos naturales, los ríos, se prestaban

⁶³ Ídem.

⁶⁴ Ídem.

⁶⁵ Ídem.

⁶⁶ Ídem.

⁶⁷ Ídem.

admirablemente, ya que los principales conducen de fuera del área olmeca hacia dentro.⁶⁸

Otro aspecto que demuestra la importancia de que México tiene el comercio marítimo son las “chinampas”,⁶⁹ que son terrenos de cultivo de producción hechos a mano.

Estos cultivos comenzaron a construirse desde tiempos remotos en el lago de Xochimilco. Se calcula que se iniciaron en los siglos XIV al XVI y por su majestuosidad han sido objeto de atención mundial desde que los españoles descubrieron su existencia en el siglo XVI.

El atractivo principal de las chinampas es la extraordinaria fertilidad del suelo que combinado con la abundancia de agua y la mano de obra del agricultor, se convirtió en un sistema de producción intensivo sin igual en el mundo.⁷⁰

Son consideradas como Patrimonio Cultural de la Humanidad, el valor excepcional universal que representa Xochimilco en la lista de Patrimonio Mundial es el de ser testimonio de la antigua manipulación humana de un territorio natural, hecha con creatividad y sabiduría, para crear un hábitat con cualidades notables que permitió disponer de terrenos de alta productividad agrícola, en un medio lacustre y que en la actualidad son tierras donde se cultivan productos agrícolas.⁷¹

⁶⁸ cfr. Ídem.

⁶⁹ Chinampa.

(Del náhuatl chinamitl, seto o cerca de cañas).

1. f. Terreno de corta extensión en las lagunas vecinas a la ciudad de México, donde se cultivan flores y verduras. Antiguamente estos huertos eran flotantes. Definición tomada de la Real Academia Española.

⁷⁰ <http://www.xochimilco.df.gob.mx/chinampas.html> Consultada el 4 de septiembre de 2014.

⁷¹ Ídem

2.2 La Colonia

“Los españoles llegaron a San Juan de Ulúa el 12 de abril de 1519, y es a través de este acontecimiento en que se conocen nuevas embarcaciones para trasladar las mercancías a tierras lejanas al iniciarse el dominio español en la Nueva España, 13 de agosto de 1521, el comercio marítimo se encontraba promisorio ya que se dio un muy importante tráfico marítimo de intercambio con los virreinos españoles de América, Perú, Río de la Plata y Nueva Granada.”⁷²

Se propugnó por la enseñanza del Derecho Marítimo en la carrera de Derecho en la Real y Pontificia Universidad de México el año de 1582, lo que se perdió cuando el Rey Felipe II emitió la Real Cédula de 11 de enero de 1593, donde prohibía el comercio de la Nueva España con las demás colonias españolas de América y el resto del mundo, reservando el comercio marítimo a los españoles peninsulares, estableciendo la Corona española un monopolio, el cual controlaba todas las actividades marítimas a través de la Casa de Contratación de Sevilla.⁷³

No omito mencionar que, las disputas entre Portugal y España por las rutas comerciales, muchos fueron los enfrentamientos entre estos Estados, centrándose principalmente en la legitimidad de los títulos sobre las nuevas tierras descubiertas y los derechos de navegación que les daban el control de los océanos.

2.3 México Independiente

“La historia de la independencia de México se consuma en el mar, el 23 de noviembre de 1825 a las 11:00 horas cuando en San Juan de Ulúa se izó el pabellón nacional son los saludos de orden con disparo de los cañones por tres ocasiones”

Omar Olvera de Luna

⁷² GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier Antonio, op. Cit. p.19

⁷³ cfr. Ídem

2.3.1 Siglo XIX

“Al concluir la guerra de Independencia en nuestro país por varios y diversos problemas tanto sociales como políticos y económicos fueron la causa de que se prestará poca atención a lo marítimo olvidando la tracción marinera que nos heredó España, y fue la necesidad de seguir contando con un desarrollo en este aspecto lo que obligó a México adoptar ciertos usos y costumbres de diversas partes del mundo para regular el su legislación en lo que respecta al Derecho Marítimo”.⁷⁴

2.3.2 Siglo XX

En la década de los cuarenta, fue donde se dio mayor impulso al Derecho Internacional del Mar, cuestionando los principios que en ese entonces se sustentaba el régimen legal de los mares.

“Los adelantos tecnológicos trajeron una gran transformación en la industria naval, tomando en cuenta que la construcción de las embarcaciones se realizó con materiales derivados del hierro y del acero por lo que éstos remplazaron rápidamente a la madera obteniendo así barcos con mayor resistencia, duración y seguridad para transportar pasajeros y mercancías, surgiendo embarcaciones más rápidas, lo que trajo como consecuencia que los buques adquirieran un gran valor económico y mayores recursos a quienes los explotan”.⁷⁵

“En 1935-1936 época postrevolucionaria en la que para lograr el desarrollo moderno de la industria naval, la Secretaria de Guerra y Marina le autorizó al presidente Lázaro Cárdenas la contratación con España de 10 barcos guardacostas, 4 barcos cañoneros y 2 buques para transporte de tropas; dicho contrato contemplaba la transferencia de tecnología y la asistencia técnica, por

⁷⁴ Ibídem p.20

⁷⁵ Ibídem p. XVII.

parte de los astilleros constructores de España, para que en México se fabricaran barcos en un astillero en Veracruz y otro en Guaymas, barcos similares a los adquiridos (Es importante mencionar que este acontecimiento del contrato de transferencia de tecnología con España se volvió a realizar en enero del año del 2014.), sin embargo solamente se logró realizar el inicio de las instalaciones originales del astillero de Veracruz y del de Guaymas, que se dedicaron a dar mantenimiento a los barcos que pudieron llegar al país antes de la caída del gobierno republicano español. Ambas instalaciones aún funcionan.”⁷⁶

“El astillero de Veracruz hoy es Talleres Navales del Golfo, el de Guaymas fue el varadero nacional, hoy astillero de marina número 6 de la Secretaría de Marina Armada de México.”⁷⁷

Cuando se constituye “la antigua Secretaría de Marina en 1941, durante el sexenio del General Ávila Camacho, pasan a su control los astilleros que anteriormente pertenecían a los ferrocarriles nacionales dependientes de la Secretaría de Comunicaciones Transportes, estos son los de Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz, en aquella época fundamentalmente astilleros de reparación, que con el tiempo se han convertidos en excelentes astilleros de construcción de buques para la armada de México, que conservan su vocación para la reparación. El astillero de Veracruz nunca estuvo integrado a la armada, siempre funciono como una empresa paraestatal.”⁷⁸

“Estos tres astilleros más el de Guaymas se integraron en la dirección general de construcciones navales, a los que la armada agrego posteriormente el arsenal nacional con un pequeño dique seco en Veracruz, un varadero pequeño

⁷⁶<http://www.mexico-tenoch.com/LaIndustriaNavalenMexico/INDEXINDUSTRIANAVAL.htm>

consultado el 03 de junio de 2017.

⁷⁷ Ídem.

⁷⁸ Ídem

en Acapulco y posteriormente otros que fueron cubriendo necesidades de la marina.”⁷⁹

Mientras lo anterior ocurría “en la esfera gubernamental, en el Golfo de México se mantuvo la tradición de construcción naval, principalmente de buques pesqueros en madera, en los puertos de Alvarado, Veracruz, en Ciudad del Carmen, Campeche esa tradición se remonta en estos puertos a la época colonial, heredada de los españoles desde la conquista.”⁸⁰

“Uno de los momentos más sobresalientes para establecer la industria de la construcción naval moderna en el país se dio durante la presidencia de Ruiz Cortines en 1952-1958 con su programa de “la marcha al mar”. En ese entonces la Secretaría de Marina estableció una asociación con la empresa paraestatal italiana de construcción naval y el astillero de Veracruz. Se compraron los planos y la asistencia técnica para construir buques de carga general de 500 toneladas de arqueo bruto y se construyeron 2 de estos en una rampa de construcción que se eliminó cuando se ampliaron las instalaciones del astillero.”⁸¹

Más o menos por esta misma época se trató de lograr una asociación entre el astillero Tomas de Rueda de Mazatlán, Sinaloa y astilleros Verolme de Holanda. Estas negociaciones estaban tan avanzadas que incluso vino a México el príncipe consorte Bernardo a la firma de los documentos de asociación.⁸²

“El astillero Tomas de Rueda de 1942 a 1975 fue una empresa semi-privada que construía y reparaba embarcaciones en madera y acero para la industria pesquera y que para entonces contaba en su haber con alrededor de 400 barcos pesqueros exportados. Originalmente fue totalmente privado, pero por la

⁷⁹ ídem

⁸⁰ ídem

⁸¹ ídem.

⁸² cfr. ídem.

época de su pretendida asociación con astilleros Verolme la mayoría de sus acciones estaban en poder de nacional financiera. Al final su pretendida asociación con Verolme no pudo concretarse porque al cambio de sexenio el nuevo gobierno se lo impidió.”⁸³

“En el sexenio del Luis Echeverría 1975-1976 por decreto se constituye la empresa paraestatal Astilleros Unidos, S. A., y le encargan la administración de los astilleros que por diversas razones estaban en manos de entes financieros del gobierno federal. Estos astilleros fueron”.⁸⁴

1. Astilleros Rodríguez S.A. de Ensenada, Baja California. empresa creada alrededor de 1936 por el general Abelardo I. Rodríguez para darle mantenimiento a las flotas atunera y sardinera del noroeste del país. Esta empresa fue ampliada y mejorada en sus instalaciones con la inclusión de un sincroelevador.

2. Astilleros de Guaymas S.A., astillero que construía y reparaba la flota pesquera de esa parte del Golfo de California, este fue creado durante el gobierno de Ávila Camacho 1940-1946. Esta empresa también fue ampliada y mejorada en sus instalaciones durante la misma época que el de Ensenada. Ambos astilleros eran manejados por el Banco Nacional de Fomento Cooperativo.

3. Astilleros Tomas de Rueda S.A., actualmente Industria Naval de Mazatlán S.A. de C.V. constructor de la mayor parte de la flota camaronera del pacífico y gran exportador de ese tipo de

⁸³ Ídem.

⁸⁴ Ídem.

buques. La mayor parte de sus acciones pertenecían a Nacional Financiera.

4. Astilleros de Veracruz S.A. que siempre fue propiedad del gobierno federal y cuyo presidente del consejo era el secretario de Marina en turno.

“Astilleros Usa intento establecer una asociación con la empresa paraestatal italiana Italcantieri y sus esfuerzos no tuvieron éxito. Posteriormente y ya restablecidas las relaciones con España se intentó una asociación con Astilleros Españoles S.A., a quienes se les compró tecnología para desarrollar las instalaciones de los astilleros de Veracruz y de Mazatlán.”⁸⁵

2.3.3 Siglo XXI

La superficie marítima, que se tiene hoy en día nos permite estar en el quinto lugar en materia de extensión de América, sólo por debajo de Canadá, Brasil, Estados Unidos de América y Argentina, teniendo una extensión de 2946 825km², el 68% de la costa mexicana corresponde al Océano Pacífico y el 32% de la costa mexicana en el Océano Atlántico. Actualmente persisten 64 instalaciones de astilleros en ambos litorales. En su mayor parte son astilleros artesanales con poca infraestructura.

En los últimos 30 años las regulaciones en cuanto al comercio marítimo y al derecho del mar han sufrido importantes modificaciones, y notoriamente en cuanto al avance de la tecnología.

Las condiciones actuales de la construcción naval a nivel mundial, en donde los tiempos de respuesta a las solicitudes de los armadores son muy largos y los

⁸⁵ Ídem.

tiempos de entrega de cualquier tipo y tamaño de buque se mide en años, nos permite, una vez más, visualizar una ventana de oportunidad para reiniciar la construcción naval que las industrias pesquera, petrolera y de turismo náutico del país están demandando,⁸⁶ es importante tomar en cuenta que los adelantos tecnológicos trajeron una gran transformación en la industria naval, debido a que el acero y derivados del hierro sustituyeron a la madera haciendo embarcaciones más resistentes, rápidas y seguras lo que los ha ido hacer que su valor económico incremente.

Este capítulo tienen la intención de persuadir al lector sobre la importancia de comercio en el mar, a través de conocimientos más generales de como el comercio se fue dando, principalmente por cubrir necesidades.

El comercio marítimo es un fenómeno, que ha formado parte fundamental en el desarrollo de la vida humana, ya que como se plantea en el presente capítulo el comercio a través del mar ha estado presente desde tiempos muy remotos. Sin embargo podemos notar que en nuestro querido México con el paso de los años se ha mantenido hasta cierto punto estancado el comercio marítimo, pese a que está rodeado de dos grandes océanos; no se ha tenido una evolución, y en lugar de crecimiento, las cifras reflejan una disminución en cuanto a la flota mercante, como se puede consultar en el portal de internet las estadística de la Dirección General de Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Desde mi punto de vista, se estima que se le ha dado mayo atención al petróleo, el cual aporta grandes ingresos económico al país, por lo que es importante mencionar que todas las actividades que derivan de ese recurso natural, desde la extracción hasta su comercialización, están reguladas por el comercio marítimo, demostrando una vez más que la debida explotación del mar traería mejoras a la economía mexicana.

⁸⁶ Ídem.

Si bien es cierto el móvil de este trabajo de investigación es el contrato de construcción de embarcaciones y no como tal el comercio marítimo, consideré importante, exponer una breve reseña del comercio marítimo, para que al llegar al tercer capítulo se entienda con mayor claridad la trascendencia de los barcos y la razón por la cual se necesita tener astilleros que sean competitivos a nivel mundial y una regulación que brinde certeza jurídica.

Capítulo II EL COMERCIO MARÍTIMO

“El mar, como vehículo cultural, como nexo geográfico, como fuente de infinitos recursos y, sobre todo, como elemento dinámico y permanente en la expansión de las sociedades, constituye parte insustituible del proceso histórico de la humanidad.”

Fernand Braudel.

Este capítulo hablaré del Derecho del Mar, el Derecho Marítimo y sus diferencias, ya que dichos temas tienen una alta repercusión en el contrato de construcción de embarcaciones.

Quizás sería conveniente no tomar esos dos conceptos como sinónimos ya que su objeto tiene diferentes intensiones, lo que trataré de explicar en las siguientes líneas tomando en cuenta que su desarrollo y aplicación están entrelazados la mayor parte del tiempo, sin embargo, no es lo mismo hablar del Derecho del Mar y del Derecho Marítimo.

1. Derecho Marítimo

1.1. Definición

A continuación se transcriben algunas definiciones del Derecho Marítimo.

La primera es de René Alejandro Águilar:

- “El Derecho Marítimo es rama del derecho privado e interno, intrínsecamente ligado con el derecho mercantil, por referirse

principalmente a todo lo relativo al régimen de propiedad y administración de buques.”⁸⁷

En la definición que antecede, engloba de manera idónea los principales aspectos del derecho marítimo, ya que el régimen de propiedad es la forma en la que se adquirió la embarcación y de la administración se puede hablar del fin para el cual se creó la embarcación.

No obstante lo anterior, es importante considerar lo demás actos que regula el derecho marítimo, como es el seguro de mercancías y pasajeros, la construcción de artefactos navales para el desarrollo de investigación marina o explotación del petróleo entre otros.

Ahora la definición del doctor Omar Olvera de Luna:

- “La expresión Derecho Marítimo tiene un alcance amplísimo, pues comprende el estudio de toda la íntima gama de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la industria y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar.”⁸⁸.

La definición que da el Profesor Omar Olvera de Luna, considero que es una de las más completas y atinadas al definir la esencia de esta rama tan especializada.

Sin embargo, no hace mención de sí el Derecho Marítimo forma parte del derecho público o del derecho privado, ya que el Profesor considera que hablar de Derecho Marítimo y Derecho del Mar indistintamente no tiene gran repercusión en virtud de que es una rama muy compleja que abarca de manera trascendental

⁸⁷ÁGUILAR, René Alejandro. *Derecho del Mar, Derecho Pesquero y Derecho Marítimo*. México, Universidad de Colima, 2008. p. 18

⁸⁸OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p. 11.

otras ramas del derecho, idea de la que discierno un poco, y me inclino más por la teoría internacionalista que señala al Derecho Marítimo es parte del derecho privado y al Derecho del Mar es derecho público.

Otra importante definición es la que dio el profesor Raúl Cervantes Ahumada:

- “El Derecho Marítimo en particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas emanadas de un poder público efectivo y destinado a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o relación con los espacios marítimos. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos.”⁸⁹

De la concepto que da el erudito Raúl Cervantes Ahumada, desde mi perspectiva es con una tendencia a definir más el Derecho del Mar, ya que hace alusión al derecho público y a los espacios marítimos, lo cuales juegan un papel muy importante en el Derecho Marítimo, pero quien entra a un estudio de manera específica de que son y sus límites es sin duda la rama del Derecho del Mar.

La siguiente definición es de Ignacio Arroyo Martínez:

- “El Derecho marítimo, como el conjunto de las relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan en el mar, incluye tanto el llamado Derecho del Mar como el denominado Derecho Mercantil marítimo. Tradicionalmente, la expresión <<Derecho del Mar>> es la parte del Derecho internacional público que hace referencia a las normas supranacionales sobre el mar y los fondos marinos, y el Derecho marítimo la parte del Derecho mercantil que regula las actividades

⁸⁹CERVANTES Ahumada, Raúl, op. cit. p. 6.

comerciales, privadas y marítimas. Sin embargo, frente a esa visión fragmentaria nosotros postulamos un Derecho marítimo, general e interdisciplinar, que abraza todo lo referido al mar y a lo marítimo, al margen de la naturaleza, internacional o nacional, pública o privada de las normas.”⁹⁰

El autor antes citado, da una de las definiciones que más me gustan, ya que plantea las diferencias del Derecho del Mar y al Derecho Marítimo presidiendo que son dos ramas independientes y dependientes al mismo tiempo.

Es verdad que la relación entre esas dos ramas es muy estrecha y el lazo que las une es imposible de romper, sin embargo una no puede atender de manera global ambas ramas, en virtud de que cada una tiene objeto de estudio específico y que dependiendo de la evolución deben ir adecuarse sometiéndose una a la otra de manera aleatoria, sin que una predomine sobre la otra de forma eminente.

Por último la definición de Pedro Delich:

- “Es el conjunto de normas y principios de derecho público y privado, nacionales e internacionales, que regulan la navegación por agua y las relaciones jurídicas que nacen de la misma.”⁹¹

En esta última definición se puede destacar que engloba al derecho marítimo y al derecho del mar, y se inclina a la navegación como objeto de estudio dejando de lado los demás actos jurídicos de carácter marítimo que existen, por lo que es difícil delimitarlo de forma tajante en uno solo acto.

⁹⁰ARROYO Martínez, Ignacio. *Compendio de Derecho Marítimo*.5a, ed., Madrid, Tecnos, 2014 p. 45

⁹¹ DELICH, Pedro. *Derecho de la Navegación Marítima, Aeronáutica y Espacial*. 2a. ed., Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba.; 1994. p.11

De todas las definiciones anteriores, se puede percibir que se intenta definir al Derecho Marítimo desde un aspecto que engloba también al derecho del mar.

Desde mi punto de vista el derecho marítimo se basa en el mar como vía de navegación, en la embarcación como objeto para navegar transportando, bienes, servicios y personas, teniendo una finalidad pecuniaria, así como todos los actos para explotar las riquezas del mar y tener una ganancia económica.

1.2 Naturaleza jurídica

El Derecho Marítimo es una rama del derecho mercantil, ya que principalmente se desarrollan actos comerciales.

El maestro Omar Olvera de Luna dice que “tradicionalmente, el Derecho Marítimo se ha considerado una rama del Derecho Mercantil, pero la realidad es que su esencia de dicha “rama” ha traspasado los límites que tal carácter pudiera conferirle, pues no obstante, ser pionero en la historia de la formación jurídica, es flexible y novedoso en contraposición al Derecho Comercial que, por lo menos en nuestro país es estático y a veces hasta inflexible”.⁹²

Lo antes citado nos da una razón de porque el Doctor Olvera de Luna trata de manera indistinta los términos “Derecho del Mar” y “Derecho Marítimo”, sin embargo yo creo que pese a la globalización del Derecho Marítimo, no le quita su aspecto preponderantemente mercantil, ya que es una rama globalizada por el hecho de que todos los países quieren tener una economía autosuficiente, por lo que se han creado normas como UNCITRAL, órganos como Organización Mundial del Comercio (OMC) entre otras.

⁹²OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p. 11.

1.3 Autonomía

Para reconocer la autonomía de una rama del derecho, ésta tiene que poseer características que requieran de una regulación especial y específica para no entorpecer su objetivo, por lo que es importante que el concepto de “una disciplina jurídica debe responder a dos cuestiones esenciales: el criterio que delimita la materia y la naturaleza de sus normas”.⁹³

Para que se considere la autonomía plena de una rama del derecho tienen que ser reconocida a nivel científico, legislativo, judicial y académico

A continuación se menciona los aspectos que justifican la autonomía del DERECHO MARÍTIMO como lo expone el Profesor Ignacio Arroyo Martínez en su Compendio de Derecho Marítimo.

La autonomía científica significa que el Derecho Marítimo “constituye una disciplina científica, entendida como un conjunto de saberes, articulados en un sistema y con unos principios propios. A partir de ahí, la autonomía científica reivindica tres grados de autonomía”.⁹⁴

1. Legislativa, es decir el “conjunto de normas propias, no sometidas a otra rama del ordenamiento (mercantil, administrativo, internacional, laboral, etc.) y sin perjuicios de la unidad del ordenamiento jurídico.”⁹⁵
2. Judicial, es decir, el enjuiciamiento de las causas marítimas debe reservarse a juzgados y tribunales especializados en Derecho Marítimo. “La especialización judicial no es incompatible con el reconocimiento de la

⁹³ ARROYO Martínez, Ignacio, op. cit. p.37

⁹⁴ Ídem.

⁹⁵ Ídem.

jurisdicción ordinaria; es más, la presupone pues no se trata de crear una jurisdicción especial, sino de articular, en aquellos partidos judiciales con presencia marítima, un sistema de reparto que permita entender de los asuntos marítimos de los juzgados especializados en Derecho Marítimo”.⁹⁶

3. Académica o universitaria equivale a conocer el Derecho Marítimo como “asignatura propia en los planes de estudios y, consiguientemente, dotar cátedras e institutos de universitarios para la investigación y enseñanza de nuestra disciplina.”⁹⁷ Lo cual en México no se ha desarrollado en la medida que se necesita.

Pedro Delich en su obra Derecho de la Navegación Marítima, Aeronáutica y Espacial, refiere que el derecho Marítimo tiene autonomía:

- Científica: tener principios propios, novedad orgánica y tendencia a la competitividad;
- Legislativa: por encontrarse sistematizada en un código, libro o ley especial;
- Jurisdiccional: cuando es fijada la competencia de los Tribunales en razón de la materia y
- Didáctica: cuando se imparte en las Universidades del país como disciplina o rama autónoma.

Lo antes expuesto es aplicable a la realidad del Derecho Marítimo.

⁹⁶ *Ibidem* p.38

⁹⁷ *Ídem*

Científicamente tiene principios que permiten su estudio de manera especializada; legislativamente en México existe una ley que regula dicha rama; jurisdiccionalmente en nuestro país no tenemos un tribunal especializado, sin embargo en la constitución se indica que es competencia de los tribunales federales y didácticamente es impartida como una materia independiente en las universidades de nuestro país.

2 Derecho del Mar

Ahora es turno de hablar del Derecho del Mar, con la finalidad de que sea reconsiderada la idea de que es una rama distinta al Derecho Marítimo y no un sinónimo.

Los romanos se consideraban los dueños del mundo, sin embargo, fueron capaces de reconocer que el mar no era un bien que se pudiera poseer de manera exclusiva, ya que estos consideraban el mar como propiedad de todos “mare, natura, ómnibus patet, (el mar por su naturaleza pertenece a todos)”,⁹⁸ de tal idea podemos ver que desde tiempos de la antigüedad, tomaron en cuenta la idea de que todos tenemos derecho a disfrutar los beneficios del mar, idea que todavía prevalece.

Tal y como lo dijo Hugo Grocio: En virtud de que el mar es tan vasto y sus recursos inagotables, no podía convertirse en posesión o propiedad exclusiva de algún Estado, no propiedad particular de alguien. De acuerdo a esta idea, yo considero que el Derecho del Mar va en caminado a vigilar que todos los Estados puedan beneficiarse del mar, así como preservar el ecosistema acuático y evitar que se creen conflictos entre gobiernos por no poner límites que sean razonables.

⁹⁸ <http://www.hostos.edu/rbp/vol2-num2-jun1998/De%20Jure%20-%20Derecho%20Maritimo%20-%20Desde%20sus%20origenes%20hasta%20la%20Edad%20media.pdf> consultada el 12 de noviembre de 2014.

Para evitar conflictos a lo largo de la historia por el dominio y explotación del mar se crearon diversos instrumentos internacionales que se hicieron efectivos, no obstante la evolución social, económica y cultural del mundo hizo que los instrumentos creados fueran insuficientes para las nuevas eras, sin embargo después de un trabajo arduo se creó la Convención del Mar (CONVEMAR).

A pesar de que en la CONVEMAR se regulan aspectos del Derecho Marítimo y del Derecho del Mar, concuerdo con la opinión de Juan Carlos Velázquez Elizarrarás, al indicar la diferencia entre el derecho marítimo y el derecho del mar, cuando dice que este último “trata de las zonas sobre las cuales el Estado tiene dominio y jurisdicción, en cambio el derecho marítimo se refiere a la actividad marina propiamente dicha, es decir a la explotación de los recursos del mar”.⁹⁹

El Derecho del Mar nos explica cómo se divide el mar de una manera razonable, justa y equitativa para poder explotarlo según lo acordado por todos los países firmantes y los que se han ido adhiriendo a la Convención del Mar mejor conocida como la CONVEMAR, esto en razón de conservar la paz mundial y de que todos nos vemos beneficiado del recurso más grande y rico del planeta.

2.1 Definición

Comenzaremos con una definición que desde mi punto de vista aborda una parte importante del Derecho del Mar

- ✓ “Las normas del derecho de mar tienen por objeto principal regular las conductas de los sujetos que gozan de reconocida personalidad jurídica

⁹⁹<https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-internacional/article/view/505/766>

consultada el 15 de febrero de 2017.

internacional, cuando tales conductas tienen lugar en el ámbito espacial de validez de dichas normas.”¹⁰⁰

Para mí la definición antes mencionada, se refiere a que los estados tienen derecho al uso y disfrute del mar, sin embargo cuando lo hagan dentro de sus zonas tendrá la validez según las leyes de cada uno, por lo que se podría entender que el Derecho del Mar es la rama que se dedica a vigilar que todos los estados respeten el derecho que tienen de manera común sobre el mar.

Ahora veremos la definición que encontramos en nuestra Ley Federal del Mar, en su artículo 2.

- **ARTÍCULO 2.-** La presente Ley es de jurisdicción federal, rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Sus disposiciones son de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática.

En esta definición podemos observar que al igual que la definición anterior nuestra ley reconoce al Derecho del Mar como la rama del derecho público que se encarga de dividir el mar de manera equitativa, tratando de preservar la máxima de que el mar es pertenencia de todos; sin embargo, cada estado goza del derecho y de la responsabilidad de regular su parte de mar de la manera que a sus intereses convenga, teniendo así asegurada su soberanía.

Otra definición muy acertada es la que nos da el profesor Jorge Vargas:

- “Este derecho se ocupa en particular del tratamiento de las cuestiones jurídicas relacionadas con los usos y las limitaciones de los espacios

¹⁰⁰ ÁGUILAR, René Alejandro, op. cit. p. 10-11.

marítimos modernos y tradicionales (mar territorial, zona contigua, plataforma continental, alta mar, zona económica exclusiva, zona de los fondos marinos y oceánicos etc.); del ordenamiento jurídico relativo al aprovechamiento de los recursos marino, sean o no renovables (peses, vegetales, hidrocarburos, gas natural, nódulos polimetálicos, etc.); de la prevención de la contaminación; del fomento y de la reglamentación de la investigación científica marina y del desarrollo y la transferencia de la tecnología, desde el punto de vista del estado y de los organismos internacionales..”¹⁰¹

La definición que antecede sobre el derecho de mar desde mi punto de vista es la más completa ya que abarca de manera precisa el objeto de esta rama, ya que toca los temas de limitación de las zonas marítimas, a los recursos marinos, contaminación, investigación científica, aspecto que también son importantes en el derecho marítimo, sin embargo, por su complejidad e importancia deben ser vigilados de manera especializada y no como un aspecto general.

La última definición que veremos es tomada de uno de los libros más actuales que abordan el derecho marítimo.

- El universalmente conocido como Derecho del mar (Law of the Sea) tiene por objeto la clasificación y delimitación de las distintas zonas de los mares y océanos, estableciendo los respectivos Derechos y

¹⁰¹ VARGAS, Jorge A. *Terminología Sobre Derecho del Mar*. México; CEESTEM, 1979. pp. 106-107

obligaciones de los Estados en lo relativo a su utilización desde las perspectivas del Derecho Internacional público”.¹⁰²

En este último concepto al igual que los anteriores, concuerdan en que el Derecho del Mar es la rama internacional que se dedica a regular la equitativa división del mar y el derecho de uso de todos los países.

Tal y como lo plantea Convención del Mar (CONVEMAR) en su preámbulo párrafo quinto que “Reconociendo la conveniencia de establecer por medio de esta Convención, con el debido respeto de la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos”¹⁰³

Desde mi punto de vista podemos concluir que el Derecho del Mar, es la rama del derecho público internacional, cuyas normas regulan la conducta de los estados frente al mar, con la finalidad de preservar la paz y el sano desarrollo y progreso mundial.

2.2 Espacios Marítimos (Zonas Marítimas)

La mayoría de los que habitamos el Planeta Tierra sabemos que el agua ocupa las tres cuartas partes de nuestro planeta; incluso un setenta por ciento del cuerpo humano está constituido por agua, por lo cual el agua es el elemento vital para la vida humana.

¹⁰² GABALDÓN, García José Luis. *Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho Marítimo Internacional Público y Privado y Contratos Marítimos Internacionales*. Marcial Pons; Madrid, 2012. p. 77.

¹⁰³ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

También sabemos que la masa acuática ocupa 367 millones de kilómetros cúbicos, lo que representa un volumen de 1.300 millones de kilómetros cúbicos según cálculos oceanográficos, por lo que debido a su gran inmensidad resulta fundamental tener una regulación jurídica completa, es por eso que se tienen diferentes zonas marítimas y es importante distinguirlas.

Los espacios marítimos: son “las aguas interiores, el mar territorial, las aguas archipelágicas, la zona contigua, la zona económica exclusiva y alta mar, de una parte; la plataforma continental y los fondos marinos situados más allá de las jurisdicciones nacionales, de otra parte.”¹⁰⁴

De acuerdo a lo que se indica en el artículo tercero de la Ley Federal del Mar publicada el 08 de enero de 1986, la cual sigue vigente y no ha tenido ninguna reforma, las zonas marítimas son las siguientes:

[...]

ARTICULO 3o.- Las zonas marinas mexicanas son:

- a) El Mar Territorial
- b) Las Aguas Marinas Interiores
- c) La Zona Contigua
- d) La Zona Económica Exclusiva
- e) La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares y
- f) Cualquier otra permitida por el derecho internacional

[...]

¹⁰⁴<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/espacios-maritimos/espacios-maritimos.htm>

consultada el 14 de marzo de 2017.

Es importa mencionar que el espacio marítimo acuático, se dividen en las aguas jurisdiccionales y alta mar.

Se entiende por aguas jurisdiccionales “aquellas en las que México ejerce su jurisdicción y soberanía, plenas o limitadas, y comprenden las aguas interiores y el mar territorial, el Estado mexicano ejerce la plena soberanía y, sobre la zona exclusiva, una soberanía limitada al ejercicio de los derechos de pesca exclusiva.

Y alta mar como la zona que pasa de las 200 millas contadas a partir de la línea base, es la parte del mar que es de todos y es de nadie, es donde rigen las leyes internacionales.

Es importante tomar en cuenta que los espacios marítimos no solo son una superficie o una vía de comunicación, sino también son un medio de explotación de recursos naturales y su conservación natural. Las zonas marítimas abarcan hasta las 200 millas náuticas, las cuales se comienzan a contar a partir de la línea base.

Las 200 millas pueden ser menor en virtud de las características naturales de cada estado.

En la Convención del Mar encontramos artículo primero inciso 1 el significado de zona:1) Por “Zona” se entiende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

“Las zonas marítimas nacionales son elementos integrantes del territorio nacional. El territorio nacional comprende no sólo las tierras emergidas, sino las aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo y a la plataforma continental mexicana.”¹⁰⁵

Por lo antes expuesto se podría hacer la siguiente clasificación:

¹⁰⁵ CERVANTES Ahumada, Raúl, op. cit. p.35

- En primer lugar las zonas marinas sujetas a jurisdicción nacional de los estados, es decir, el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular;
- En segundo lugar, el alta mar, es está más allá de las zonas antes citadas, y donde los estados gozan de libertad de navegación, de pesca, de sobrevuelo y de tendidos de cables y tuberías submarinos;
- Finalmente la zona de fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional la cual, junto con los recursos que en ellos se encuentran, son patrimonio común de la humanidad.

2.2.1 Línea base o línea adyacente

La línea de base es una línea recta imaginaria que sirve para iniciar a medir las zonas marítimas, la cual se dice que a veces es regular o irregular dependiendo de la forma de la costa, ya que se deben tomar preferente mente los puntos más sobresalientes de la costa. De acuerdo al artículo 5 de La convención del Mar (CONVEMAR) se entiende por líneas base:

[...]

Artículo 5 Línea de base normal Salvo disposición en contrario de esta Convención, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

[...]

2.2.2 Aguas interiores

Comenzaremos por decir que el territorio del estado mexicano comprende, el territorio terrestre, el espacio aéreo y el dominio marítimo que se integra por el mar nacional (actualmente se le conoce como aguas interiores), el cual “comprende lagos, mares interiores, puertos, ciertas bahías y golfos, y los canales y los ríos que en todo o en parte no sean internacionales.”¹⁰⁶Y el mar territorial, que son los lugares donde los estados tienen plena soberanía.

En la Ley Federal del Mar en los artículos 36 y 37 se estableció el siguiente concepto de aguas interiores:

[...]

ARTICULO 36.- Son aguas Marinas Interiores aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide el Mar Territorial, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento de la presente Ley y que incluyen:

I.- La parte norte del Golfo de California;

II.- Las de las bahías internas;

III.- Las de los puertos;

IV.- Las internas de los arrecifes; y

V.- Las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar.

¹⁰⁶ SEARA Vázquez, Modesto. *Derecho Internacional Público*. Porrúa; 2009, México. p. 281.

ARTICULO 37.- El límite interior de las Aguas Marinas Interiores coincide con la línea de bajamar a lo largo de la costa, cuando esta línea no se toma como base para medir el Mar Territorial de conformidad con las disposiciones en el Reglamento de la presente Ley, tal como aparezca en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.

[...]

Ahora veremos lo que se estableció sobre las aguas interiores en La Convención del Mar (CONVEMAR) en su artículo 8:

[...]

Artículo 8

Aguas interiores

1. Salvo lo dispuesto en la Parte IV, las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado.
2. Cuando el trazado de una línea de base recta, de conformidad con el método establecido en el artículo 7, produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal como se establece en esta Convención.[...]

De acuerdo a lo antes mencionado se podría concluir que las aguas interiores o nacionales es toda aquella porción de agua que se encuentre antes de la línea base o adyacente y “en estas aguas si no existen convenios especiales, los países extranjeros no pueden exigir legalmente derecho alguno para sus barcos o súbditos”.¹⁰⁷

¹⁰⁷ OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p. 11.

Es decir que las aguas interiores forman parte fehaciente del territorio nacional y no es negociable la soberanía del estado.

2.2.3 Mar territorial

Después de haber hablado antes de lo que es una zona marítima, la línea base y las aguas interiores ahora es tiempo de abordar de manera breve y específica las principales zonas marítimas y empezaremos por el mar territorial.

El mar territorial en su principio se había delimitado hasta 3 millas contadas a partir de la línea base, pero con el paso del tiempo se volvió una regla obsoleta debido a que las grandes potencias querían ampliar su flota mientras que los Estados no tan desarrollados pretendían extender su mar territorial como protección.

En nuestro país se señaló la anchura de nuestro mar territorial en los Tratados de Guadalupe- Hidalgo de 1848 en su artículo quinto que dice:

ARTÍCULO V.- La línea entre las dos Repúblicas comenzara en el Golfo de México, tres leguas fuera de tierra, frente a la desembocadura del Río Grande.

Lo que estuvo vigente hasta el 12 de diciembre de 1969 en donde por Decreto se amplió el mar territorial a 12 millas náuticas, anchura que sigue vigente actualmente.

A continuación algunos conceptos doctrinarios del Mar territorial:

- “Son las aguas adyacentes a la costa y a las aguas interiores hasta un máximo de doce millas, medidas desde las líneas de base y sometidas a la soberanía del Estado ribereño. El mar territorial linda, en el límite inferior, con las aguas interiores y en el superior con la zona contigua, si bien no puede ir más allá de las doce millas marinas. Se trata de un límite máximo, pero la legislación estatal es competente para fijar menos extensión.”¹⁰⁸
- “El mar adyacente al territorio se conoce con el nombre de mar territorial y el Estado ribereño ejerce sobre el mismo la plenitud de su soberanía entendiendo por esta el atributo máximo del Estado.”¹⁰⁹
- “A pesar del principio de libertad de los mares, hay cierta extensión del mar que baña las costas de un Estado que es considerada universalmente como prolongación de su territorio y sobre ella se reconoce su jurisdicción.”¹¹⁰

En la Ley Federal del Mar en sus artículos 23, 25, 26 y 27 encontramos la definición de mar territorial:

[...]

ARTÍCULO 23.- La Nación ejerce soberanía en una franja del mar, denominada Mar Territorial, adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las Aguas Marinas Interiores.

[...]

¹⁰⁸ ARROYO Martínez, Ignacio, op. cit. p. 55.

¹⁰⁹ SALOM Franco, Nicolás, op. cit. p. 57.

¹¹⁰ OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p. 36.

ARTÍCULO 25.- La anchura del Mar Territorial mexicano, es de 12 millas marinas (22,224 metros), medidas de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 26.- Los límites del Mar Territorial se miden a partir de líneas de base, sean normales o rectas, o una combinación de las mismas, determinadas de conformidad con las disposiciones del Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 27.- El límite exterior del Mar Territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está a una distancia de 12 millas marinas (22,224 metros), del punto más próximo de las líneas que constituyan su límite interior, determinadas de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento.

[...]

La anchura del mar territorial que es de 12 millas marinas o náuticas, lo que equivale a 22,224 metros, las cuales empiezan a medirse a partir de la línea base.

El mar territorial tuvo una evolución constante ya que “los pueblos antiguos tenían para el mar, religiosa veneración. Los griegos creían que de él habían nacido la vida y el amor”.¹¹¹ Los mayas al igual que los griegos, creían que del mar había nacido la vida humana, el amor y la cultura.

“En el medievo la costa fue concebida como frontera y surgió la distinción entre “límite marítimo natural”, que era la zona que el mar cubría y descubría con el movimiento de las mareas, y la “zona de respeto”, que se determina según el interés de cada Estado costanero. Los individuos propietarios de las tierras costeras tenían el derecho exclusivo de pesca hasta cierta distancia de la costa, y hubo leyes como la de los bizantinos, noruegos e islandeses, que atribuyeron a

¹¹¹ CERVANTES Ahumada, Raúl, op. cit. p. 39.

los propietarios de la frontera marítima natural, la propiedad de los fondos marítimos y del mar próximo, hasta la línea donde comenzaban las grandes profundidades.”¹¹²

“Después de ese reconocimiento de los derechos de los propietarios privados, surge el problema del derecho de los soberanos, ya que éstos sentían la necesidad de protegerse contra los piratas, de asegurar los derechos pesqueros de sus nacionales y de percibir impuestos sobre los buques que surcaran las aguas cercanas a sus costas.”¹¹³

En la época moderna y los grandes descubrimientos geográficos de los siglos XV y XVI surgieron las rivalidades de las grandes potencias imperiales colonizadoras, las que pretendían el dominio de los mares que conducían a sus respectivos dominios, las grandes disputas política trajeron como consecuencia el abandono del antiguo principio de libertad de los mares, y del concepto del mar como cosa común y perteneciente a todos. Pero más tardes la reina Isabel declaró que “el uso del mar es común a todos, y que ningún pueblo ni ninguna persona puede tener el derecho sobre el océano, porque ni su naturaleza ni su uso público pueden permitir su posesión ni su ocupación.” ¹¹⁴

Y brota la necesidad de determinar un espacio marítimo que, a manera de foso, defendiera al estado costanero. Tras el mar territorial o cinturón marítimo están la idea y la necesidad de la defensa. Se admite universalmente la existencia del mar territorial, y surgen tres problemas que han provocado interminables y que aún no pueden considerarse definitivamente resueltos: el primero es la anchura del mar territorial, segundo el sistema para medir la anchura y tercero la determinación de los derechos del Estado ribereño sobre tal espacio marítimo. ¹¹⁵

112 ibídem p. 40

113 Ídem

114 Ibídem p. 41

115 cfr. Ibídem p. 42

La importancia del mar territorial desde mi punto de vista va encaminada a proteger a los estados ribereños de una invasión, así como la del el derecho de explotar ampliamente los beneficios del el mar más cercano a su costa.

2.2.4 Zona contigua

La zona contigua surgió de la insuficiencia de las tres millas de extensión del mar territorial, cuando las grandes potencias pretendieron una zona adyacente al mar territorial, parte sobre la cual los Estados ejercieran una jurisdicción limitada.

En la Convención de Ginebra de 1958 ya contemplaba la existencia de la Zona Contigua, definición que recogió más tarde la actual Convención del Mar en su artículo 33 que a continuación se cita:

[...]

“Artículo 33

Zona Contigua

1. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar medias de fiscalización necesarias para:
 1. Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

2. Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

[...]

Ahora la definición de la ley Federal del Mar respecto de la zona contigua en sus artículos 42 y 43:

[...]

ARTÍCULO 42.- La Nación tiene en una zona contigua a su Mar Territorial, designada con el nombre de Zona Contigua, competencia para tomar las medidas de fiscalización necesarias con el objeto de:

I.- Prevenir las infracciones de las normas aplicables de esta Ley, de su Reglamento y de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en el territorio, en las Aguas Marinas Interiores o en el Mar Territorial mexicanos; y

II.- Sancionar las infracciones a dichas normas aplicables de esta Ley, de su Reglamento y de esas leyes y reglamentos cometidas en el territorio, en las Aguas Marinas Interiores o en el Mar Territorial.

ARTÍCULO 43.- La Zona Contigua de México se extiende a 24 millas marinas (44,448 metros), contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley, y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento, se mide la anchura del Mar Territorial mexicano.

[...]

En dichos artículos podemos ver las medidas y el objeto de la zona contigua.

2.2.5 Plataforma continental

“El país a que pertenece la plataforma continental ejerce derechos de soberanía sobre ella en lo que respecta a su explotación y a la explotación de sus recursos naturales.”¹¹⁶

Concepto hecho por los geógrafos, el suelo marítimo inicia un suave declive desde la costa hasta llegar a un punto donde se acentúa la inclinación en forma brusca y aumenta rápidamente la profundidad.

La plataforma continental de un Estado Ribereño comprende el lecho del subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar

¹¹⁶ OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p. 52.

territorial, en los casos de que el borde exterior del margen continental, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.¹¹⁷

Es una especie de zona crepuscular o de penumbra, pues se considera sujeta al régimen jurídico de la alta mar pero con las siguientes diferencias: el Estado ribereño ejerce sobre ella competencias, precisas y especializada, que el Estado ribereño debe contar por razones de seguridad, con una zona adyacente a su territorio y concretamente a su mar territorial. Esta zona que es la zona denominada “zona contigua” desde la convención de Ginebra de 1958, ha asumido caracteres especiales por su destinación.

El criterio predominante era el de que debía haber una zona contigua al territorio en la cual el Estado ribereño pudiera ejercer su soberanía hasta la distancia que un buque rápido cubriera en una hora.

Actualmente esta zona debe tener una extensión de 12 millas náuticas, donde el Estado podrá tomar medidas de fiscalización.

Se puede definir como el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial y a lo largo de la prolongación natural del territorio hasta el borde exterior del margen continental o hasta la distancia de doscientas millas y donde el ribereño ejerce derechos de soberanía limitados a la exploración y explotación de los recursos naturales.¹¹⁸

En la ley Federal del Mar en su artículo 62 encontré la definición de la plataforma continental.

[...]

¹¹⁷cfr. SOBARZO, Alejandro. *Régimen Jurídico del Alta Mar*, 2ª. ed., México, Porrúa, 1985 pp. 415.

¹¹⁸ cfr. ARROYO Martínez, Ignacio, op. cit. 58.

ARTÍCULO 62.- La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares mexicanas, comprenden el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, de acuerdo con lo dispuesto por el derecho internacional. La definición anterior comprende la plataforma de islas, cayos y arrecifes que forman parte del territorio nacional.

[...]

En La Convención del Mar (CONVEMAR) encontramos la siguiente definición:

[...]

Artículo 76

Definición de la plataforma continental

1. La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

2. La plataforma continental de un Estado ribereño no se extenderá más allá de los límites previstos en los párrafos 4 a 6.

3. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.

4. a) Para los efectos de esta Convención, el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante:

- i) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1 % de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental; o
- ii) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental.

b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base.

5. Los puntos fijos que constituyen la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar, trazada de conformidad con los incisos i) y ii) del apartado a) del párrafo 4, deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la

anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isobata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros. 64

6. No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, en las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Este párrafo no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, emersiones, cimas, bancos y espolones de dicho margen.

7. El Estado ribereño trazará el límite exterior de su plataforma continental, cuando esa plataforma se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante líneas rectas, cuya longitud no exceda de 60 millas marinas, que unan puntos fijos definidos por medio de coordenadas de latitud y longitud.

8. El Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida de conformidad con el Anexo II sobre la base de una representación geográfica equitativa. La Comisión hará recomendaciones a los Estados ribereños sobre las cuestiones relacionadas con la determinación de los límites exteriores de su plataforma continental. Los límites de la plataforma que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios.

9. El Estado ribereño depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas cartas e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental. El Secretario General les dará la debida publicidad.

10. Las disposiciones de este artículo no prejuzgan la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

[...]

2.2.6 Zona económica exclusiva

Esta Zona nació de la Convención del Mar de 1982, pero no debemos dejar de mencionar que el origen de la zona económica exclusiva se establece desde el interés de algunos países que al no tener Plataforma Continental, aspiraban a tener una zona económica exclusiva de 200 millas para compensar su falta de Plataforma continental.

“El gran escenario sobre el cual el Estado ribereño ejerce soberanía sobre los recurso vivos y no vivos, y jurisdicción, con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, lo mismo que sobre la investigación científica y preservación del medio ambiente marino.”¹¹⁹

Encontramos la definición de la zona económica exclusiva en el artículo 53 de la Ley Federal del Mar:

[...]

¹¹⁹ SALOM Franco, Nicolás, op, cit. p. 98

ARTICULO 53.- El límite exterior de la Zona Económica Exclusiva mexicana es la línea cada uno de cuyos puntos está del punto más próximo de las líneas de base del Mar Territorial determinadas en el Artículo 26 de esta Ley, a una distancia de 200 millas marinas (370,400 metros).

[...]

En La Convención del Mar (CONVEMAR) encontramos la definición de la zona económica exclusiva en su artículo 55.

[...]

Artículo 55

Régimen jurídico específico de la zona económica exclusiva

La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

[...]

2.2.7 Alta mar

“Todo lo que no puede ser cintado o cercado no puedes convertirse en sujeto de propiedad; así las inquietas agua del océano son forzosamente libres.”

Hugo Grocio.

La importancia del termino altamar se refleja en la paz internacional, ya que como se ha mencionado en el prese trabajo, el mar es un bien que pertenece a toda la humanidad, y debido a su gran dimensión es imposible que una sola

nación pueda tener el dominio absoluto, sin dejar de mencionar que es un elemento vital para la vida.

El mar situado más allá de las aguas territoriales se llama Alta Mar y por no formar parte del territorio de ningún Estado y está abierto al uso común de toda persona.

La Alta Mar se entendía como la zona del mar que no perteneció ni al mar territorial ni a las aguas interiores como se constata en la Convención sobre la Alta Mar de 1958 en su artículo primero que dice “Se entenderá por alta mar la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.”, es por eso que se entendía que la alta mar se encontraba fuera de la soberanía del Estado ribereño; y no se consideraba aún la zona contigua ni la zona económica exclusiva, hasta que surgieron corrientes nuevas del Derecho del Mar que dieron mayor protección a los Estados ribereños, siendo en la Convención de 1982 en la que se establecerían la Zona Contigua y la Zona Económica exclusiva entre otros conceptos.

Para poder conservar la paz, existe el principio de libertad de la alta mar, para poder tener una convivencia mundial prospera, la cual se encuentra reglamentada en el artículo 87 de la mencionada Convención del Mar (CONVEMAR).

[...]

Artículo 87

Libertad de la alta mar

1. La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional.

Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- a) La libertad de navegación;
- b) La libertad de sobrevuelo;
- c) La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- d) Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- e) La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2;
- f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII.

2. Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona.

El Principio de Libertad de Los Mares: Este principio quiere decir que alta mar debe estar abierto a todos los países del mundo, pero ninguno podrá tenerlo para su dominio exclusivo. La alta mar comprende los espacios marítimos libres, comunes a todas las naciones, y su estudio corresponde al Derecho Internacional.

La alta mar es aquel espacio marino situado más allá de la jurisdicción nacional de cada estado, son los espacios comunes a todos los países, y se comprende altamar y de la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos que desde 1970 se han considerado patrimonio común de la humanidad.

La alta mar es el mar libre. Es don de ningún estado puede ejercer soberanía, pero puede ser usado por todos. La libertad de la alta mar incluye las libertades de navegación sobrevuelo, tendido de cables, y tuberías submarinas,

construcción de islas artificiales y otras instalaciones, pesca e investigación científica, pero siempre cuidando contaminar lo menos posible.

3 Comercio Marítimo

“El derecho marítimo es el derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objeto es el comercio marítimo.”

Ripert.

3.1 Definición

Antes de llegar a la definición de Comercio Marítimo, considero que es prudente conocer los conceptos de comercio y actividad comercial.

Comercio: es el “intercambio de bienes con el propósito de obtener ganancias.”¹²⁰

Actividad comercial: “es la que llevan a cabo mercaderes como intermediarios.”¹²¹

Ambas definiciones son del ilustre profesor Barrera Graf y son citadas en el libro de Derecho Mercantil de Soyla H. León Tovar y Hugo González García.

Otra definición del comercio la encontramos en el Diccionario de la Lengua Española: el comercio como negociación que se hace comprando y vendiendo o permutando géneros o mercancías.

El comercio es una actividad económica que consiste en básicamente en la interposición en el tráfico de bienes y servicios con ánimo especulativo, y en todas

¹²⁰ LEÓN, Tovar Soyla H. y González Hugo. *Derecho mercantil*. México, Oxford, 2010, p.

¹²¹ *Ibíd*em

las actividades relacionadas, lo cual supone una cadena construida por los eslabones siguientes¹²²:

Desde el punto de la economía, el comercio se ha definido como la transmisión de un bien a cambio de un pago.

Es importante puntualizar que la palabra comercio no tiene el mismo sentido en el lenguaje económico que en el lenguaje jurídico, en esta se engloba el comercio y la industria.

3.2 Actividad comercial marítima

La economía marina es el resultado de una serie de actividades que el hombre realiza para explotar los recursos naturales renovables y no renovables del océano y que aportan ganancias. La explotación de petróleo y gas, el transporte comercial y la pesca, son los tres tipos de aprovechamiento que producen el mayor ingreso para el hombre, quedando después la extracción de minerales, la explotación de compuestos químicos, la utilización de la energía del oleaje y las mareas, la obtención del agua dulce, el uso de la energía solar que absorbe, y las actividades turísticas y recreativas.¹²³

El transporte marítimo comercial es uno de los medios más usados para el traslado internacional de cargas, y más del 80% de las mercancías que se mueven en el mundo lo hacen por vía marítima. Esta actividad económica es considerada como una de las que más desarrollo presentará en un futuro, debido a que se construyen barcos de mayor tamaño y capacidad de bodega, además de que cada día éstos son más veloces y su diseño es cada vez más especializado, lo que les

¹²² Ibídem. p.2

¹²³http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec_6.html

consultada el 26 de marzo de 2017.

da mayor eficiencia; asimismo, se ha incrementado el número de puertos de altura para que puedan atracar embarcaciones de gran calado y que cuentan con equipos automatizados para realizar los trabajos de carga y descarga que permiten obtener óptimos resultados. Con estos adelantos, el transporte marítimo comercial se ha transformado en una de las ramas más dinámicas de la economía mundial y produce vínculos entre los países, además de elevar sus posibilidades de desarrollo y hacer progresar la cooperación internacional.¹²⁴

La actividad comercial marítima abarca los diferentes contratos del derecho marítimo como son el fletamento, el arrendamiento, avería gruesa, construcción etcétera, podríamos decir que es la actividad directa.

La actividad indirecta son los actos que sin ser propiamente marítimos repercuten en las negociaciones del comercio marítimo, como son las relaciones laborales, la compra de material para la construcción y o reparación de embarcaciones navales y artefactos navales, la venta de comida, incrementación del turismo etcétera.

¹²⁴ *Ibíd.*

4 Diferencias entre el Derecho Marítimo y el Derecho del Mar

	Derecho del Mar	Derecho Marítimo
1	<p>-Derecho público.</p> <p>-Leyes internacionales que son aplicables a todos los estados, principalmente para preservar la paz mundial.</p>	<p>-Derecho privado.</p> <p>-Leyes privadas aplicables a particulares, en base a los contratos elegidos de mutuo acuerdo.</p>
2	<p>-Actividades no comerciales:</p> <p>-División del mar (zonas marítimas). Regula el Alta Mar y establece los límites del mar territorial, zona contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, figando también las pautas para las bases de las regulaciones específicas de las mismas, que deberán realizar los estados de manera individual.</p> <p>-Preservación ecosistema acuático y la vida humana.</p> <p>-Investigación científica.</p>	<p>-Actividades comerciales:</p> <p>-Actos jurídicos principalmente de carácter mercantil que se llevan a través de los diferentes espacios marítimo.</p> <p>-Contratos marítimos</p> <p>-Tráfico de mercancía y personas</p>
2	<p>-Desde la antigüedad concordaban que el mar pertenecía a todos, por lo que concluyeron que todos debían explotar el mar de manera equitativa.</p>	<p>-Es una de las ramas más antiguas de las ramas especializadas del derecho mercantil.</p>

- | | |
|--|--|
| <p>4 -La legislación es parte del derecho positivo, ya que se va adaptando a las necesidades humanas protegiendo el medio ambiente.</p> | <p>-La legislación es parte del derecho consuetudinario ya que es dinámico debido a que las leyes se vuelven obsoletas y los comerciantes marítimos crean nuevas normas en base en la costumbre, por lo tanto la legislación se va adaptando.</p> |
| <p>5 -Es sensible a cambios políticos ya que el cumplimiento a las normas internacionales depende en gran medida en los gobiernos que se encuentran en frente de cada estado.</p> | <p>-Es insensible a los cambios políticos, y sensible a los cambios técnicos, esta idea surge porque son los particulares en la medida de lo legal con quien desean hacer negocios.</p> |

La importancia de este capítulo radica en que se debe tener claro la diferencia entre el derecho marítimo y el derecho de mar, esto en virtud de que así podrá tener una legislación más completa respecto de la regulación del contrato de construcción de embarcaciones.

Actualmente al ser ambas ramas desarrolladas por el derecho internacional, muchos estudiosos de esta materia, han considerado que hablar de una u otra como sinónimos no afecta, pero a pesar de que cada día la industria marítima buscan una globalización, no se debe confundir esos conceptos ya que cada uno tiene objetivos distintos, por lo que no hacer una distinción haría más complejo su regulación.

En el cuadro que antecede, planteo que una de las diferencias del derecho marítimo y el derecho del mar es que la primera pertenece a la rama del derecho privado, ya que la actividad principal es el intercambio de bienes o servicios con

un lucro económico, donde los sujetos son particulares (los cuales pueden ser de distintas nacionalidades) que pactan de manera privada, es decir sin que medie la potestad del estado.

Mientras que en el derecho mar es de carácter internacional porque su primordial objeto es la de vigilar la preservación del ecosistema marino así como velar por la paz mundial, asuntos que son de la incumbencia de todas las naciones, por lo que es importante participar.

Respecto de las actividades comerciales la rama que se dedica a regular ese aspecto es el derecho marítimo y no el derecho de mar, si bien es cierto que ambas trabajan de la mano, el hecho de que una abarcará los dos temas complicaría su regulación.

Se podría decir que el derecho marítimo es una rama más longeva que el derecho mar, ya que desde la antigüedad los humanos buscaron el intercambio de mercancías para explorar nuevos territorios así como acrecentar su fortuna; mientras que derecho del mar es más nueva ya que la preocupación de cuidar el medio ambiente siempre ha existido sin embargo el impacto industrial en nuestros días es mayor que en la antigüedad.

La legislación en el derecho del mar se va adecuando a las evolución de la industria, población, economía y política mundial tratando de beneficiar a todas las naciones mientras que el derecho marítimo se da de acuerdo a los intereses globales de las empresas marítimas, por lo que se dice que es una rama consuetudinaria ya que se rige más por la costumbre.

Respecto de la política el derecho del mar se puede ver más afectado que el derecho marítimo, esto es en razón de que la primera depende de las decisiones y medidas que tome el gobierno para cumplir con su función de protección, y en la segunda la potestad del estado no es fundamental, y aunque se adecuan a las normas que ponga cada administración el beneficio es para los particulares que se dedican a las negociaciones marítimas.

Capítulo III EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES EN MÉXICO

En los capítulos anteriores abordamos temas como el derecho marítimo, el derecho del mar y sus diferencias, los cuales son de suma importancia para conocer los alcances del contrato de construcción de embarcaciones.

Antes de hablar del contrato de construcción de embarcaciones se vera de manera muy breve formas de adquirir la propiedad de una embarcación, la definición de contrato y el significado de artefacto naval, barco, buque y embarcación.

Empezare señalando que para el profesor Omar Olvera de Luna doctrinariamente se consideran modos de adquisición de la propiedad de un buque, los siguientes:

- COMO DERECHO PRIVADO:

- a. **Construcción:** “el contrato de construcción del buque, es figura jurídica compleja que puede definirse como aquél por el que el constructor se obliga mediante un precio, a construir y a entregar un buque con las características y dentro del plazo pactado.”¹²⁵

- b. **Compraventa:** “como todo contrato de compraventa, requiere la concurrencia de título y de modo, y para su plena eficacia externa, debe respetar las modalidades de escritura e

¹²⁵ OLVERA, De Luna, Omar, op. cit. p. 154

inscripción siguientes: constar por escrito y éste inscribirse en el Registro Mercantil.”¹²⁶

- c. **Usucapión:** “la propiedad de la nave se adquiere mediante la posesión por un determinado número de años ininterrumpidos, sin que sea necesario el título reivindicatorio por parte del original propietario” ¹²⁷(prescripción).
- d. **Venta:** “subasta pública, venta judicial o por enajenación voluntaria.”¹²⁸
- e. **Abandono:** se puede abandonar una embarcación cuando dicho acto ocasiona una menor pérdida al propietario.
- f. **Condominio:** “o copropiedad del buque surge si dos o más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante.” ¹²⁹

- **COMO DERECHO PÚBLICO:**

- a. **La presa:** “como otra forma de adquisición de la propiedad del buque, se ha definido como una confiscación violenta con objetivos de defensa y de ofensa y es obviamente una institución del Derecho de Guerra, consistente en la aplicación del poder atribuido a las naves de guerra, de apoderarse y

¹²⁶ Ibídem p. 153.

¹²⁷ Ibídem p. 151.

¹²⁸ Ibídem p. 152

¹²⁹ Ibídem p. 153

eventualmente destruir la nave mercante enemiga o aliada de nación enemiga.”¹³⁰

b. Confiscación: un procedimiento de carácter penal administrativo, ejercido por la autoridad competente del Estado, a consecuencia de actos contrarios a Derecho y cometidos por los propietarios o armadores de naves comerciales. El Estado en tal caso tiene la facultad de apropiarse el buque, a efecto de evitar se sigan cometiendo con él actos ilegales.¹³¹

c. Requisa: permite al Estado la apropiación del buque, por razones graves militares o civiles.¹³²

Como observamos en las líneas anterior existen diferentes formas de adquirir una embarcación, todas las anteriores a excepción del contrato de construcción se refieren al barco ya como un objeto existente, por lo que desde mi punto de vista el contrato de construcción es el modo de adquirir la propiedad de una embarcación más complejo y puro, razón por la que es tan importante una eficiente regulación legal del mismo.

Ahora continuaré con la definición legal de contrato la cual se encuentra regulada en los artículos 1792 al 1797 del Código Civil Federal (consultado marzo de 2017), los cuales se transcriben a continuación.

[...]

Artículo 1792.- Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones.¹³³

¹³⁰ Ibídem p. 152

¹³¹ Ibídem p. 152 y 153

¹³² Ídem.

[...]

En este artículo se observa la definición de convenio.

[...]

Artículo 1793.- Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, toman el nombre de contratos.

[...]

En este artículo vemos que el contrato es una variante del convenio, a continuación veremos los artículos en los que se regula la existencia, validez, como se perfeccionan los contratos.

[...]

Artículo 1794.- Para la existencia del contrato se requiere:

I. Consentimiento;

II. Objeto que pueda ser materia del contrato.

Artículo 1795.- El contrato puede ser invalidado:

I. Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas;

II. Por vicios del consentimiento;

III. Porque su objeto, o su motivo o fin sea ilícito;

IV. Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que la ley establece.

Artículo 1796.- Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley. Desde que se perfeccionan obligan a los contratantes, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley.

Artículo 1797.- La validez y el cumplimiento de los contratos no puede dejarse al arbitrio de uno de los contratantes.

[...]

Ahora veremos la definición de contrato desde la doctrina.

La concepción etimológica del vocablo contrato proviene del latín *contractus* que significa pacto.¹³⁴

El convenio en sentido general es el acuerdo de dos o más voluntades manifestado en forma exterior para crear, transmitir, modificar o extinguir derechos y obligaciones. Dentro de la definición de convenio en sentido general se encuentran implícitas las concepciones jurídicas del contrato y del convenio en sentido especial. El contrato es el acuerdo entre dos o más personas para crear o transmitir derechos y obligaciones.¹³⁵

Los contratos son unas convenciones destinadas a crear obligaciones, que han sido sancionadas y nombradas por el derecho civil. “En el fondo de todo contrato, como elemento vital y esencial, se encuentran dos cosas: una convención o pacto, es decir, el consentimiento de dos o más personas; después,

¹³⁴ CHIRINO, Castillo Joel. *Contratos*. 2a. ed., México; Porrúa, 2011. p.1.

¹³⁵ *Ibídem* p. 2.

como un fin inmediato de esta convención, la creación de una o varias obligaciones.”¹³⁶

El contrato (lo mismo que todo convenio) es un “acto jurídico bilateral, una manifestación exterior de voluntad, tendiente a la producción de efectos de derecho sancionados por la Ley. Es una doble manifestación de voluntad: la de los contratantes que se ponen de acuerdo. Como acto jurídico es pues bilateral o (plurilateral), pero a fin de evitar confusiones debemos advertir desde ahora que ya como contrato podrá ser bilateral o unilateral según genere obligaciones a cargo de ambos contratantes o sólo a uno de ellos.”¹³⁷

Ya se estableció en líneas anteriores que el contrato de construcción de embarcaciones es un modo de adquirir la propiedad, asimismo ya tenemos una idea concreta de que es un contrato, por lo que ahora veremos las definiciones de artefacto naval, barco, buque y embarcación, para después ver la definición de contrato de construcción de embarcaciones.

ARTEFACTO NAVAL

[...]

“**Artefacto naval** (navegación, construcción naval).- Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.”¹³⁸ [...]

[...]

¹³⁶ BRAVO, González Agustín. *Derecho Romano*. 24a. ed., México, Porrúa, 2008 p

¹³⁷ BEJARANO Sánchez. *Manuel. Obligaciones civiles*. 3a ed., México, HARLA, 1984. p.32.

¹³⁸ <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/164310/002-SCT4-2014.pdf> consultada el 07 de mayo de 2017.

En el artículo segundo en su fracción quitan de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo esta la definición de artefacto naval que a continuación se cita:

V. Artefacto Naval: “Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.

[...]

BARCO

3.97 **Barco** (navegación, portuario).- Nombre genérico que se da a toda clase de embarcaciones cuya principal característica es la de poder flotar en el agua, utilizándose para transportar personas o bienes, y que pueden estar construidas a base de madera, hierro o acero. Sus sinónimos son nave, navío, buque o embarcación.”¹³⁹

Barco

De barca.

1. m. Embarcación de estructura cóncava y, generalmente, de grandes dimensiones.
2. m. Barranco poco profundo.
3. m. El Salv. y Hond. Recipiente hecho de madera o de calabaza ahuecada que se usa para contener líquidos.
4. m. coloq. Hond. y Méx. Profesor benévolo al dar las calificaciones.¹⁴⁰

El vocablo “barco” proviene del latín “barca, “nave” de “navis”, palabra latina. En castellano, de “barco” se derivan: embarcar, embarque,

¹³⁹ <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/164310/002-SCT4-2014.pdf> consultada el 07 de mayo de 2017.

¹⁴⁰ <http://dle.rae.es/?id=54Gx7OV> consultada el 07 de mayo de 2017.

desembarque; de “nave” se origina de navegar, naviero, etcétera. En cambio, no hay palabra derivadas de “buque”.¹⁴¹

La palabra “barco” la utilizan los medios de difusión no especializados, el público no ligado profesionalmente al buque, y también algunos documentos legales de varios países de habla española, pero en círculos profesionales, en documentos legales deducidos de estos círculos y en forma general, en Derecho, se habla del vocablo “buque”.¹⁴²

BARCO

- a) Sustantivo masculino de barca “Vaso de madera, hierro y otra materia que flota; y que, impulsado o dirigido por un artificio adecuado, puede transportar por agua personas o cosas.”¹⁴³

- b) “Una de las denominaciones generales con las que se designa toda embarcación desde la más pequeña hasta la más grande; sean de vela, vapor, hidráulica, eléctrica, etc.”¹⁴⁴

BUQUE

[...]

4.123 **Buque** “(navegación, construcción naval).- Embarcación, o plataforma que puede sustentar diversas operaciones en el medio marino y que está dotada de capacidad de desplazarse.”¹⁴⁵

[...]

¹⁴¹ OLVERA de Luna, Omar, op. cit. p. 79.

¹⁴² Ídem

¹⁴³ SOLÍS Gullén, Eduardo. *Derecho Oceánico*. México, Porrúa, 1987 p. 11

¹⁴⁴ Ídem

¹⁴⁵ <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/164310/002-SCT4-2014.pdf> consultada el 07 de mayo 2017.

La Real Academia de la Lengua define el vocablo de “buque” en sus tres acepciones:

- a) Cabida, espacio o capacidad;
- b) Casco de la nave;
- c) Barco con cubierta adecuada para navegación o empresas marítimas de importancia.

“El concepto de buque es capital para el Derecho marítimo hasta el punto de constituir el objeto central de su regulación. La navegación marítima se realiza gracias al buque, sin cuya existencia no existiría el Derecho marítimo.”¹⁴⁶

BUQUE

- a) “Proviene de la voz germánica “Buk”, que significa vientre, cavidad, barco con cubierta y que por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia.
- b) Es la construcción marítima más perfecta.
- c) El caso de la embarcación considerado por sí solo; en lo antiguo se llamaba “Buco”.¹⁴⁷

EMBARCACIÓN

[...]

4.319 **Embarcación** (construcción naval, navegación).- Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.¹⁴⁸ [...]

[...]

¹⁴⁶ ARROYO Martínez, Ignacio, op. cit. p. 186.

¹⁴⁷ SOLÍS Gullén, Eduardo, op. cit. p. 14.

¹⁴⁸ <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/164310/002-SCT4-2014.pdf> consultada el 07 de mayo de 2017.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su fracción cuarta se encuentra la definición de embarcación que a continuación se cita:

[...]

IV. Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.

[...]

EMBARCACIÓN

- a) Derivado de embarcar. Barco ordinariamente pequeño.

- b) Una de las denominaciones generales con que se designan las embarcaciones menores: los botes, lanchas, etc., del servicio de abordó. También se llama así las que baja de cierto porte corbeta.

De acuerdo a las definiciones anteriores, se puede observar, que la palabra embarcación es un término más amplio que barco y buque, ya que también incluye a los artefactos navales y aún que el término utilizado en el mundo del derecho marítimo es el de buque, desde mi punto de vista embarcación sería el término más idóneo.

1. DEFINICIÓN DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES.

Ahora que ya tenemos presente como se puede adquirir la propiedad de un barco, que es un contrato y los sinónimos de embarcación, es tiempo de abordar el concepto del contrato de construcción de embarcaciones.

En los siguientes párrafos se observar como los autores José Luis

Gabaldón García y Omar Olvera de Luna dan una definición del contrato de construcción de embarcaciones que desde mi punto de vista definen de manera correcta la esencia de dicho contrato, pero quizás les faltaría precisar a las partes.

- “Toda combinación contractual que tenga por finalidad económica la fabricación de un navío.”¹⁴⁹
- “El contrato de construcción de buques, es figura jurídica compleja que puede definirse como aquél por el que el constructor se obliga mediante un periodo, a construir y entregar un buque con las características y dentro del plazo pactado.”¹⁵⁰

Otra definición de contrato de construcción de embarcaciones es la que se da en ley española Ley de Navegación Marítima de 2014 en su artículo 108.1 que establece que el Contrato de construcción naval.

108.1 Por el contrato de construcción naval una parte encarga a otra la construcción de un buque, a cambio de un precio. Los materiales podrán ser aportados, en todo o en parte, por cualquiera de los contratantes.¹⁵¹

1.1 LAS PRINCIPALES PARTES DE UNA EMBARCACIONES

Ahora veremos las partes y medidas de una embarcación en tiempos atrás y en la actualidad.

¹⁴⁹ GABALDÓN García, José Luis, op. cit. p. 402.

¹⁵⁰ OLVERA de Luna Omar, op. cit. p. 154.

¹⁵¹ PULLIDO Begines, Juan Luis. Curso de Derecho de la Navegación *Marítima*. Madrid, Tecnos, 2015. P. 118

Las embarcaciones primitivas fueron egipcias, fenicias y griegas. En lo fundamental todas ellas tuvieron características comunes, que aún perduran en nuestros días, en plena época de enormes trasatlánticos.¹⁵²

De esas características iniciales, “las vemos en todos los barcos, buques y embarcaciones actuales sean cuales fueran sus tamaños, tonelajes y medio de propulsión. Dichas características son: ESLORA, MANGA, PUNTAL.”¹⁵³

Las principales medidas que tiene toda embarcación son Eslora, Manga y Puntal.

- **ESLORA:** “Es la longitud máxima.”¹⁵⁴
- **MANGA:** Es la anchura máxima.
- **PUNTAL:** “Es la distancia perpendicular, de la cubierta principal hasta la parte inferior, medida a la mitad de la manga.”¹⁵⁵
- **LÍNEA DE FLOTACIÓN:** “Es la línea señalada por el agua en la parte exterior en el casco de la embarcación cuando la embarcación está vacía: cuando la embarcación está en plena carga, el agua marca otra línea paralela la cual se llama “línea de máxima carga” también llamada de “franco bordo”, la cual debe ser anotada en su matrícula.”¹⁵⁶
- **CALADO:** “Es la distancia vertical medida desde la quilla hasta la superficie del agua.”¹⁵⁷
- **QUILLA:** “Es la parte más baja de la embarcación sobre la cual se basa

¹⁵² SOLÍS Gullén, Eduardo, op. cit. p.83

¹⁵³ Ídem

¹⁵⁴ Ídem

¹⁵⁵ Ídem

¹⁵⁶ Ídem

¹⁵⁷ Ídem

toda su estructura.”¹⁵⁸

- **POPA:** “Es la parte trasera de la embarcación, la cual suele ser redonda y a veces hasta cuadrada.”¹⁵⁹
- **PROA:** “Es la parte delantera la cual por lo general es afilada para hender mejor en el agua.”¹⁶⁰
- **OBRA VIVA:** “Es la parte de la embarcación que queda por debajo de la línea de flotación.”¹⁶¹
- **OBRA MUERTA:** “Es la parte de la embarcación que está por encima de la línea de flotación.”¹⁶²

Ahora veremos las partes y medidas más importantes en la actualidad:

- **Casco:** “El casco es el vaso o forro externo del barco, es lo que envuelve e impermeabiliza la estructura del barco, formando así el armazón de la embarcación. El casco de un barco puede ser de diferentes materiales, madera, hierro, aluminio, fibra de vidrio, hormigón, etc.”¹⁶³
- **Estribor:** “Es en nombre que recibe el costado o parte derecha de una embarcación.”¹⁶⁴
- **Babor:** “Es el nombre que recibe el costado o parte izquierda de una embarcación.”¹⁶⁵

¹⁵⁸ Ibídem p 84

¹⁵⁹ ídem

¹⁶⁰ ídem

¹⁶¹ ídem

¹⁶² ídem

¹⁶³ <http://sailandtrip.com/partes-de-un-barco/> consultada el 21 de mayo de 2017.

¹⁶⁴ ídem.

- **Proa:** “Es la parte delantera del barco que con forma de cuña corta las aguas en marcha avante.”¹⁶⁶
- **Popa:** “Es la parte trasera o posterior del barco. Es el final de la estructura donde va instalado el timón y las hélices.”¹⁶⁷
- **Costado:** “Es cada uno de los lados verticales que resultan al dividir el barco en un plano longitudinal vertical. Un barco tiene dos costados, el costado de estribor en la parte derecha y el costado de babor en la parte izquierda.”¹⁶⁸
- **Través:** “Es cada lado o costado del barco en la medianía de la eslora.”¹⁶⁹
- **Amura:** “Es la parte del costado donde el casco se estrecha formando la proa del barco. Hay dos amuras, la de estribor y la de babor.”¹⁷⁰
- **Aleta:** “Es la parte del costado donde la manga va disminuyendo para cerrar y formar la popa del barco. Hay dos aletas, la de estribor y la de babor.”¹⁷¹
- **Obra viva:** “Es la parte sumergida del casco.”¹⁷²

¹⁶⁵ Ídem.

¹⁶⁶ Ídem.

¹⁶⁷ Ídem

¹⁶⁸ Ídem

¹⁶⁹ Ídem

¹⁷⁰ Ídem

¹⁷¹ Ídem

¹⁷² Ídem

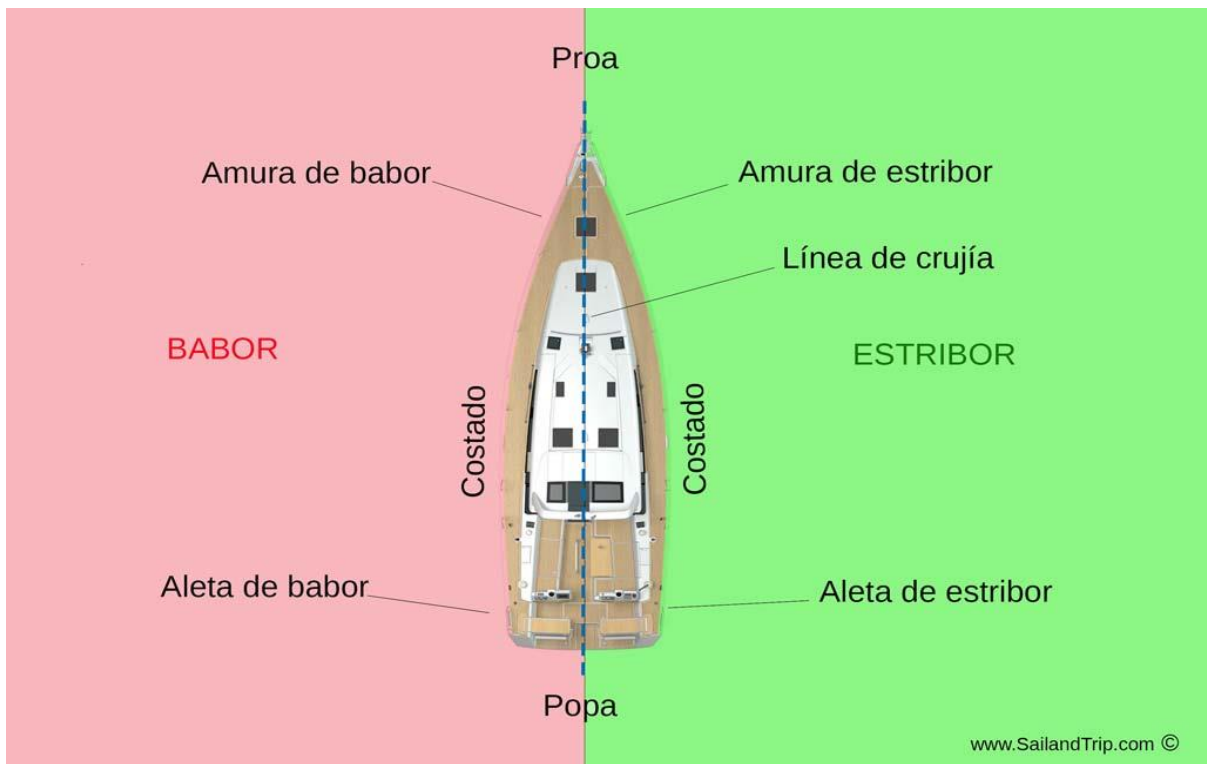


Ilustración 1 <http://sailandtrip.com/partes-de-un-barco/> consultada el 21 de mayo de 2017

- **Obra muerta:** “Es la parte emergente del casco sobre la línea de flotación hasta la borda del buque.”¹⁷³
- **Carena:** “La carena es lo mismo que la obra viva.”¹⁷⁴

¹⁷³ Ibídem

¹⁷⁴ Ibídem

Ilustración <http://sailandtrip.com/partes-de-un-barco/> consultada el 21 de mayo de 2017

- **Línea de flotación:** “Es la línea imaginaria que separa la obra viva de la obra muerta, es decir, es la línea que forma la intersección del agua con el casco. La línea de flotación es arbitraria ya que cambia según el estado de carga de la embarcación. Con frecuencia también llamamos línea de flotación a la línea que está pintada en los costados del barco.”¹⁷⁵
- **Sentina:** “Es la parte más baja del casco donde van a parar las aguas y restos oleosos. Lleva instalada las bombas de achique para poder expulsar las aguas al exterior.”¹⁷⁶
- **Plan:** “El plan es el piso de la embarcación en su parte más baja, sobre la quilla y las sentinas.”¹⁷⁷
- **Cubierta:** “Es el cierre del casco en posición horizontal por su parte superior haciendo estanco al casco. En otras palabras la cubierta es el piso del barco en su parte superior.”¹⁷⁸
- **Eslora:** “es la dimensión tomada en un barco a lo largo del eje longitudinal, entre proa y popa. Esta distancia se mide paralelamente a la línea de agua de diseño, entre dos planos perpendiculares a línea de crujía, un plano pasa por la parte más saliente a popa de la embarcación y el otro por la parte más saliente a proa de la embarcación. Se incluyen todas las partes estructurales o integrales como son proas o popas, amuradas y uniones de casco con cubierta. Se excluye el púlpito de proa, en cuyo caso, el plano de

¹⁷⁵ Ibídem

¹⁷⁶ Ibídem

¹⁷⁷ Ibídem

¹⁷⁸ ibídem

referencia pasa por el punto de intersección de la cubierta con la roda. Asimismo, se excluyen todas las partes desmontables que puedan serlo de forma no destructiva y sin afectar a la integridad estructural de la embarcación. En función de los planos elegidos podemos distinguir eslora de flotación, máxima y total. La eslora se expresa habitualmente en metros o en pies y es empleada para tipificar los títulos náuticos de recreo necesarios para gobernar las embarcaciones o para exigir requisitos especiales, por ejemplo un barco de recreo de más de 24 m de eslora necesita tripulantes profesionales.”¹⁷⁹

- **Manga:** “es la dimensión de anchura del barco tomada a lo largo del eje transversal. También puede ser tomada en diferentes planos y recibir diferentes denominaciones.”¹⁸⁰
- **Puntal:** “es la dimensión máxima vertical medida en la mitad de la eslora desde la cara superior de la cubierta (trancanil) hasta la cara inferior del casco en su intersección con la quilla.”¹⁸¹
- **Quilla:** “es la pieza central e inferior del barco que va de popa a proa.”¹⁸²

De lo anterior se puede observar que las medidas y partes más importantes de una embarcación siguen siendo las mismas desde la antigüedad.

¹⁷⁹ <http://singladurasnauticas.yolasite.com/elvelero.php> consultada el 21 de mayo de 2017

¹⁸⁰ Ídem

¹⁸¹ Ídem

¹⁸² Ídem

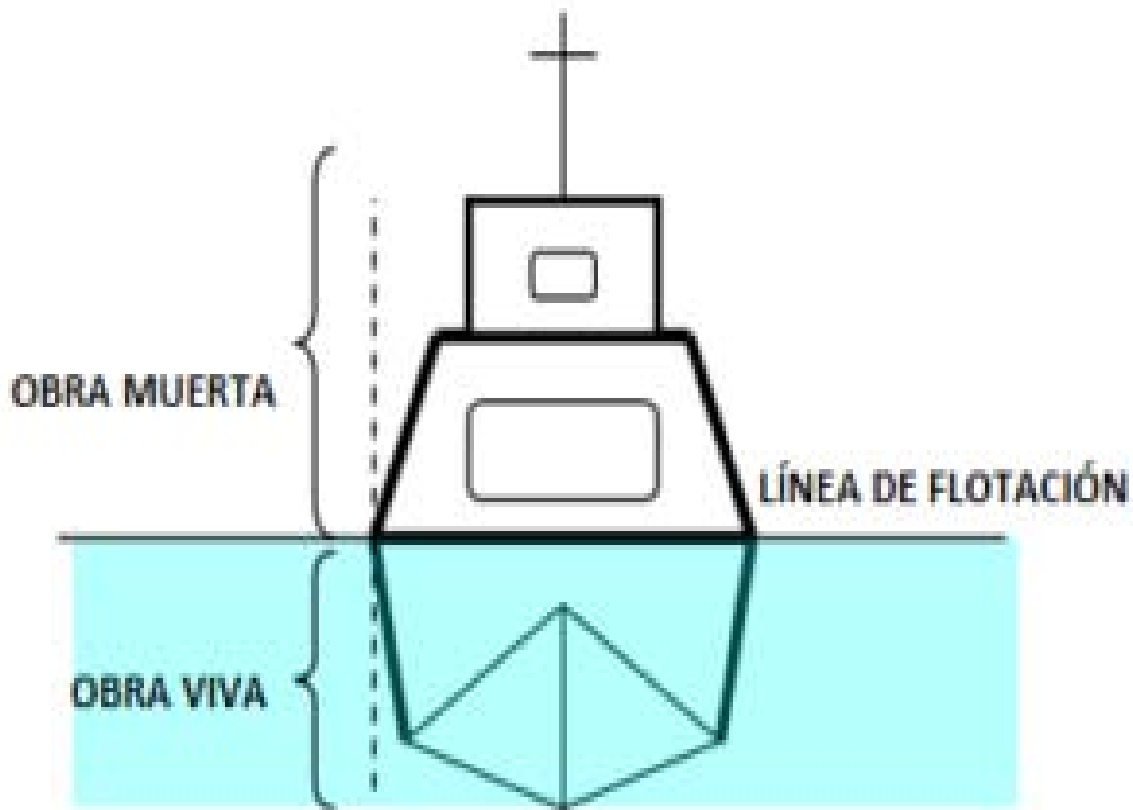


Ilustración 2 <http://oceanicanautica.es/cy/partes-barco-conceptos-basicos/> consultado el 15 de mayo de 2017

1.2. Naturaleza jurídica

De acuerdo a todo lo que expuse en líneas anteriores podría decir que la naturaleza del contrato de construcción de embarcaciones es primer lugar mercantil.

Después si seguimos la teoría de los contratos desde mi punto de vista se puede clasificar de la siguiente forma:

Ilustración 2 <http://oceanicanautica.es/cy/partes-barco-conceptos-basicos/> consultado el 15 de mayo de 2017

- **Bilateral:** porque las partes se obligan de común acuerdo teniendo derechos y obligaciones recíprocamente.
- **Oneroso:** porque se pactó un precio en dinero por la contraprestación.
- **Conmutativo:** porque ya se tiene establecido un beneficio.
- **Real:** porque la entrega física del objeto será cuando el buque esté terminado en su totalidad, pese a que se maneja una modalidad en el contrato de construcción de embarcaciones que es la entrega periódica de avances de la obra.
- **Principal:** la existencia del contrato no depende de que existan otro, sin embargo en la práctica se da mucho que los constructores de embarcaciones contraten seguros sobre la construcción, por ello podría decirse que el contrato de construcción de embarcaciones genera la adopción de contratos accesorios.
- **Tracto sucesivo:** porque el tiempo para la construcción de un buque puede ir de los 2 años hasta los 4 años aproximadamente y durante ese tiempo, se va haciendo entrega de los avances de la obra.
- **Formal y solemne:** es formal porque se debe hacer por escrito y solemne porque en las legislaciones de diferentes países se debe registrar ante la autoridad que determine la ley.

1.3 Partes y sus obligaciones

Antes de hablar de las partes que intervienen en el contrato de construcción de embarcaciones, haré referencia al contenido según el maestro Olvera de Luna.

El contrato de construcción, indica principalmente lo siguiente:

- “Los nombres y domicilios de las partes contratantes.
- Descripción somera del buque.
- Inspección a que tienen derecho el armador, durante todo el tiempo de construcción.
- El derecho del armador de proponer modificaciones durante todo el tiempo que dure la construcción.
- La forma en que habrá de realizarse las pruebas sobre amarras y las oficiales.
- Las cantidades que habrá de entregar el constructor al armador si el buque no cumple las condiciones estipuladas.
- Lugar y fecha de entrega del buque.
- El precio del contrato y los plazos para entrega de pagos parciales en su caso.
- La propiedad del constructor, sobre planos, cálculos resultados de pruebas y otros documentos referentes a la construcción del buque.
- La obligación del constructor de tener asegurado el buque, mientras no se realice la entrega del mismo al naviero.
- El procedimiento a seguir en caso de incumplimiento del armador de algún pago parcial.
- El procedimiento a seguir en caso de incumplimiento por parte del constructor.
- La responsabilidad del constructor hasta el momento de entrega del buque.
- Lo relativo a pago de impuestos.
- Lo relativo a patentes de construcción.
- La jurisdicción bajo la que se estipula el contrato.
- La fecha en que entra en vigor el contrato.
- Domicilio legal de las partes contratantes

- Lo relativo a transmisión de derechos por ambas partes.”¹⁸³

Después de ver de manera general el contenido del contrato de construcción de embarcaciones, ahora intentaré definir y delimitar las partes (sujetos) y sus obligaciones del contrato de construcción de embarcaciones.

- **Armador:** “Es quien pertrecha y equipa buques, para desentenderse luego de la gestión de explotación.”¹⁸⁴

En esta definición del profesor Olvera de Luna, se podría entender que armador era la persona que se encargaba de equipar el buque.

Actualmente según la definición de José Luis Gabaldón García el armador es quien se encarga de la explotación de la embarcación y que a su vez puede ser o no el dueño del buque, tal y como se puede observar en la definición siguiente:

“El armador puede ser una persona física o una persona jurídica y puede ser o no al mismo tiempo el dueño o propietario del buque. Lo importante es que tiene su posesión y lo explota en su propio nombre y bajo su propia responsabilidad, quedando por tanto responsable frente a terceros de las consecuencias de la navegación.”¹⁸⁵

- **Naviero:** Tal y como lo apunta el maestro Omar Olvera de Luna los conceptos de naviero y armador se utilizan como sinónimos cuando ambos tienen una definición diferente.

¹⁸³ OLVERA, De Luna Omar, op. cit. p. 155 y 156

¹⁸⁴ OLVERA, De Luna Omar, op. cit. p. 111

¹⁸⁵ GABALDÓN García, José Luis, op. cit. p 315

“Naviero es la persona física o jurídica, individual o social o personas en el caso de copropiedad, que en nombre propio y por si o representada por otro, en el caso del gestor naval, destina uno o varios buques al transporte marítimo.”¹⁸⁶

No obstante en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo (consultada el 20 abril de 2017) se utiliza como sinónimos tal y como se observa en el artículo 2 fracción IX

[...]

Artículo 2.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:

[...]

IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.

[...]

- **Propietario:** El propietario puede ser una persona física o jurídico colectiva, quien puede llevar directamente la actividad comercial de la embarcación o rentarla a otra persona.

La definición de propietario la encontramos en el artículo 2 fracción VIII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (consultada el 20 de abril de 2017)

[...]

Artículo 2.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:

[...]

¹⁸⁶ OLVERA, De Luna Omar, op. cit. p. 110

VIII. Propietario: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

[...]

- **Astillero:** Es el nombre técnico del taller o fábrica en la que se hacen las grandes embarcaciones como barcos, yates etc.

Según el diccionario de la Real Lengua Española un astillero es:

“De astilla

1. m. Establecimiento donde se construyen y reparan buques.
2. m. Depósito de maderos.
3. m. Percha en que se ponen las astas o picas y lanzas.
4. m. desus. Fondo de la nave.
5. m. desus. Oficial que hacía peines para telares.”¹⁸⁷

Ahora la definición contenida en la NORMA Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria consultada el 30 de abril de 2017:

[...]

4.66 “Astillero (portuario).- Lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde éstas son equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento.” [...]

“El astillero Talleres Navales del Golfo es el astillero más importante de nuestro país el cual lleva 80 años de operación, el cual desde el año 2006, Talleres Navales del Golfo se convierte en miembro del grupo Hutchison Port Holdings (HPH), principal inversionista portuario, desarrollador y operador del

¹⁸⁷ <http://dle.rae.es/?id=45Tmc5Z> consultada el 20 de mayo de 2017

mundo, suceso que devuelve al gran astillero del Golfo de México su alma máter en lo que respecta a brindar servicios en el giro naval.”¹⁸⁸

México contaba con 4 astilleros, uno en Mazatlán, Guaymas, Ensenada y en Veracruz los cuales fueron vendidos en el sexenio del Lic. Carlos Salinas, actualmente el astillero ubicado en Veracruz que lleva por nombre Talleres Navales del Golfo fue adquirido por una empresa extranjera.

Uno de los astilleros con más años de operación en Mazatlán es Astilleros Marecsa, S. de R.L. de C.V., el cual se fundó hace 70 años como Astilleros Tomas Ruedas, contribuyendo al crecimiento de la industria naval mexicana.

Astilleros Tomas Ruedas inicio en el año 1942 hasta el año 1975 cuando paso hacer una empresa de participación estatal conocida como Astilleros Unidos del Pacífico, S.A., pero en 1992 volvió hacer una empresa privada pasando a pertenecer a Industria Naval de Mazatlán, S.A. de C.V., después de estar en funcionamiento más de 10 años, en 2003 se dio un estallamiento a huelga, la cual duro hasta 2010.

“La empresa Astilleros Marecsa, S. de R.L. de C.V., tras una serie de negociaciones para la compra del Astillero, iniciadas a mediados del año 2010 y concluidas el 09 de Marzo de 2012 Astilleros Marecsa, reinicia operaciones proyectando generar 800 empleos de manera directa y 1500 indirectos, participando en el evento de reapertura el Gobernador del Estado de Sinaloa Mario López Valdez.”¹⁸⁹

El astillero Industrias Navales del Pacífico localizado en Guaymas, en este año (2017) fue transferido a la Secretaría de Marina con la intención de que en el

¹⁸⁸ http://www.lctpc.com.mx/wp-content/uploads/2015/05/HPH_PORTUARIO_74_WEB.pdf
consultada el 20 de mayo de 2017.

¹⁸⁹ <http://www.astilleros-marecsa.com/acercade.html> consultada el 22 de mayo de 2017.

año 2018 sea puesto a funcionar, esto con la intención de apoyar a la industria naval del país.

“El astillero más importante del país es el de Talleres Navales del Golfo el cual nació desde el año de 1929, como un pequeño patio de construcción inmediato a la fortaleza de San Juan de Ulúa, el cual cobra vida hasta 1935 con sólo un dique seco de 50 m de eslora, 9 de manga y 2.7 de puntal bajo la misión de llevar a cabo la construcción de 5 guardacostas y preparar así la mano de obra mexicana para la expansión de la industria naval.”¹⁹⁰

“Años más tarde el Lic. José López Portillo, en ese entonces Presidente de la República, encomendó a la compañía A&P Appledore de Inglaterra la realización de un estudio de factibilidad para el desarrollo de un astillero de construcción y reparación naval pesada, mismo que una vez aprobado dio inicio en 1979 contemplando la inclusión de otro dique seco con 271m de eslora, 36m de manga y 5.18 m de calado, proyecto que finalizó en 1982 bajo el nombre de Astilleros Unidos de Veracruz S.A. de C.V. (AUVER), en el primer centro de construcción naval pesado en México.”¹⁹¹

“Dicha infraestructura, la primera de su tipo en México, fue la que dio paso a la producción en serie de los buques tanques “Nuevo PEMEX I, II, III y IV” construidos con capacidad de 45 mil ton de peso muerto de 1983 a 1989 por más de 6 mil trabajadores, siendo ésta la construcción naval más grande que se ha hecho en el país desde entonces.”¹⁹²

“Más tarde, en 1995, tras la requisa portuaria de Veracruz, el astillero continúa sus operaciones bajo concesión con el hoy prestigiado nombre de Talleres Navales del Golfo (TNG) e incursiona en la industria metalmecánica fabricando estructuras tales como módulos costa fuera, jackets, puentes,

¹⁹⁰ Periódico Portuario, Veracruz, México, año 18, abril 2015, p 1

¹⁹¹ Ídem

¹⁹² Ídem

cubiertas, torres eólicas, helipuertos, chimeneas y tanques de acero, rolados, vigas, pilotes y boyas, entre otras, lo que redujo las actividades de reparación naval, sobresaliendo en el año 2003 la construcción de las plataformas Carina & Aries para Argentina.”¹⁹³

“En el 2006, Talleres Navales del Golfo se convierte en miembro del grupo Hutchison Port Holdings (HPH), principal inversionista portuario, desarrollador y operador del mundo, suceso que devuelve al gran astillero del Golfo de México su alma máter en lo que respecta a brindar servicios en el giro naval. Siendo de ésta manera y gracias a que en el 2011 con el Lic. José Antonio Sardiña Aguirre al frente de la Gerencia General de TNG, que el astillero retoma un rumbo firme con la visión transformadora de colocarse como punta de lanza de la industria naval mexicana sin dejar de lado el expertiz alcanzado dentro de la industria metalmecánica, lo que se torna en una realidad cuando el 2 de abril del 2014 en una alianza estratégica con PEMEX y SEMAR, TNG anuncia la reactivación de la Industria de la Construcción Naval en México, con el inicio de la construcción de 4 buques remolcadores azimutales para PEMEX Refinación, y el proceso de granallado, la aplicación de primario de taller, corte y biselado de las más de 3000 placas de acero necesarias para las 16 embarcaciones que renovarán parte de la Flota Menor de la paraestatal.” ¹⁹⁴

“Es así como 2015 representa para Talleres Navales del Golfo un año meritorio de gran celebración, pues consolida 20 años como cesionaria del Puerto de Veracruz a escasos días de la reciente puesta a flote del Remolcador Azimutal C-130, mismo que se incorporará a la Flota Menor de PEMEX a mediados de año, coronando de esta forma la conmemoración de los 80 grandiosos años que el astillero lleva construyendo historia en México.”¹⁹⁵

¹⁹³ Ídem

¹⁹⁴ Ídem

¹⁹⁵ Ídem

1.4 Formalidad

La formalidad son los requisitos que marca ley para que el contrato pueda surtir efectos plenos contra terceros.

La exigencia de estos requisitos se explica por la necesidad de procurar formas que garanticen, en el aspecto contractual los grandes intereses que el buque representa ¹⁹⁶

El contrato se establece en un documento privado que no se eleva a escritura pública hasta que finaliza la construcción del buque y se realicen las pruebas oficiales tal y como lo señala la fracción cuarta del artículo 17 de la Ley de Navegación y comercio Marítimo.

[...]

Artículo 17.- En el Registro Público Marítimo Nacional se inscribirán los siguientes actos jurídicos de conformidad con los requisitos que determine el reglamento respectivo

[...]

IV.- Los contratos de construcción de embarcaciones que se lleven a cabo en el territorio nacional o bien, de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;

[...]

¹⁹⁶cfr. OLVERA, De Luna Omar, op. cit. p. 153

1.5 Características especiales

En los siguientes artículos de la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimo se puede ver los diferentes aspectos especiales del contrato de construcción de embarcaciones, como son la inspección, las modalidades del mismo así como privilegios.

[...]

Artículo 74.- La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, de conformidad con los Tratados Internacionales y con el reglamento respectivo, para lo cual:

I. Los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la Marina Mercante deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;

II. El proyecto deberá previamente ser aprobado por la SEMAR y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;

III. Durante los trabajos, la embarcación en construcción o reparación estará sujeta a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes; y

IV. Al término de los trabajos, la embarcación requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo que expida la SEMAR directamente o bien un inspector autorizado por ésta.

Se entenderá por reparación o modificación significativa de embarcaciones, aquéllas que conlleven la alteración de sus dimensiones o su capacidad de

transporte, o que provoquen que cambie el tipo de la embarcación, así como las que se efectúen con la intención de prolongar la vida útil de la embarcación.

Artículo 75.- Las personas físicas o morales que se dediquen a dar mantenimiento a balsas salvavidas, dispositivos de salvamento, equipos contra incendio y material similar, deberán cumplir con los requisitos internacionales y con las normas oficiales mexicanas que se emitan de conformidad con el reglamento respectivo. Asimismo serán, sujetos de la certificación e inspección en los términos de este capítulo.

Artículo 80.- Además de otros modos de adquisición de la propiedad que se establezcan de conformidad con otras disposiciones aplicables, la propiedad de una embarcación podrá adquirirse de la siguiente manera, de acuerdo con esta Ley y los Tratados Internacionales en la materia:

- I. Contrato de construcción, en los términos de esta Ley;
[...]

Artículo 95.- Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

- I. Los sueldos de los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

- II. Los créditos del constructor o reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación. El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación; y

- III. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación.

El privilegio sobre la embarcación en construcción no se extingue por la transferencia de la propiedad.

Artículo 96.- El constructor de una embarcación o quien haya efectuado reparaciones a ésta, además de los privilegios a que se refiere el presente capítulo, tendrá un derecho de retención sobre la embarcación construida o reparada hasta la total solución del adeudo.

Artículo 97.- No será obligatorio el registro de los privilegios marítimos, pero serán susceptibles de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, las resoluciones judiciales que establezcan el crédito a favor del acreedor.

[...]

- **Matrícula**

La matrícula de un buque es el registro que se hace en determinadas oficinas gubernamentales y en el que se hace constar los dueños, clase, dimensiones y cualquier característica especial de los buques¹⁹⁷, podríamos decir que es como el acta de nacimiento de los barcos.

- **Abanderamiento**

El abanderamiento para el maestro Olvera de Luna en su libro titulado Manual de Derecho Marítimo, publicado en 1981, es un acto administrativo en mérito de cual se concede a éste el derecho de arbolar el pabellón nacional. Su efecto es vincular al buque y su empresario a la esfera de derechos y obligaciones legales.

¹⁹⁷ OLVERA, De Luna Omar, op. cit. pág. 87

- **Nacionalidad**

Es una técnica o instrumento para asignar al buque un estatutos jurídico y vincularlo con el ordenamiento de un determinado Estado, especialmente cuando el buque se encuentra en alta mar.

El derecho internacional prohíbe la doble nacionalidad, al ordenar que los buques han de navegar con el pabellón de un solo Estado y que no podrán cambiarlo salvo en el caso de transferencia efectiva de registro.

1.6 Formas de terminar el contrato

Las formas de terminar el contrato de construcción de embarcación son las siguientes:

- Por el cumplimiento en tiempo y forma de las obligaciones contraídas por ambas partes.
- Por el cumplimiento del término convenido, sin embargo durante la vida del contrato el tiempo puede variar dependiendo del avance de la obra el cual puede avanzar o retrasarse lo que es más frecuente y se da por diversas causas como falta de personal, material o por las diversas pruebas que se van realizando durante la construcción.
- Por el incumplimiento de una o ambas de las partes.
- Por fallecimiento de una de las partes, lo cual, en la práctica es poco común ya que generalmente el astillero es una persona moral y el naviero tiende a hacer igual una persona jurídica colectiva.

- Por acuerdo de las partes.

2 Tipos de contratos de construcción

Este contrato puede adoptar dos maneras distintas:

- El propietario procura y facilita todo o parte de los materiales necesarios y con ellos el constructor se obliga a construir y entregar el buque.
- O el propietario contrata la construcción, obligándose a pagar el precio convenido, procurándose el constructor los materiales y el trabajo indispensable para toda la operación y para la entrega.

“La construcción directa por el armador o construcción por economía. El armador construye por cuenta propia y para ello precisa realizar una serie de contratos de suministro de materiales, de obra y servicios, se trata de un modo originario de adquirir la propiedad del buque, cuya importancia económica actual es escasa.”¹⁹⁸

“La construcción por empresa o por ajuste o a tanto alzado, operación en la que el armador o comitente encarga la fabricación de un buque a una empresa de construcción naval especializada (astillero, constructor o contratista). Modalidad generalizada en la práctica actual.”¹⁹⁹

[...]

¹⁹⁸ GABALDÓN, García José Luis, op. cit. p. 402

¹⁹⁹ Ídem

Artículo 82.- La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquirente, según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

I. De compraventa de cosa futura, cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales; en este caso la propiedad de la embarcación se trasladará al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción; y

II. De obra, cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación; en este caso la misma se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

Artículo 83.- La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación, prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en ningún caso, excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción.

[...]

2. Marco Jurídico Nacional

En nuestro país la principal ley que regula el derecho marítimo es la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la cual cuenta con su reglamento.

3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El derecho marítimo está regulado desde nuestra carta magna en los artículos 73 y 104.

Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

[...]

XIII. Para dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.²⁰⁰

[...]

Artículo 104. Los Tribunales de la Federación conocerán:

[...]

IV. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo,²⁰¹

[...]

De los artículos anteriores se observa que el derecho marítimo es de competencia federal y que el congreso debe dictar leyes para reglamentar el mismo.

No obstante que contamos con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, así como su reglamento, no abordan de manera específica la regulación del contrato de construcción de embarcaciones.

3.2. Ley de Navegación y Comercio Marítimo

En nuestro país cuando se elaboró el código de comercio se dedicó un libro (libro tercero) para regular el comercio marítimo (derecho marítimo), sin embargo con el tiempo y tal y como lo explique en el capítulo segundo del presente trabajo de investigación, al ser una rama del derecho tan compleja se necesitó regularla de una forma más específica existiendo así tres leyes encaminadas a regular el derecho marítimo.

²⁰⁰ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consultada el 10 de marzo de 2017

²⁰¹ *Ibidem*

- ✓ Ley de Navegación y Comercio Marítimo publicada en el Diario Oficial Federal el 21 de noviembre de 1963, ley Abrogada.

- ✓ Ley de Navegación publicada en el Diario Oficial Federal el 04 de enero de 1994, ley abrogada.

- ✓ Ley de Navegación y Comercio Marítimo publicada en el Diario Oficial Federal el 01 de junio de 2006, la cual se encuentra vigente hasta el día de hoy.

En la ley actual de navegación, no hay un apartado que regule de manera específica el contrato de construcción de embarcaciones, su regulación se encuentra en diversos artículos de manera indirecta, un ejemplo de ello son los artículos que a continuación se transcriben.

Artículo 74.- La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, de conformidad con los Tratados Internacionales y con el reglamento respectivo, para lo cual:

I. Los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la Marina Mercante deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;

II. El proyecto deberá previamente ser aprobado por la SEMAR y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;

III. Durante los trabajos, la embarcación en construcción o reparación estará sujeta a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes; y

IV. Al término de los trabajos, la embarcación requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo que expida la SEMAR directamente o bien un inspector autorizado por ésta.

Se entenderá por reparación o modificación significativa de embarcaciones, aquéllas que conlleven la alteración de sus dimensiones o su capacidad de transporte, o que provoquen que cambie el tipo de la embarcación, así como las que se efectúen con la intención de prolongar la vida útil de la embarcación.²⁰²

En este artículo se puede ver que se regulan varios aspectos del contrato de construcción de embarcaciones como son la inspección y sujetos (astillero).

3.3. Código de Comercio

El derecho marítimo mexicano inicialmente se encontró regulado en el código de comercio el cual se encuentra vigente desde el 31 de diciembre de 1989, hasta nuestros días; sin embargo por lo que ya comentamos en el capítulo número 2 de este trabajo, al ser el derecho marítimo una rama que goza de autonomía científica, académica, legislativa y judicial, se tuvo que quitar del código para hacer una ley especial.

No obstante de ser una rama que requiere de una ley especial, encontramos que el código de comercio en su artículo 73 fracción quince, se estipula que el comercio marítimo y la navegación son actos de comercio.

[...]

Artículo 75.- La ley reputa actos de comercio:

[...]

VI.- Las empresas de construcciones, y trabajos públicos y privados;

²⁰² Ley de Navegación y Comercio Marítimo consultada el 27 de marzo de 2017

[...]

XV.- Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior,²⁰³

[...]

Respecto de la construcción por ser la fracción siete tan general, encuentra que los astilleros realizan actos de comercio al construir barcos.

3.4. Código de Civil Federal

En el código civil federal de 1928, el cual se encuentra vigente al día hoy, regula la figura del contrato de Obra a Precio Alzado, cual podría equipararse al contrato de construcción de embarcaciones y se encuentra regulado en la parte segunda en el título décimo capítulo tres Del Contrato de Obras a Precio Alzado, del artículo 2616 al 2645

[...]

CAPITULO III

Del Contrato de Obras a Precio Alzado

Artículo 2616.- El contrato de obras a precio alzado, cuando el empresario dirige la obra y pone los materiales, se sujetará a las reglas siguientes.

Artículo 2617.- Todo el riesgo de la obra correrá a cargo del empresario hasta el acto de la entrega, a no ser que hubiere morosidad de parte del dueño de la obra en recibirla, o convenio expreso en contrario.

Artículo 2618.- Siempre que el empresario se encargue por ajuste cerrado de la obra en cosa inmueble cuyo valor sea de más de cien pesos, se

²⁰³ Código de Comercio, consultado el 02 de marzo de 2017

otorgará el contrato por escrito, incluyéndose en él una descripción pormenorizada, y en los casos que lo requieran, un plano, diseño o presupuesto de la obra.

Artículo 2619.- Si no hay plano, diseño o presupuesto para la ejecución de la obra y surgen dificultades entre el empresario y el dueño, serán resueltas teniendo en cuenta la naturaleza de la obra, el precio de ella y la costumbre del lugar; oyéndose el dictamen de peritos.

Artículo 2620.- El perito que forme el plano, diseño o presupuesto de una obra, y la ejecute, no puede cobrar el plano, diseño o presupuesto fuera del honorario de la obra; más si ésta no se ha ejecutado por causa del dueño, podrá cobrarlo, a no ser que al encargárselo se haya pactado que el dueño no lo paga si no le conviniere aceptarlo.

Artículo 2621.- Cuando se haya invitado a varios peritos para hacer planos, diseños o presupuestos, con el objeto de escoger entre ellos el que parezca mejor, y los peritos han tenido conocimiento de esta circunstancia, ninguno puede cobrar honorarios, salvo convenio expreso.

Artículo 2622.- En el caso del artículo anterior, podrá el autor del plano, diseño o presupuesto aceptado, cobrar su valor cuando la obra se ejecutare conforme a él por otra persona.

Artículo 2623.- El autor de un plano, diseño o presupuesto que no hubiere sido aceptado, podrá también cobrar su valor si la obra se ejecutare conforme a él por otra persona, aun cuando se hayan hecho modificaciones en los detalles.

Artículo 2624.- Cuando al encargarse una obra no se ha fijado precio, se tendrá por tal, si los contratantes no estuviesen de acuerdo después, el que designen los aranceles, o a falta de ellos el que tasen peritos.

Artículo 2625.- El precio de la obra se pagará al entregarse ésta, salvo convenio en contrario.

Artículo 2626.- El empresario que se encargue de ejecutar alguna obra por precio determinado, no tiene derecho de exigir después ningún aumento, aunque lo haya tenido el precio de los materiales o el de los jornales.

Artículo 2627.- Lo dispuesto en el artículo anterior, se observará también cuando haya habido algún cambio o aumento en el plano o diseño, a no ser que sean autorizados por escrito por el dueño y con expresa designación del precio.

Artículo 2628.- Una vez pagado y recibido el precio, no hay lugar a reclamación sobre él, a menos que al pagar o recibir, las partes se hayan reservado expresamente el derecho de reclamar.

Artículo 2629.- El que se obliga hacer una obra por ajuste cerrado, debe comenzar y concluir en los términos designados en el contrato, y en caso contrario, en los que sean suficientes, a juicio de peritos.

Artículo 2630.- El que se obligue a hacer una obra por piezas o por medida, puede exigir que el dueño la reciba en partes y se la pague en proporción de las que reciba.

Artículo 2631.- La parte pagada se presume aprobada y recibida por el dueño; pero no habrá lugar a esa presunción solamente porque el dueño

haya hecho adelantos a buena cuenta del precio de la obra, si no se expresa que el pago se aplique a la parte ya entregada.

Artículo 2632.- Lo dispuesto en los dos artículos anteriores, no se observará cuando las piezas que se manden construir no puedan ser útiles, sino formando reunidas un todo.

Artículo 2633.- El empresario que se encargue de ejecutar alguna obra, no puede hacerla ejecutar por otro, a menos que se haya pactado lo contrario, o el dueño lo consienta; en estos casos, la obra se hará siempre bajo la responsabilidad del empresario.

Artículo 2634.- Recibida y aprobada la obra por el que la encargó, el empresario es responsable de los defectos que después aparezcan y que procedan de vicios en su construcción y hechura, mala calidad de los materiales empleados o vicios del suelo en que se fabricó; a no ser que por disposición expresa del dueño se hayan empleado materiales defectuosos, después que el empresario le haya dado a conocer sus defectos, o que se haya edificado en terreno inapropiado elegido por el dueño, a pesar de las observaciones del empresario.

Artículo 2635.- El dueño de una obra ajustada por un precio fijo, puede desistir de la empresa comenzada, con tal que indemnice al empresario de todos los gastos y trabajos y de la utilidad que pudiera haber sacado de la obra.

Artículo 2636.- Cuando la obra fue ajustada por peso o medida, sin designación del número de piezas o de la medida total, el contrato puede resolverse por una y otra parte, concluidas que sean las partes designadas, pagándose la parte concluida.

Artículo 2637.- Pagado el empresario de lo que le corresponde, según los dos artículos anteriores, el dueño queda en libertad de continuar la obra, empleando a otras personas, aun cuando aquélla siga conforme al mismo plano, diseño o presupuesto.

Artículo 2638.- Si el empresario muere antes de terminar la obra, podrá rescindirse el contrato; pero el dueño indemnizará a los herederos de aquél, del trabajo y gastos hechos.

Artículo 2639.- La misma disposición tendrá lugar si el empresario no puede concluir la obra por alguna causa independiente de su voluntad.

Artículo 2640.- Si muere el dueño de la obra, no se rescindirá el contrato, y sus herederos serán responsables del cumplimiento para con el empresario.

Artículo 2641.- Los que trabajen por cuenta del empresario o le suministren material para la obra, no tendrán acción contra el dueño de ella, sino hasta la cantidad que alcance el empresario.

Artículo 2642.- El empresario es responsable del trabajo ejecutado por las personas que ocupe en la obra.

Artículo 2643.- Cuando se conviniere en que la obra deba hacerse a satisfacción del propietario o de otra persona, se entiende reservada la aprobación, a juicio de peritos.

Artículo 2644.- El constructor de cualquier obra mueble tiene derecho de retenerla mientras no se le pague, y su crédito será cubierto preferentemente con el precio de dicha obra.

Artículo 2645.- Los empresarios constructores son responsables, por la inobservancia de las disposiciones municipales o de policía y por todo daño que causen a los vecinos.

3.5 Otras disposiciones

- Ley Federal del Mar
- Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas
- NORMA Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria.
- Ley de puertos

Estas leyes son auxiliares de alguna forma de la ley de navegación y comercio marítimo, un ejemplo de ello es que en la Ley de Puertos se regula que en los puertos debe existir un lugar destinado a la construcción, mantenimiento y reparación de embarcaciones.

3. Marco Jurídico Internacional

Como ya se comentó en líneas anteriores, el derecho del mar y el derecho marítimo, son ramas que por su importancia incumben a todas las naciones tengan o no litoral, por lo que los ordenamiento internacionales han jugado un importante papel en la preservación de la paz mundial.

Convención del Mar

La complejidad e importancia del recurso más vasto del planeta que es el mar, y por ser de la incumbencia de todos, la mayoría de las naciones se han puesto de acuerdo para realizar diversos documentos internacionales que marquen los límites, derechos y obligaciones de todas las naciones, sin perder de vista el principio de que el océano es todos y la preservación de la paz mundial.

El actual derecho del mar se encuentra codificado desde la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Es preciso mencionar a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar conocida como CONVEMAR, es la más importante debido a que en las últimas décadas la mayoría de los países en el mundo la han tomado como base para realizar sus propias leyes, incluido el nuestro, el cual es parte desde el 10 de diciembre de 1982, ratificando el 18 de marzo de 1983.

La CONVEMAR trata los aspectos tanto del derecho público como del derecho privado; aparentemente se trata en ésta, de manera indistinta al Derecho Marítimo y al Derecho del Mar

Como es de notarse por el título de este trabajo de investigación, el análisis de la CONVEMAR y de sí el Derecho Marítimo es o no del derecho privado no son el objeto de estudio principal, sin embargo es importante establecer estos conceptos y posturas, ya que serán de gran ayuda para entender la importancia que tiene el hecho de que el contrato de construcción de embarcaciones se encuentre debidamente regulado en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo vigente.

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)

“Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita – por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones.”²⁰⁴

Por consiguiente, “el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. La versión vigente en la actualidad se conoce como “Convenio SOLAS, 1974, enmendado.”²⁰⁵

Entre los órganos internacionales más importantes encontramos los siguientes:

OMI Organización Marítima Internacional-

²⁰⁴ [http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) consultada el 10 de junio de 2017

²⁰⁵ Ídem

Es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.²⁰⁶

Tribunal Internacional del Derecho del Mar

Es un órgano judicial establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en 1982 en Jamaica. Tiene su sede en la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo, Alemania.^{1 2}

El Tribunal funciona de conformidad con las disposiciones de la Convención del Mar (básicamente, Parte XV y la Sección 5 de la Parte XI) y de su Estatuto, que figura en el Anexo VI de la Convención, desde 1996.

ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS

Las Naciones Unidas son una organización de Estados soberanos. Los Estados se afilian voluntariamente a las Naciones Unidas para colaborar en pro de la paz mundial, promover la amistad entre todas las naciones y apoyar el progreso económico y social. La Organización nació oficialmente el 24 de octubre de 1945.

En el momento de su creación se admitieron como Miembros 51 países; actualmente, con la reciente inclusión de Sudán del Sur en el 64º período ordinario

²⁰⁶ Ídem

de sesiones de la Asamblea General, en 14 de Julio del 2011, 193 países son Miembros de las Naciones Unidas.

El nombre de "Naciones Unidas" fue utilizado por primera vez por Franklin D. Roosevelt en la "Declaración de las Naciones Unidas" el 1 de enero de 1942. También se utilizó durante la Conferencia de San Francisco, celebrada del 25 de abril de 1945 al 26 de junio del mismo año, donde nació la Organización.

La Organización de las Naciones Unidas fue fundada el 24 de octubre de 1945 por los 51 Miembros que firmaron la "Carta de las Naciones Unidas" en la Segunda Guerra Mundial contra los países del Eje y se convirtió en sucesora legal de la Sociedad de Naciones en 1946.

Capítulo IV EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES EN EL MUNDO

Es importante mencionar que el contrato de construcción de embarcaciones en diferentes países es considerado como un contratos mixto de arrendamiento de obra y de suministro de materiales, en otros los califican o regulan como compraventas de cosa futura, en tanto el constructor se obliga a vender y entregar una cosa cierta pero aún inexistente en el momento de perfeccionarse el contrato.

La distinción podrá tener importantes consecuencias prácticas, ya que, “si se califica el contrato como de arrendamiento de obra, corresponderá al astillero tanto la propiedad del buque en construcción hasta su entrega cuando el riesgo de su perdida por caso fortuito (a salvo de los materiales suministrados por el comitente). Por el contrario, si de compraventa se trata, la propiedad del buque en asimismo del astillero hasta su entrega (teoría del título y modo) pero el riesgo de pérdida por fortuito debe ser soportado por el armador desde el momento de la conclusión del contrato (al menos en aquellos ordenamientos en que rija el principio romano o <<de la perfección>> para la transmisión del riesgo en el contrato de compraventa).”²⁰⁷

Sin embargo, lo cierto es que “las normas nacionales generales sobre arrendamiento de obra, sobre contrato de suministro o sobre compraventa de cosa futura, según sea el caso, sólo serán de aplicación con carácter supletorio, es decir, a falta de previsión expresa en el contrato o cuando las cláusulas contractuales adolezcan de oscuridad. Y difícilmente se encontrará un contrato de construcción naval que no contemple de forma detallada tanto la cuestión de la transmisión de la propiedad cuando la del riesgo de la construcción.”²⁰⁸

²⁰⁷ GABALDÓN García, José Luis, op. cit. pp. 402 y 403

²⁰⁸ Ídem.

Entre los más importantes formularios internacionales de construcción naval pueden citarse los siguientes:

- 1) Contrato de Construcción Naval de los Astilleros de Europa Occidental (Shipbuilding Contract of West European Shipbuilders o AWES From).
- 2) Contrato de Construcción Naval del Consejo de subvenciones Marítimas del Departamento de la Administración del Comercio Marítimo de los Estados Unido (Shipbuilding Contract of the Maritime Subsidy Board of the United States Department of Commerce Maritime Administration o MARAD).
- 3) Contrato de Construcción Naval de la Asociación de Navieros de Japón (Shipbuilding Contract of the Shippowners Association of Japan o SAJ From).
- 4) Contrato Noruego Estándar de Construcción Naval (Norwegian Contract o NEWBUILDCON).²⁰⁹

Los formularios antes mencionados, son utilizados por muchas empresas navieras internacionales, los cuales han facilitado el desarrollo de la industria.

BIMCO, es un Consejo marítimo Internacional y del Báltico (Baltic and International Maritime Council) que por sus siglas en inglés es conocido como BIMCO.

El consejo marítimo internacional y del Báltico, BIMCO (Baltic and International Maritime Council), es una asociación naviera internacional independiente que cuenta entre sus miembros con propietarios, gestores navales, agentes de buques y otras muchas partes interesadas en el sector marítimo.

²⁰⁹ Ídem

BIMCO es una organización de participación práctica que brinda información y orientación a sus miembros y cubre todos los aspectos de sus actividades comerciales. Una función igualmente importante de la asociación es la participación en la labor legislativa marítima internacional en varios foros para garantizar un marco global dentro del cual se pueda desarrollar una actividad comercial marítima con seguridad y eficiencia. Esta organización fue fundada en 1905, tiene su base en la ciudad de Copenhagen y hoy día representa cerca del 70% de la flota mercante mundial²¹⁰

BIMCO, al ser altamente reconocida internacionalmente, cuenta con formularios de diversas actividades comerciales, como son el fletamento, construcción de buques, compraventa de buques etc., formularios que son utilizados por diversas empresas navieras.

Por su importancia consideré prudente utilizar el contrato de construcción naval publicado por BIMCO que se llama NEWBUILDCON.

NEWBUILDCON es único contrato de construcción naval estándar internacional de la industria diseñada para su uso en cualquier jurisdicción y para cualquier tipo de buque. El objetivo de BIMCO en la creación de NEWBUILDCON era equilibrar los intereses de los propietarios y constructores en un contrato escrito con claridad completa y bien estructurada que mejora las otras formas estándar en el mercado. La última edición de este contrato es NEWBUILDCON, publicado en 2007.²¹¹

A continuación el contrato NEWBUILDCON tomado de la página web de BIMCO <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon#PART%20I%20-%20BOX%20LAYOUT>, la cual fue consultada el 11 de junio de 2017.

²¹⁰ <https://marygerencia.com/tag/bimco/> consultada el 11 de junio de 2017.

²¹¹ Ídem

Al principio del contrato se encuentra el índice para ver de manera rápida el contenido del contrato y después se encuentran las notas explicativas de las cláusulas del contrato las cuales se pueden encontrar traducidas al español y al final se encuentra la estructura real de contrato, todo lo anterior se encuentra en el anexo del presente trabajo de investigación.

Como se puede observar en el anexo, el contrato NEWBUILDCON, contiene definiciones, las partes, las obligaciones, forma de pago, plazo de entrega, pruebas, etcétera desde mi punto de vista contiene todo los aspectos que se trataron en los capítulos anteriores.

Ya que va desde las generalidades del contrato de construcción hasta los casos específicos como son los retrasos en el avance de la obra, la parte de derechos de autor y patente de marca, es por eso que considero que en la legislación de México no se puede quedar regulado el contrato de construcción de embarcaciones de una manera tan general, ya que como se ve en contrato NEWBUILDCON existen distintas circunstancias que de no estar debidamente establecidas pueden crear más conflictos e incertidumbre para las partes.

Conclusiones

1. El buque, barco o embarcación es un objeto de gran trascendencia en la economía mundial, ya que es utilizado como un medio de transporte y comunicación internacional que ha permitido el intercambio de bienes, servicios y aspectos culturales los cuales han repercutido en el desarrollo de todas las naciones

Por lo anterior considero que es muy importante que la regulación del contrato de construcción de embarcaciones sea lo más precisa posible.

2. Considero que si el gobierno apoya a los astilleros nacionales para que construyan y reparen las más amplia gama de embarcaciones tanto nacionales como extranjeras, el crecimiento de la industria de construcción de embarcaciones crearía fuentes de trabajo en diferentes sectores y principalmente para los habitantes de los estados rivereños contribuyendo así al desarrollo económico, social y cultural de nuestro país.
3. Desde mi punto de vista la materia de Derecho Marítimo debería incluirse dentro de las materias obligatorias en los planes de estudio de la carrera de Derecho, lo que permitiría un desarrollo más rápido en la materia a nivel nacional, y estaríamos mejor preparados para enfrentar los problemas propios de la materia.
4. Desde mi perspectiva el Derecho Marítimo y el Derecho del Mar son dos ramas distintas, pero que trabajan a la par el mayor tiempo, por lo que es importante tener presente lo que las distingue.

Para mí el Derecho de Marítimo es una rama del derecho mercantil que se encarga de regular los actos de comercio en donde interviene el mar y las embarcaciones como un elemento fundamental.

Mientras que el Derecho del Mar es una rama del derecho internacional, que se encarga de vigilar que el mar sea explotado de manera equitativa, velar por la conservación del medio ambiente y la preservación de la paz mundial

5. Considero que el “contrato de construcción de embarcaciones” sería un mejor termino por ser más amplio ya que embarcación incluye también a los artefactos navales los cuales también son importantes en el comercio marítimo, sin embargo, en la industria naviera el término que se usa es buque, término que excluye a los artefactos navales.
6. En nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, encontramos el contrato de construcción de embarcaciones regulado en diversas partes de la ley, sin embargo desde mi punto de vista, no debe quedar ambiguo las partes, el plazo, las obligaciones, formas de terminación y en su caso el incumplimiento de las partes.

A pesar de que se utilicen los formularios y ordenamientos internacionales en la práctica, considero que nuestra legislación se estaría quedando con lagunas jurídicas, las cuales no ayudan al desarrollo del contrato de construcción de embarcaciones, no logramos innovar y hacer que se tome las normas mexicanas como ejemplo para poder resolver un litigio nacional o internacional.

7. Es importante mencionar que el contrato de construcción de embarcaciones, es de alto riesgo para los trabajadores, por lo que creo que si no está bien regulado en la ley especial, impacta en la seguridad y derechos laborales del trabajador dejándolo en una incertidumbre jurídica, a pesar de que no importa el giro mercantil del patrón, éste está obligado a brindar las prestaciones de ley al trabajador, no obstante, al no estar claramente regulado se prestar a malas prácticas.

8. La construcción de embarcaciones requiere de una cantidad importante de diversos materiales como son: distintos metales, maderas, pinturas, soluciones químicas, vidrios, telas, herramientas especiales etc., por tal razón desde mi punto de vista si el gobierno de nuestro país impulsara y apoyara la construcción de embarcaciones, se podría generar el aumento de producción de los materiales en México creando un crecimiento económico importante en el país ya que la construcción de una embarcación va de los 2 a 4 años.

9. El hecho de que no existan tribunales especializados en nuestro país para resolver controversias del derecho marítimo o del mar, hace también que haya una fuga económica, ya que el hecho de tener una embarcación parada puede llevar a una pérdida de millones de pesos al empresario, razón por la que prefieren optar por el arbitraje para dirimir las controversias que puedan surgir durante las negociaciones, por lo que desde mi punto de vista, México al tener un tribunal especializado, eficaz y eficiente podría atraer a los navieros como una opción viable para resolver las controversias.

Propuestas:

- Que en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo el contrato de construcción de embarcaciones debe estar regulado de manera específica y ordenada lo cual crearía certeza jurídica dentro de sector del comercio marítimo, ya que actualmente desde mi percepción parece ser que en la Ley de la materia se fueron regulando diversos aspectos de manera accidental es decir:
 1. Primero. Encontramos ámbito de aplicación de la ley, después están las autoridades en donde se dice lo que le corresponde a la

Marina Mercante y es en ese apartado donde se toca el tema de la matriculación, abanderamiento y registro.

2. Segundo. Se continúa con la estructura de la Ley, con la tripulación, navegación y es hasta el apartado de inspección donde se vuelve a tocar un aspecto importante de la construcción de embarcaciones.
3. Tercero. Se habla de la contaminación marina y después se aborda el aspecto de la adquisición de la propiedad de embarcaciones por lo que desde mi punto de vista cuando se habla de la adquisición de las embarcaciones es donde se debería regular de manera específica y profunda el contrato de construcción de embarcaciones.

- Que el gobierno federal en colaboración con los gobiernos locales cree programas a través de los cuales se les de estímulos y beneficios fiscales entre otros, con la finalidad de impulsar la construcción de embarcaciones nacionales.
- Que se impartan las materias de Derecho del Mar y Derecho Marítimo de manera separadas, donde la primera deberá pertenecer la rama del derecho público internacional y la segunda al derecho privado asimismo tendría que integrarse como asignatura obligatoria en el plan de estudios de la carrera de Derecho.

Lo anterior en virtud de que actualmente se imparte solamente la cátedra de Derecho Marítimo desde un enfoque internacional, donde también se tocan aspectos del Derecho del Mar y como ya lo expuse en el capítulo segundo, cada una de esta ramas tienen objetos de estudio distinto a pesar de que trabajan de la mano.

A N E X O

Introducción

La misión

Los criterios principales

PARTE I - CAJA DE TRAZADO

Parte II - Términos y Condiciones

Sección 1 - BUQUE

Cláusula 1 (obligaciones del constructor y comprador)

Cláusula 2 (Descripción)

Cláusula 3 (Clasificación, Reglas y Regulaciones)

Cláusula 4 (Materiales OMI Hazardous inventario)

Cláusula 5 (Protective Coatings)

Sección 2 - FINANCIERA

Cláusulas 8 - 11

Cláusula 9 (consumo excesivo de combustible)

Cláusula 12 (Otras Deficiencias) (cláusula Opcional)

Cláusula 13 (Retraso en la entrega de los retrasos no permisibles)

Cláusula 14 (garantías)

Cláusula 15 (Pagos)

Sección 3 - PRODUCCIÓN

Cláusula 19 (subcontratación)

Cláusula 20 (aprobaciones)

Cláusula 21 (Suministros del Comprador)

Cláusula 22 (Representante del comprador)

Cláusula 23 (Inspecciones, pruebas y ensayos)

Cláusula 24 (modificaciones y cambios)

Cláusula 25 (Modificaciones y la sustitución de materiales del Constructor)

Cláusula 26 (cambios en las reglas y reglamentos)

Cláusula 27 (pruebas de mar)

Sección 4 - ENTREGA

Cláusula 28 (Entrega)

Cláusula 29 (Documentos de Entrega)

Cláusula 30 (última entrega)

Sección 5 - LEGAL

Cláusula 34 (retrasos permisibles)

Cláusula 35 (Garantía del constructor)

Cláusula 36 (Ingeniero de Garantía)

Cláusula 37 (Responsabilidades y exclusiones de pasivos)

Cláusula 38 (Seguros)

Cláusula 39 (Suspensión y Terminación)

Cláusula 40 (Derechos de Autor, Marcas y Patentes)

Cláusula 41 (Ley aplicable)

Cláusula 42 (Solución de Controversias)

Sección 6 - VARIOS

Cláusula 43 (Informaciones)

Cláusula 44 (Fecha efectiva de Contrato)

Cláusula 45 (Asignación)

Cláusula 46 (Opciones)

Cláusula 47 (Acuerdo completo)

Cláusula 48 (Terceros)

ANEXIDADES

ANEXO "A" - (garantías)

ANEXO "B" (especificación)

ANEXO "C" (LISTA del fabricante)

Introducción

Durante muchos años BIMCO ha pensado si la industria del transporte marítimo se beneficiaría de tener un contrato de construcción naval estándar disponible. BIMCO ha tenido un gran éxito en muchos sectores de la industria en la armonización de los términos del contrato y elevar el nivel. Siempre ha sido la ambición de BIMCO para producir un documento estándar para todos los sectores de la industria que representa el ciclo de

vida de un barco de la construcción a través del comercio a la demolición. El desarrollo de un contrato de construcción naval estándar BIMCO es la parte final importante en la realización de este documental “rueda de la vida”.

BIMCO ha escuchado con atención las peticiones de sus miembros y la industria en general para medir la demanda de un contrato de construcción estándar. En 2005 se consideró que era el momento adecuado para empezar a trabajar en este importante proyecto. El trabajo previo sobre el desarrollo de un contrato de reparación de buques estándar (REPAIRCON) proporcionó BIMCO con una buena base en la relación entre el propietario / comprador y el astillero.

El trabajo comenzó en el desarrollo de un contrato de construcción naval estándar en 2005. El proceso de desarrollo ha sido muy completo que incluye tres comités separados: un comité encargado de la redacción; un comité responsable de establecer la política y las directrices para la labor de redacción; y, por último, el Comité en pleno Documental BIMCO que actúa como un órgano de supervisión para todo el trabajo documental producido por BIMCO y que es la autoridad definitiva para dar su aprobación a cualquier forma estándar de contrato emitido por la organización.

La labor de redacción real fue hecho por un equipo de abogados especializados en contratos de construcción naval que han trabajado anteriormente en nombre de los compradores y los constructores - esta experiencia ha jugado un papel importante para garantizar un equilibrio contractual adecuada y que los intereses de los constructores y los compradores se reflejan correctamente.

El comité encargado de establecer las políticas y directrices se extrajo de muchas áreas de la industria. BIMCO tuvo la suerte de recibir información

valiosa de los intereses de la construcción naval de Asia y Europa, así como la orientación de un observador de la construcción naval japonés. El comité también disfrutó de entrada constructiva de las sociedades de clasificación a través de la IACS, así como de representantes de los armadores y de seguros.

La misión

El objetivo de desarrollar un modelo de contrato de construcción naval es proporcionar constructores y compradores con una opción de contrato para las actualmente en uso. En la actualidad la mayoría de los compradores están obligados a depender del contrato de construcción naval producida por los astilleros. El Contrato BIMCO ofrece a las partes de un contrato de construcción naval moderna, claramente redactado, equilibrado y global. Las partes pueden decidir qué contrato se adapte mejor a sus necesidades - el contrato de patio o el contrato BIMCO. En su forma más simple el Contrato BIMCO proporciona a ambas partes una lista de control ideal para asegurarse de que cualquier acuerdo final se alcanza con un patio contiene las disposiciones fundamentales esenciales requeridos en cualquier contrato de construcción naval.

Lo más importante para los astilleros es que ellos aprecian que el Contrato BIMCO no es un intento de imponer un conjunto de términos y condiciones rígidas como un reemplazo para los contratos de garaje existentes. El Contrato BIMCO está diseñado para formar una parte importante del proceso de negociación, proporcionando una plataforma contractual sólida de la cual las partes pueden llegar a un acuerdo. El contrato prevé el documento legal necesario dejando los aspectos técnicos del pliego de condiciones técnicos para formular. Los criterios técnicos se abordan en el contrato sólo en la medida en que existen implicaciones legales directos.

Los criterios principales

En el desarrollo de un modelo de contrato de la construcción naval, el objetivo de BIMCO ha sido producir un texto único y completo que será aplicable a todos los tipos de buques y en todas las jurisdicciones. Además se ha diseñado para servir como un punto de referencia para las disposiciones clave que deben estar contenidas en cualquier contrato de construcción naval y faciliten la negociación.

Los tres elementos clave de documentales NEWBUILDCON son claridad y equilibrio y armonización:

Claridad: para que las partes puedan identificar fácilmente sus derechos y obligaciones o para reducir el riesgo de controversias en materia de interpretación de los términos del contrato;

Equilibrio: de manera que los pasivos están igualmente distribuidos entre las partes;

Armonización: para fomentar el uso de las formulaciones estándar en la industria en todo el mundo, independientemente de la jurisdicción, para ayudar a facilitar el proceso de negocio.

La ventaja de utilizar NEWBUILDCON es que es un contrato escrito completamente nuevo desde cero. Esto significa que la estructura general del Contrato, que es una verdadera novedad documental para la industria, la guía claramente el lector a través de la secuencia cronológica de los eventos involucrados en un proyecto de construcción de barcos utilizando un lenguaje sencillo y fácil de entender. La estructura clara y el lenguaje claro de mejorar la legibilidad del contrato.

Los redactores BIMCO han hecho todo lo posible para proporcionar el contrato con un grado de claridad a menudo falta en las formas de construcción naval existentes. Los derechos y obligaciones de cada parte están claramente establecidas en el Contrato de manera que ambas partes sabrán a qué atenerse desde el principio. Esto debería ayudar a minimizar el riesgo de cualquier disputa que surja en relación con la interpretación de los términos y condiciones del contrato. El amplio uso de las referencias y las referencias cruzadas ayuda enormemente en este proceso.

El contrato también introduce una serie de nuevos conceptos a menudo ausentes de contratos de construcción naval existentes, como una cláusula de hacer frente a los requisitos de la OMI el inventario de materiales peligrosos y aclaraciones, tales como la relación del comprador a la sociedad de la clasificación.

Los anexos del contrato que contenga letras proforma de garantía que han sido controlados por los abogados bancarios. Las garantías son parte integrante importante de cualquier contrato de construcción de nuevos buques y los usuarios encontrarán estas versiones estándar una característica adicional útil en sus negociaciones contractuales.

Los usuarios deben ser conscientes de que si se realizan modificaciones en el texto del contrato que deben tener cuidado de comprobar que el saldo de las provisiones no ha sido socavada. La construcción en sección del contrato debe ser de ayuda en el aislamiento de los aspectos específicos del contrato a este respecto

PARTE I - CAJA DE TRAZADO

Parte I de NEWBUILDCON, figura en el estilo de la caja-diseño tradicional BIMCO. Las cajas se utilizan para introducir datos que están destinados a

cubrir las principales condiciones comerciales que las partes deben ponerse de acuerdo en el momento de celebración del contrato. Cabe señalar que por conveniencia las cajas, en su caso, contienen referencias cruzadas a las cláusulas correspondientes que se encuentran en la parte II.

Las cajas están diseñadas para incluir la información clave que subraya el Contrato, en parte, para facilitar la consulta y, en parte, para facilitar la finalización del contrato. Los detalles técnicos en la casilla 4 pretenden ser un resumen del tipo y dimensiones principales del buque, junto con los que tiene una consecuencia sobre el funcionamiento del Contrato (especialmente los daños y perjuicios y disposiciones de cancelación - los puntos 8 a 13 y 39). La descripción completa de la nave aparecerá en la Especificación.

Cabe señalar que si bien es la intención de que las partes completas de todas las casillas aplicables, el contrato no se invalida en caso de que dejen un espacio en blanco caja.

De particular interés es la caja 4E que se refiere a "Otros asuntos". La intención de esta caja es permitir a las partes a añadir detalles de los requisitos técnicos específicos relativos a su buque que no pueden ser cubiertos en forma estándar. La importancia de esta característica es que va a permitir a las partes a través de la Cláusula 12 (Otras deficiencias) para solicitar daños y perjuicios si el requisito específicamente el nombre de su embarcación será de alguna manera deficiente. Esto puede aplicarse a un artículo especial de los equipos disponibles a bordo, tal como una grúa de carga pesada y proporciona el Contrato con un mayor grado de flexibilidad en cuanto a los tipos de buques para los que se puede utilizar. Debe observarse que este es un cuadro opcional que las partes deben rellenar sólo si se requiere.

El contrato se ha diseñado principalmente con la construcción de buques graneleros, buques cisterna y buques portacontenedores en mente. Sin embargo, es importante señalar que la caja 4E en conjunción con las cláusulas 2 y 12 permite que el contrato se utiliza para otros tipos de buques tales como buques de carga rodada o cualquier otro tipo de buque especial.

Por encima de la caja de la firma en la tercera página de la disposición de la caja es un texto de preámbulo que establece los elementos que constituyen el Contrato y la prioridad que cada parte se hace cargo de otras partes. ¿Debería haber un conflicto entre la información contenida en la Parte I y los términos y condiciones de la Parte II, a continuación, Parte I Parte II anula.

El segundo párrafo del preámbulo el texto trata de inconsistencias entre la especificación, del fabricante de la lista, planes y / o dibujos y las disposiciones del Contrato. En tales circunstancias las disposiciones del Contrato serán prevalece. El preámbulo continúa detallando la precedencia de la especificación, la lista de los planes y / o dibujos sobre la otra del fabricante.

Parte II - Términos y Condiciones

Parte II de NEWBUILDCON se divide en seis secciones cada uno cubriendo un aspecto específico del proyecto de construcción naval. Esto se ha hecho para hacer el contrato más fácil de seguir y hacer una referencia cruzada. Las secciones también siguen el orden cronológico normal del proceso de construcción y entrega.

En una serie de las figuras cláusulas se han añadido lo que sugiere un número razonable de días que cubren los marcos de tiempo para los

eventos particulares. Se reconoce que el tiempo marcos pueden variar de un proyecto a otro, debido a las relaciones comerciales, las condiciones del mercado, tamaño del buque, patios, etc. Por lo tanto, las cifras proporcionadas son de orientación, y los partidos se les anima a sustituir esas cifras si se sienten que no son apropiados para su proyecto de construcción individual.

Por último, cabe observar que en la cláusula 2 (Descripción), Cláusula 20 (aprobaciones), Cláusula 24 (modificaciones y cambios) y la Cláusula 27 (pruebas de mar) si las partes han acordado en la Especificación de criterios o procedimientos que son contrarias a los establecidos en el contrato, entonces la especificación tendrá prioridad.

Definiciones

El Contrato contiene una serie de términos definidos que se enumeran al principio de la forma para ayudar a la referencia preparada. Cabe señalar que estas definiciones se utilizan para definir palabras o frases en el Contrato y no son definiciones legales. Algunas de las definiciones clave se describen a continuación.

“Día Bancario” - Esto está estructurado para asegurar que los fondos pueden ser remitidos sin demora, lo cual es particularmente importante en el contexto de la última entrega (véase la cláusula 30 (a)).

“Constructor” - Esta definición se anticipa a la posición encontrada con frecuencia en el que el vendedor según el contrato no es sólo el constructor del buque, sino también otra empresa del grupo o casa de comercio. (Ver Cuadro 2). El astillero se define por separado.

“Contrato” - La priorización de los componentes del contrato en caso de disposiciones contradictorias se estipula en la parte inferior de la parte I y (excepto cuando se especifique expresamente lo contrario, como en las cláusulas 2 (b) y 20) es, en orden descendente: Parte I, Parte II, entonces la especificación, la lista de fabricantes, planos y dibujos.

“Fecha de la entrega contractual” - Esta es una fecha fija. Contraste “Fecha de entrega”, que puede moverse como resultado de demoras permisibles.

“Defectos” - Esta definición constituye la base de la garantía del constructor en la cláusula 35 (a).

“Fecha de entrega” - Esta fecha puede moverse como resultado de retrasos permitidos, que se enumeran en la Cláusula 34.

“Astillero” - El contrato prevé que el buque puede estar construida en más de una localización y caja 5 permite estos que se determine.

Sección 1 - BUQUE

Esta sección cubre los elementos básicos del contrato - Las obligaciones de las partes, la descripción del buque y las reglas que se aplicarán a la construcción.

Cláusula 1 (obligaciones del constructor y comprador)

En él se establecen las principales obligaciones de pagar la totalidad del contrato en nombre de ambas Partes. El estándar elegido para el Builder es “buena construcción naval internacional y la práctica de ingeniería marina”.

Es, por supuesto, hasta que las partes están de acuerdo sobre cualquier otra norma o referencia adecuada.

En el caso de que cualquier conflicto se presentó en cuanto al significado de esta frase, sería capaz de ser determinado por un Tribunal de conformidad con la cláusula de solución de controversias, posiblemente con la ayuda de expertos.

Cláusula 2 (Descripción)

Cláusula 2 (b) - En el contexto de las dimensiones y características de la embarcación, la especificación es dominante. Los datos en la cláusula 2 (b) (i) a (vi) se incluyen como un mecanismo por defecto, y también en previsión del hecho de que el diseño de la caja va a generar una sinopsis conveniente de los elementos clave del Contrato.

Compradores (y para la construcción) departamentos técnicos pueden preferir diferentes métodos de medición de la velocidad, etc., y si es así esto debe aparecer en la especificación, en cuyo caso las disposiciones de esta cláusula dejen de aplicarse.

Cláusula 3 (Clasificación, Reglas y Regulaciones)

Cláusula 3 (a) - Debe tenerse en cuenta que las pertinentes aplicables las leyes, normas, reglamentos y requisitos de las autoridades de clase y de regulación no son sólo los vigentes en la fecha del contrato, sino también aquellas que se ratificó y promulgó en o antes del fecha del Contrato, y que será obligatoria para el buque en o antes de la fecha real de la entrega.

Cláusula 4 (Materiales OMI Hazardous inventario)

Esta cláusula es nueva sino que refleja la práctica moderna según lo recomendado por la OMI. Se prevé que este resultará ser una cláusula importante. Está redactado para permitir futuras modificaciones.

La Cláusula de materiales peligrosos Inventario BIMCO coloca un requisito en la construcción naval en conjunto con los fabricantes de equipos para proporcionar al comprador con un inventario de todos los materiales utilizados en la construcción del buque y de su equipo y sabe que son potencialmente peligrosos. Muchos compradores actualmente en el mercado para nuevas construcciones les gustaría ser capaz de incluir una disposición relativa a la "cadena de responsabilidad" de gran actualidad en relación con la vida laboral de un recipiente y eventual reciclaje. La Cláusula tomado del proyecto de construcción naval BIMCO Estándar Contrato proporciona redacción basada en la Resolución de la OMI A.962 (23) que refleja las disposiciones apropiadas de los Lineamientos

Cláusula 5 (Protective Coatings)

Las normas aplicadas en esta cláusula son los de la OMI y se elaboran para permitir futuras modificaciones. Cabe señalar que los recubrimientos aplicados a los espacios del doble forro en el costado del buque y los tanques de lastre de agua de mar dedicados son que ser hecho de acuerdo con la especificación y se basan en los tipos de buques específicos. La referencia a la resolución de la OMI es asegurar que se aplica una norma mínima.

Sección 2 - FINANCIERA

La Sección Financiera se ocupa de los pagos y garantías. daños y perjuicios se tratan como una reducción de los pagos. Las garantías financieras de ambas partes se han hecho obligatorio y los textos incluyen

como anexos se proponen para convertirse en norma en la medida de lo posible.

Cláusulas 8 - 11

Estas cláusulas todos siguen el mismo patrón y contienen el punto de disparo para las reducciones en el precio del contrato, y en última instancia, la terminación del Contrato. Los estándares en cada cláusula son ampliamente compatibles con una amplia gama de contratos de construcción naval que había examinado el Comité, a pesar de que estaría abierto a las Partes a éstos varían según la modificación, si las normas no son aplicables a su contrato.

Cláusula 9 (consumo excesivo de combustible)

Si el exceso de consumo de combustible cae fuera del nivel permitido bajo el contrato, el comprador tiene dos opciones, a saber, ya sea a rescindir el Contrato (como en los puntos 8, 10 y 11) o requerir el Constructor para rectificar la deficiencia o reemplazar el motor principal. Esto anticipa el hecho de que la deficiencia de consumo de combustible del motor se identifica en un banco de pruebas, en algún momento antes de la entrega del buque.

Cláusula 12 (Otras Deficiencias) (cláusula Opcional)

Se prevé que para algunos barcos especializados, se requerirían otras deficiencias, y esta cláusula proporciona una ubicación lógica para que esto se inserta. Una inserción de deficiencias en esta cláusula requiere algunas modificaciones correspondientes en el contrato, es decir, en otra parte:

Cuadro 4 (e) debe completarse con la descripción técnica del tema en cuestión.

La casilla 17 debe completarse con los puntos de activación para la cancelación.

Cláusula 2 (b) (vi) debe ser completada si también hay que ser disposiciones para la reducción del precio.

Cláusula 39 (a) (viii) deben ser evaluados para asegurar que describe correctamente la base para el derecho del comprador a finalizar.

Cláusula 13 (Retraso en la entrega de los retrasos no permisibles)

Como con los puntos 8 a 11, esto incluye un período de gracia de retraso de 30 días después de la fecha de entrega. Es importante tener en cuenta dos puntos de este, a saber, (1) el derecho de terminar surge si el retraso excede de un total de 180 días después de la Fecha de entrega, pero (2) la fecha de entrega no es una fecha fija. La contractual Fecha de la entrega es una fecha específica, se indica en el recuadro 10, pero en común con la práctica habitual, esta fecha puede ser ajustado de acuerdo con los términos del contrato, y en particular las disposiciones Demoras permisibles en la Cláusula 34. Esta disposición solo, por lo tanto, no crea una copia de parada fecha para el comprador de cancelar desde la fecha de entrega continuamente podría ser pospuesta por la aplicación de la disposición retrasos admisible. Esta disposición de terminación es el mismo que el contenido en la Cláusula 39 (a) (iii) (2).

Cláusula 14 (garantías)

Sub-cláusulas (a) y (b) transversal se refieren a los proyectos de garantías en los anexos (A) (i), (ii) y (iii).

El numeral (c) regula la forma de las garantías pero, sobre todo, con respecto a la garantía de reembolso de la Construcción, establece que este debe permanecer en vigor por un período mínimo.

Cláusula 14 (c) (iii) (1) exige esta garantía fundamental para permanecer en vigor durante al menos 300 días después de la Fecha Contractual de Entrega, (que es la fecha fijada se indica en el recuadro 10), alternativamente, 30 días después de la resolución final de cualquier disputa, si ésta es posterior. La importancia de período de los 300 días puede entenderse mejor haciendo referencia a la Cláusula 39 (a) (iii) (3) que proporciona un back-parada fecha de 270 días cancelación. Para el propósito de este cálculo, estos retrasos pueden ser el resultado de cualquier causa (permisible o no permisible), excepto los retrasos causados por, o la responsabilidad de, el comprador (es decir, "Otros eventos" dentro de la Cláusula 34 (a) (ii)). 300 días es de 30 días después de que el derecho de cancelar surge. Este período tiene por objeto permitir al comprador para discutir soluciones con el constructor y, si no se encuentra una solución, cancelar y lo comunica al banco garante antes del vencimiento de la garantía de reembolso.

Cláusula 15 (Pagos)

En virtud de la Cláusula 15 (a) (i) la primera entrega no se debe pagar hasta después de que se haya proporcionado la garantía de reembolso. Sin embargo, existe la posibilidad de que las Partes en la invalidación esta declarando en sentido contrario en la casilla 11.

El cálculo de la cuota a pagar en la entrega se establece en la cláusula 30 (última entrega), pero tiene en cuenta los ajustes en base a los factores resumido en las cláusulas 15 (b) y (c).

En la cláusula 15 (d) (Procedimientos de pago), si el comprador no paga cuotas a tiempo, la cláusula 39 (c) permite al constructor suspender los trabajos pendientes de pago. Este derecho no funciona de inmediato, sin embargo, y el procedimiento el constructor tiene que seguir se establece en la cláusula 39 (c).

Sección 3 - PRODUCCIÓN

La sección de producción es una sección práctica que proporciona el marco legal para el proceso de producción, incluyendo derecho restringido del comprador para interferir.

Cláusula 19 (subcontratación)

En la construcción naval moderna, Constructores se puede esperar que emplear subcontratistas, incluyendo, en algunos casos, el personal del astillero llevar a cabo muchas de las funciones tradicionalmente desempeñadas por los empleados. Esto podría ser categorizado como un trabajo rutinario o menor. Para el trabajo importante, sin embargo, como la fabricación de motores y maquinaria, se espera que el comprador especificará subcontratistas que serían aceptables en la especificación o la Lista del fabricante.

En cualquier caso, el constructor sigue siendo plenamente responsable de su trabajo.

Cláusula 20 (aprobaciones)

El calendario para la aprobación del plan según lo establecido en esta cláusula debe ser considerado por las Partes, y si pensaba inapropiada, debe modificarse en la Especificación, que sobre-monta la cláusula.

Cláusulas 20 (c) y (d) determinar la diferencia entre comentarios, enmiendas o reservas por una parte, y modificaciones y cambios en el otro. Si el constructor considera las modificaciones asciende a modificaciones o cambios, pero el comprador no está de acuerdo, el procedimiento predeterminado está establecido en la Cláusula 24 (e), y en última instancia tendría que ser decidido en la Cláusula 42 (Resolución Cláusula de controversias).

Cláusula 20 (e) permite al constructor para proceder con la construcción en el caso de que el comprador no puede devolver cualquier plan o dibujos en el tiempo permitido, aunque el comprador tiene un remedio en el que bajo la cláusula 20 (b) se puede pedir más tiempo para considerarlas.

Cláusula 21 (Suministros del Comprador)

Los compradores tienen que suministrar Suministros compradores de acuerdo con los horarios de construcción y ensayo. Si no lo hacen, esto dará lugar a un retardo admisible en la Cláusula 34. Lo mismo se aplica si los suministros de los compradores son defectuosos.

El constructor es responsable del almacenamiento y manejo seguro de los suministros del comprador desde el momento de su entrega a los astilleros, y que han de ser cubiertos por el seguro de riesgos del constructor que el constructor está obligado a tomar en el marco de la Cláusula 38 (a).

Cláusula 22 (Representante del comprador)

Esta es una cláusula práctico que se basa el buen funcionamiento de un proceso de construcción. Sin ser demasiado prescriptivo, la cláusula contiene varias referencias a lo que es “razonable”. Esto no es capaz de definición, aunque en el caso de desacuerdos es algo que podría ser resuelto a través de la cláusula de resolución de disputas.

Un aspecto muy importante de la función de representante del comprador se encuentra en el subapartado (d), que permite que el Representante de comunicarse directamente con la sociedad de la clasificación. Si bien esto no debe interferir con las comunicaciones entre el constructor y clase se considera que esta disposición fomentará un diálogo constructivo que ayudará al comprador durante la construcción.

Cláusula 23 (Inspecciones, pruebas y ensayos)

Cláusula 23 (c) se extiende el derecho del representante de los compradores para asistir a las inspecciones, pruebas y ensayos más allá del astillero a cualquier otro lugar donde trabajo en o el almacenamiento de objetos relacionados con la construcción se está realizando.

Cláusula 24 (modificaciones y cambios)

Esta cláusula articula con la Cláusula 20 (c) (aprobaciones). Se prevé la posibilidad de un desacuerdo entre el comprador y el constructor como a la evaluación de las consecuencias de su aplicación, en cuyo caso el asunto tendrá que ser determinado de acuerdo con la cláusula de solución de controversias del constructor.

Cláusula 25 (Modificaciones y la sustitución de materiales del Constructor)

Si bien esto está permitido, las circunstancias son restringidas y que está sujeta a la aprobación por escrito del comprador (no ser irrazonablemente denegado o retrasado).

Cláusula 26 (cambios en las reglas y reglamentos)

Esta cláusula se aplica si hay cambios después de la fecha del Contrato (en otras palabras, fuera del alcance de la cláusula 3).

Cláusula 27 (pruebas de mar)

Esta cláusula busca anticiparse a la situación común por el que una diferencia de opinión surge en el parto entre el constructor y el comprador en cuanto a si el barco esté conforme con el Contrato. Si el comprador considera que no es así, tiene que dar detalles de los “defectos de nacimiento”.

Si el constructor está de acuerdo en los defectos de nacimiento, tiene que rectificar y dar aviso de una nueva fecha para la entrega. Aunque la Cláusula 27 (d) (i) requiere notificación de 15 días de funcionamiento para que se distribuyan, es posible que las Partes están de acuerdo en un período más corto, y esto puede ser particularmente apropiado cuando defectos de nacimiento han sido rectificados.

Si éstos son de menor importancia y no afectan a la clase o la operación del buque en su comercio prevista, el constructor puede obligar al comprador a aceptar la entrega del buque en los términos establecidos en la cláusula 27 (d) (iv), el cual incluir la provisión de una garantía en la forma establecida en el anexo a (iv).

Sección 4 - ENTREGA

La entrega del buque ha sido señalado y se coloca en su propia sección que cubre las obligaciones respectivos de las partes en relación con la entrega de la embarcación y los procedimientos, tales como la entrega final, con el mismo conectado.

Cláusula 28 (Entrega)

El buque debe ser entregado a partir de la fecha de entrega, el cual, se debe recordar es móvil, en el sentido de que el contractual Fecha de la entrega puede ser extendido por retrasos permitidos.

Cláusula 29 (Documentos de Entrega)

Los compradores deben asegurarse de que la lista de documentos y su descripción se ajusta a sus necesidades y las de sus autoridades reguladoras. En el caso de que exigen certificados no están disponibles en el momento de la entrega Cláusula 29 (e) establece el procedimiento que se va a aplicar.

La cláusula también proporciona que los documentos sean legalizados ante notario y, cuando sea necesario.

Cláusula 30 (última entrega)

La última entrega es la cantidad especificada en la casilla 11. La cantidad a ser pagada en el momento de la entrega de la embarcación, sin embargo, será la última entrega ajustado para tener en cuenta los diferentes factores en el contrato, tales como ajustes en los puntos 8 a 13 y la Cláusula 24 (modificaciones y cambios).

Esta cláusula establece el procedimiento para acordar la cantidad a pagar en la entrega y prevé la situación en la que el comprador no está de acuerdo cálculos del constructor, sino que quiere recibir la entrega del buque. Él puede hacerlo mediante el pago de la cantidad requerida por el constructor, reservándose su derecho a disputar esta cantidad en una fecha futura.

Sección 5 - LEGAL

Esta sección cubre las consecuencias jurídicas de situaciones / circunstancias en las que se han producido desviaciones o alteraciones en el rendimiento acordado o previsto del contrato en nombre de cualquiera de las partes, así como los seguros.

Cláusula 34 (retrasos permisibles)

Esta cláusula importante es clave para el cálculo de la fecha de entrega y también para el derecho del comprador a rescindir el contrato en caso de retraso (véase la cláusula 39 (Suspensión y Terminación)). Hay que recordar que la estructura del Contrato incorpora una fecha fija (la contractual fecha de la entrega, se especifica en el Cuadro 10), que puede, pero en la mayoría de los casos no será, será la fecha real en que se dicte la embarcación y la fecha de entrega, que puede moverse como resultado de la operación de la presente Cláusula. La daños y perjuicios por pagar por el retraso en la Cláusula 13 se aplican con referencia a la fecha de entrega, al igual que el derecho del comprador a rescindir el Contrato en virtud de la cláusula 39 (a) (iii).

Cláusula 34 (a) identifica dos categorías de eventos, cualquiera de los cuales haría cantidad a un retardo aceptable extender la fecha de entrega:

eventos (i) de fuerza mayor (en otros eventos palabras que están fuera del control del constructor) y

(ii) otros eventos que se pueden categorizar como eventos que o bien son causadas por el comprador, o Ar e la responsabilidad del comprador.

Es importante señalar que con las dos categorías, (b) se aplican los requisitos primordiales en la Cláusula 34, a saber, que el evento no debe haber sido causado o prevista por el constructor, que también deben hacer lo que razonablemente posible para evitar o minimizar el efecto de tales eventos.

El constructor tiene que dar aviso de inicio y final de cualquier evento que pretende reclamar un retardo admisible, cuya finalidad es permitir que el comprador para comprobar las circunstancias simultáneamente.

Las disposiciones de fuerza mayor que se basan en la cláusula estándar recomendado por la CPI, adaptado para su uso en el presente Contrato.

Cláusula 35 (Garantía del constructor)

Cláusula 35 (a) establece el alcance de la garantía mediante la definición de “Defectos de garantía”. El período de la garantía (aunque con frecuencia los 12 meses) se ha dejado para que las partes acuerden y completa en el recuadro 20.

“defecto” es un término definido y, por tanto, si las Partes deciden ampliar o reducir las áreas de trabajo cubiertas con la garantía deben hacerlo mediante la modificación de la definición de “defecto” en la sección de definiciones.

Cláusula 35 (a) deja claro que la garantía sólo se extiende a los defectos descubiertos después de la entrega del buque. Defectos descubiertos antes o en el momento de la entrega están cubiertos por la cláusula 27 (d).

Cláusula 35 (b) deja claro que la garantía se extiende no sólo al artículo defectuoso, sino también a los daños causados como consecuencia directa e inmediata.

Cláusula 35 (d) establece un período de garantía adicional para aplicar para reparar o reemplazar las piezas. Corresponde a las partes decidir cuánto tiempo debe estar completando la caja 20 (aunque el período adicional que no puede terminar antes del final del período de garantía original).

Cláusula 35 (e) prevé una extensión del período de garantía, pero sólo cuando el barco haya estado mintiendo inactivo de forma continua durante un período de más de 30 días como consecuencia de las obras de garantía.

Cláusula 35 (f) le da al comprador el derecho de exigir el Constructor, en determinadas circunstancias, para asignar a los derechos del comprador contra los subcontratistas o proveedores. Esto podría aplicarse en el caso de que el subcontratista o la garantía del proveedor (al constructor) es por un periodo superior a los del período de garantía o el constructor había fallado en corregir los defectos de garantía, por ejemplo, en caso de dificultades financieras.

Cláusula 36 (Ingeniero de Garantía)

Cualquiera de las Partes podrá solicitar la prestación de un ingeniero de Garantía.

Cláusula 37 (Responsabilidades y exclusiones de pasivos)

Las cláusulas de exclusión en el Contrato se han elaborado juntos en una cláusula. Estos han sido categorizados como cláusulas de exclusión del constructor, cláusulas de exclusión mutua y cláusulas de responsabilidad.

Cláusulas de exclusión de Builder - Estos han sido sub-dividida en 4 categorías, (a) a (d), que son explica por sí mismo y en el caso de sub-cláusulas (b) a (d) puede haber sido encontrado en la cláusula de garantía en otros contratos de construcción naval.

Cláusula 37 (e) contiene una cláusula de exclusión mutua con respecto a la responsabilidad que sigue a la terminación. Sin embargo, el segundo párrafo contiene una importante reserva mutuo de los derechos. Esto funciona si la conducta de la otra Parte es tal que equivale a lo que en virtud del derecho Inglés que se conoce como una violación repudiatory. Conceptos similares se encuentran en otros sistemas legales. Esto cubre en particular las violaciones graves o intencionales del contrato, tales como un fracaso total para construir el barco, o una negativa a pagar cuotas. La cláusula hace hincapié en que las restricciones sobre el derecho de una Parte a recuperar los daños (como se establece en la Cláusula 37 del Contrato y en otras partes) no se aplican en tales circunstancias.

Cláusulas 37 (f) y (g) son “knock para Knock” disposiciones. Esto significa que cada parte asume la responsabilidad por la pérdida o daños a su propiedad o lesión o muerte de su personal, independientemente de la culpa. Golpe de disposiciones de knock en los contratos de limitar el riesgo y minimizar los costos de seguro al evitar la duplicación de la cubierta necesaria, ya que cada seguro de las partes sólo debe ser llamado a responder a las pérdidas en relación con su propia propiedad y el personal.

Cláusula 37 (g) (responsabilidad por daños o pérdida de bienes), está sujeto a las disposiciones en contrario en el contrato (de manera que no lo haría de anulación, por ejemplo, las disposiciones de garantía en la cláusula 35).

El texto sigue la Convención sobre la prescripción 1976 y, por tanto, será interpretada fácilmente por los tribunales.

Cláusula 38 (Seguros)

El estándar establecido para el nivel de seguro que será sacada por el constructor es las cláusulas del Instituto de Riesgos para la construcción (1/6/88) que incluyen las cláusulas Huelga Instituto Guerra & Institute. Estas cláusulas están actualmente bajo revisión, pero las nuevas cláusulas no están aún en funcionamiento.

La política tiene que extenderse para cubrir Suministros del Comprador, y por lo tanto la fecha de inicio podría ser anterior al primer corte del acero o equivalentes si los suministros del comprador son entregados al constructor antes de esa fecha.

Cláusula 38 (b) (ii) - En caso de pérdida total, o bien las partes pueden llegar a un acuerdo en cuanto a la construcción o reconstrucción del buque o, a falta de acuerdo, en caso de resolución.

Cláusula 39 (Suspensión y Terminación)

En lo posible, esta cláusula se expresa mutuamente, aunque debido a las diferentes posiciones de las partes, las disposiciones no son idénticas.

Cláusulas 39 (a) (i) y 39 (b) (i) están diseñados para asegurar que la Garantía de Devolución del importante Builder y Garantía Cuota / Rendimiento del comprador son reemplazados en caso de insolvencia del garante. Estas disposiciones también se vinculan con los derechos del comprador y el constructor de interrumpir las Cláusulas 39 (a) (ix) y 39 (b) (iv).

Cláusula 39 (a) (ii) protege al comprador en caso de fallo prolongado de construir por el constructor, y las partes deben acordar el período de no construcción que activaría este poder (Recuadro 22).

Cláusula 39 (a) (iii) es una importante disposición que establece el derecho del comprador a resolver el contrato por demora en la entrega. Hay tres conjuntos de eventos que tienen que ser leídos conjuntamente, y es importante recordar las definiciones de los términos utilizados. El primer caso es cuando la fecha de entrega se extiende por más de 180 días por causas de fuerza mayor. Supuestos de fuerza mayor son sólo una de las dos categorías de retrasos autorizados en virtud de la Cláusula 34. Estos son eventos que están fuera de la influencia del comprador, y / o no son su responsabilidad (a diferencia de otros “eventos” en la Cláusula 34 (a) (ii)). El propósito detrás de la restricción de esta disposición cancelación es asegurarse de que el comprador no puede manipular a retrasos tales como para permitir a desencadenar su derecho de rescisión.

El segundo evento de terminación es donde hay más de 180 días de retraso no permisible para la entrega del buque, lo que significa retrasos en adición a cualquiera de las categorías de admisible Delay (fuerza mayor y “otros eventos”). Estos son, por tanto, eventos para los que el constructor es responsable.

El tercer evento es donde un agregado de retrasos que caerían dentro de eventos primera y segunda total de más de 270 días. Esto significa que el comprador puede calcular con certeza una “larga parada” siguiente fecha de la que sería capaz de cancelar (con exclusión de cualquier retraso de las que es responsable), siendo 270 días después de la fecha de la entrega contractual. Esto es importante cuando se considera la fecha de caducidad de la garantía de reembolso (véase el anexo A (i)).

La cláusula también permite al constructor, después de haberse producido el derecho de suspender, pedir al comprador que acepte una nueva fecha de entrega, y se establece el procedimiento que sigue después de esto.

Cláusula 39 (b) (ii) permite que el constructor se interrumpa si el comprador deja de pagar cualquier importe adeudado en virtud del contrato por un período de 21 días hábiles bancarios, aunque el constructor tiene que dar cinco días bancarios notificación de su intención de terminar, lo que significa que el comprador tendrá un mínimo de 26 días hábiles bancarios en total, en los cuales pagar alguna cuota.

En la cláusula 39 (c) (Suspensión de Trabajo), el constructor tiene el derecho (pero no la obligación) de suspender el trabajo si el comprador deja de pagar una cuota de quince días hábiles bancarios. A pesar de la suspensión del trabajo por esta razón también da lugar a un retardo aceptable (véase la cláusula 34 (a) (ii) (5)) se trata de un “otro evento” y por lo tanto no contribuye al retraso que da origen al derecho del comprador a finalizar para la entrega retrasada en la Cláusula 39 (a) (iii).

Cláusula 39 (d) insolvencia atribuido. Lo que se entiende por “insolvencia” se define, y cualquiera de ellas puede terminar el Contrato si la otra se considera que es insolvente.

Cláusula 39 (f) A pesar de la posición si el comprador termina es sencillo (véase la cláusula 39 (e)) lo mismo no es el caso con respecto a la terminación del constructor. Esta cláusula da el Constructor dos opciones, a saber, para completar la construcción del buque y luego lo venden, o para venderlo sin completarla. El propósito es poner el constructor en la misma posición que él habría sido si se hubiera cumplido el contrato, en lo posible, pero si hay un beneficio, después de la deducción de los diversos costos y gastos que se detallan en la cláusula, el exceso debe ser pagado al comprador. Esto sería sin interés debido a la terminación habría surgido como consecuencia de incumplimiento por parte del comprador.

Si el producto de la venta no son suficientes, sin embargo, el constructor puede recuperar el déficit, en primer lugar mediante la venta de Suministros del Comprador y en segundo lugar, al exigir el déficit residual a ser pagado por el comprador.

Cláusula 40 (Derechos de Autor, Marcas y Patentes)

Esta cláusula se aplica mutuo para ambas Partes.

Cláusula 41 (Ley aplicable)

Esta cláusula deja libres a las partes designar la ley aplicable al contrato, completando el recuadro 23 (a), y se debe tener cuidado para indicar el sistema jurídico correcto (por ejemplo, “la ley de Nueva York” en lugar de “ley de los Estados Unidos “). Si el recuadro 23 (a) no se rellena, la ley del contrato es Inglés.

Cláusula 42 (Solución de Controversias)

Esta es una versión modificada y ampliada de la solución de controversias en la Cláusula BIMCO estándar. Se ha adaptado para uso específico en

contratos de construcción naval y hay cuatro métodos diferentes de la resolución de disputas: en la cláusula 42 (a) litigios relativos a normas, reglamentos y requisitos de la sociedad de clasificación u otras autoridades reguladoras son referidos al cuerpo pertinente. Cabe señalar que la referencia a la decisión de ser la clase o las autoridades reguladoras final y obligatoria significa la decisión de la sede central del cuerpo pertinentes y no los representantes locales.

Cláusula 42 (b) (Resolución de los expertos) es un concepto relativamente nuevo para un contrato de construcción naval. Funciona bien en otras áreas de la construcción, pero depende de las Partes que designan a un experto con el fin de lograr una solución rápida y eficaz a los problemas prácticos donde hay una diferencia de opinión.

Es opcional, en el sentido de que si las partes no están de acuerdo a designar un experto dentro de los 14 días de una notificación de una Parte a invocar este procedimiento, la disputa va a arbitraje o la mediación.

Si es nombrado, el experto actúa como un experto y no como un árbitro. El propósito de esta disposición es proteger el experto de la crítica o la sanción en el caso de que él no actúa como judicialmente como era de esperar de un árbitro. Por ejemplo, mientras que los árbitros se ven limitados del uso de su propia experiencia, sin permitir a las Partes a hacer comentarios al respecto, un experto no debe ser tan restringido.

La intención detrás de este procedimiento es que debe ser rápido, y por lo tanto no debería ser un mecanismo de retardo. La escala de tiempo sugerido es que el experto debe publicar su decisión dentro de los 28 días de su nombramiento.

Cláusula 42 (c) establece el procedimiento de arbitraje se aplica en Londres, pero las Partes tienen la opción de elegir una jurisdicción diferente en la Cláusula 42 (d), completando el recuadro 23 (b). Nota que las cláusulas 42 (c) y 42 (d) son alternativas. Si la caja 23 está vacío en (b), se aplica Londres Arbitraje.

En línea con el estándar BIMCO solución de controversias en la cláusula, la cláusula 42 (e) contiene una disposición para la mediación, que se está convirtiendo cada vez más popular.

La provisión de mediación está diseñado para funcionar en conjunto con la opción de arbitraje elegido. Con el fin de alentar a las partes para mediar, el Tribunal de Arbitraje están facultadas para tomar en cuenta el fracaso de una Parte a participar en la asignación de los costos del arbitraje.

La mediación es una técnica que se reconoce como ofreciendo un ahorro en costes y tiempo frente a los métodos tradicionales de resolución de conflictos y es un método que está ganando uso en la industria del transporte marítimo. Prestación mediación de BIMCO se activa sólo una vez que los procedimientos de arbitraje se han iniciado y luego se ejecuta en paralelo con dicho procedimiento, si las partes así lo desean. Esto se ha hecho para asegurar que una parte no puede invocar la mediación como una táctica dilatoria. También proporciona a las partes para mediar en todos o sólo algunos de los temas que se están arbitradas.

Sección 6 - VARIOS

La sección final abarca disposiciones adicionales que tienen una amplia aplicación para el propio contrato, tales como avisos, asignación y los vasos opcionales.

Cláusula 43 (Informaciones)

Esta cláusula prevé que las Partes deseen enviar notificaciones y documentos entre ellos por medios electrónicos, aunque desde el punto de vista de la evidencia todavía sería necesario probar que el mensaje había sido transmitido.

Cláusula 44 (Fecha efectiva de Contrato)

El contrato prevé que las Partes desearán imponer condiciones a que se haga efectiva, y estos deben ser insertados en la caja 25. Las condiciones tienen que cumplirse dentro del número de días indicados en la casilla 26 después de la fecha del Contrato en el Cuadro 1.

Cláusula 45 (Asignación)

Ambas partes tienen derechos de asignación limitada, y esto está sujeto al consentimiento de la otra Parte menos que se requiera para fines de financiación.

En el caso de una cesión por parte del comprador, el constructor es el de organizar para la garantía de reembolso que se asignará al nuevo comprador.

Cláusula 46 (Opciones)

El contrato tiene la facilidad para ser adaptado para el uso donde las opciones se van a conceder al comprador por la finalización de las cajas 27, 28 y 29.

Cláusula 47 (Acuerdo completo)

Esta es una disposición normal en los contratos de Derecho Inglés para evitar disputas que surjan en cuanto a si cualesquiera otros términos (por ejemplo, en la correspondencia o discusiones verbales que acompañan) forma parte del contrato.

Cláusula 48 (Terceros)

Esta cláusula aclara que sólo los terceros que son identificados expresamente en el contrato pueden beneficiarse de ella.

ANEXIDADES

NEWBUILDCON contiene tres anexos relativos a las garantías, la especificación y la lista de Maker:

ANEXO "A" - (garantías)

Garantías en una forma apropiada se considera que son una parte integral del contrato. Cada una de las cuatro garantías estándar contenidos en NEWBUILDCON ha sido examinada por los abogados bancarios.

Anexo A (i) (Garantía de Pago)

Esto cubre las obligaciones del comprador a pagar las cuotas antes de la entrega distintas de la primera entrega (que normalmente se paga en el momento de la efectividad del contrato). Si hay más de dos cuotas deben ser cubiertos por una garantía de este tipo, que podría modificarse fácilmente.

Anexo A (ii) (Garantía de rendimiento de los compradores)

Normalmente, esto se da por una sociedad matriz.

Anexo A (iii) (Garantía de Devolución)

Este es un documento fundamental para la mayoría de los compradores y se ha elaborado de manera que su validez se ajusta perfectamente a las condiciones de anulación en el contrato. En particular, por lo tanto, las disposiciones de caducidad en los párrafos 4 y 5 se deben considerar muy cuidadosamente, y la fecha para ser insertados en el apartado (c) debe ser calculado de acuerdo con la Cláusula 14 (c) (iii) (1) del Contrato. Por lo tanto, debe ser de al menos 300 días después de la fecha de la entrega contractual se indica en el recuadro 10, siendo 30 días después de la fecha de cancelación larga parada en la Cláusula 39 (a) (iii) (3). En algunos casos, no es necesario tener una fecha tan porque la financiación del constructor no impone la necesidad de ella.

Anexo A (iv) (Carta de garantía irrevocable por las obligaciones de Constructor)

Esta es una garantía para su uso cuando sea necesario para cubrir las obligaciones del constructor en la Cláusula 27 (d) (iv) (3), en relación con defectos de nacimiento identificados antes de la entrega, pero que no se corrigen antes de la entrega.

ANEXO "B" (especificación)

En este anexo se ha dejado en blanco para que las partes añaden una especificación para satisfacer las necesidades de los proyectos de construcción individuales.

ANEXO "C" (LISTA del fabricante)²¹²

²¹²Ídem

Al igual que en la especificación, el anexo de la Lista del fabricante está en blanco para permitir a las partes a añadir una lista según sea necesario.



NEWBUILDCON

STANDARD NEWBUILDING CONTRACT

PART I

Version 1.3

Printed by BIMCO's Idea

Copyright Published by BIMCO, Copenhagen, 2007

1. Place and date of Contract (Cl. 3, Cl. 44(b), Cl. 47)		
2. Builder's name, full style address and contact details (Definitions) Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail: Company registration No. Additional names, addresses and contact numbers: Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail: Company registration No.	3. Buyer's name, full style address and contact details (Definitions) Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail: Company registration No. Additional names, addresses and contact numbers: Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail: Company registration No.	
4. Vessel description/type (Definitions, Cl. 2(b))	State vessel type: (i) Dry bulk carrier; (ii) Tanker; (iii) Container vessel; (iv) Other (state type):	
A. Main dimensions (Cl. 2(b)) (i) LOA (m); (ii) Length between perpendiculars (m); (iii) Deadweight capacity DWT (mts); (iv) Mean draft in salt water (m).	B1. Cargo capacity (Cl. 2(b)(v) and Cl. 11) (i) Cubic capacity; (ii) Bale capacity; (iii) Grain capacity.	E2. TEU carrying capacity (only if applicable) (state number of containers) (i) Total on deck a. 20'/40'/45" TEU; b. No. of freezers (ii) Total under deck a. 20'/40'/45" TEU; b. No. of freezers (iii) No. of TEU homogenous loaded at 14 mts.
C. Main engine(s) : (Cl. 2(b)(ii), Cl. 2(b)(iv) and Cl. 9) (i) Maker/Type; (ii) Max. Continuous Rating (MCR) (kilowatts at MCR); (iii) RPM at MCR; (iv) Specific Fuel Oil Consumption at MCR; (v) Normal Continuous Rating (NCR); (vi) RPM at NCR; (vii) Type of fuel and specification (including Calorific Value (kcal/kg)).		
D. Average speed (Cl. 2(b)(i) and Cl. 8) (i) Service speed at design draft (m); (ii) Min. number of knots; (iii) Engine output (kilowatts at MCR); (iv) Percentage of engine's max. continuous power/sea margin; (v) RPM.	E. Other matters (optional) (state any other technical requirements for the particular vessel type) (Cl. 2(b)(vi) and Cl. 12)	

<p>5. Shipyard (if different from Box 2) (Full style address and contact details) (Definitions)</p> <p>Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail:</p> <p>Additional names, addresses and contact numbers:</p> <p>Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail:</p>	<p>Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail:</p> <p>Additional names, addresses and contact numbers:</p> <p>Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail:</p>
<p>6. Builder's Hull Number (Definitions, Cl. 2(a))</p>	<p>7. Flag State (Definitions)</p>
<p>8. Classification Society/Class Notation (Definitions, Cl. 3)</p>	<p>9. Contract Price and Currency (Definitions, Cl. 7)</p> <p>(a) Price (b) Currency</p>
<p>10. Contractual Date of Delivery (Definitions, Cl. 14(a), (b), (c))</p> <p>12. Builder's Bank Account Details (Cl. 15(d))</p> <p>Name: Address: Country: Phone/Fax: E-mail: Sort code: Account number: Account name:</p>	<p>11. Payment Amounts and Time Due (Definitions, Cl. 7, Cl. 15, Cl. 39(d))</p> <p>1st instalment (see Cl. 15(a)) 2nd instalment and time due 3rd instalment and time due 4th instalment and time due Final instalment (see Cl. 15(a)(iv))</p>
<p>13. Speed Deficiency (Cl. 8, Cl. 39(a)(iv))</p> <p>(i) Contract Price reduction amount: (ii) Maximum amount (state monetary limit)</p> <p>14. Excessive Fuel Consumption (Cl. 9, Cl. 39(a)(iv))</p> <p>(i) Contract Price reduction amount: (ii) Maximum amount (state monetary limit)</p>	<p>15. Deadweight Deficiency (Cl. 10, Cl. 39(a)(iv))</p> <p>(i) Deadweight tolerance: (ii) Contract Price reduction amount: (iii) Maximum amount (state monetary limit):</p>
<p>16. Cube Deficiency (Cl. 11, Cl. 39(a)(iv))</p> <p>(i) Cubic capacity tolerance: (ii) Contract Price reduction amount: (iii) Maximum amount (state monetary limit)</p>	<p>17. Other Deficiencies (Optional) (Cl. 12, Cl. 39(a)(viii))</p>

This document is a computer generated NEWBULDDCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document, which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

LIST OF CLAUSES

v1.31

DEFINITIONS INTERPRETATION

SECTION 1 – VESSEL

1. Builder's and Buyer's obligations
2. Description
3. Classification, Rules and Regulations
4. IMO Hazardous Materials Inventory
5. Protective Coatings
6. Source of Origin

SECTION 2 – FINANCIAL

7. Contract Price
8. Speed Deficiency
9. Excessive Fuel Consumption
10. Deadweight Deficiency
11. Cubic Capacity Deficiency
12. Other Deficiencies (optional Clause)
13. Late Delivery for non-permissible delays
14. Guarantees
 - (a) Buyer's Instalment/Performance Guarantee
 - (b) Builder's Refund Guarantee
 - (c) Guarantee Compliance and Expiry
15. Payments
 - (a) Instalments
 - (b) Payment for Modifications and other items
 - (c) Payment of Liquidated Damages
 - (d) Payment Procedures
16. Taxes, duties, stamps, dues and fees
17. Right to set-off
18. Interest

SECTION 3 – PRODUCTION

19. Sub-contracting
20. Approvals
21. Buyer's Supplies
 - (a) Buyer
 - (b) Builder
22. Buyer's Representative, Assistants, Officers and Crew
23. Inspections, Tests and Trials
24. Modifications and Changes
25. Builder's Modifications and Substitution of Materials
26. Changes in Rules and Regulations
27. Sea Trials
 - (a) Notice
 - (b) Weather Conditions
 - (c) Conduct of the Sea Trials
 - (d) Method of Acceptance or Rejection

SECTION 4 – DELIVERY

28. Delivery
29. Documents on Delivery
30. Final Instalment
31. Title and Risk
32. Possession and Removal of the Vessel
33. Vessel Registration

SECTION 5 – LEGAL

34. Permissible Delays
35. Builder's Guarantee
36. Guarantee Engineer
37. Responsibilities and exclusions from liabilities
Builder's exclusion Clauses
 - (a) Liability for Defects discovered before or at the time of delivery.
 - (b) Liability for Defects discovered after delivery
 - (c) Liability for third party replacement or repair
 - (d) Implied terms
Mutual exclusion Clauses
 - (e) Liability following termination
Responsibility Clauses
 - (f) Responsibility for death and personal injury
 - (g) Responsibility for damage to or loss of property
38. Insurances
 - (a) Builder's Insurances
 - (b) Allocation of Insurance Proceeds
39. Suspension and Termination
 - (a) Buyer's Termination
 - (b) Builder's Termination
 - (c) Suspension of Work
 - (d) Deemed Insolvency
 - (e) Effect of Buyer's Termination
 - (f) Effect of Builder's Termination
40. Copyrights, Trade Marks and Patents
41. Governing law
42. Dispute Resolution
 - (a) Classification/Regulatory Authorities
 - (b) Expert determination
 - (c) Arbitration and Mediation

SECTION 6 – SUNDRY

43. Notices
44. Effective date of Contract
45. Assignment
 - (a) Builder's assignment
 - (b) Buyer's assignment
46. Options
47. Entire Agreement
48. Third party rights

ANNEXES

ANNEX "A" – (GUARANTEES)

ANNEX "B" – (SPECIFICATION)

ANNEX "C" – (MAKER'S LIST)

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

DEFINITIONS	1
In this Contract:	2
"Banking Day" means a day on which banks are open in the places stated in Box 2 and Box 3 and, where a remittance is in US dollars, in New York.	3 4
"Builder" means the company or companies stated in Box 2 , organised and existing under the laws of the country or countries stated in Box 2 having their principal office at the address stated in Box 2 and including their personnel. If more than one company is stated in Box 2 then they shall be jointly and severally liable.	5 6 7 8
"Buyer" means the company or companies stated in Box 3 , organised and existing under the laws of the country or countries stated in Box 3 having their principal office at the address stated in Box 3 and including their personnel.	9 10 11
"Buyer's Representative" means the named representative of the Buyer who may be present at the Shipyard throughout the construction of the Vessel.	12 13
"Buyer's Supplies" means all of the items to be provided by the Buyer in accordance with the Specification at its own risk, cost and expense.	14 15
"Classification Society" means the classification society stated in Box 8 .	16
"Contract Price" means the amount stated in Box 9 as may be adjusted in accordance with the terms of this Contract.	17 18
"Contract" means this BIMCO Standard Newbuilding Contract consisting of Part I including additional Clauses, if any agreed, and Part II as well as any Annexes (including the Specification and Maker's List) and Plans and Drawings attached hereto.	19 20 21
"Contractual Date of Delivery" means the contractual date of delivery stated in Box 10 .	22
"Defects" means any deficiencies or defects in the design, construction, material and/or workmanship on the part of the Builder or its Sub-contractors.	23 24
"Delivery Date" means the Contractual Date of Delivery as may be adjusted in accordance with the terms of this Contract.	25 26
"Final Instalment" means the last instalment payable at delivery calculated in accordance with Clause 15 (Payments).	27 28
"Flag State" means the State of the flag which the Vessel will fly when registered, as stated in Box 7 .	29 30
"Instalments" means the amounts payable in accordance with Box 11 .	31
"In writing" means any method of legible communication.	32
"Maker's List" means the list of suppliers for equipment, machinery and services approved by the Parties and stated in Annex C.	33 34
"Parties" means the Builder and the Buyer.	35
"Party" means the Builder or the Buyer, as the case may be.	36
"Permissible Delays" means delays to the construction and/or delivery of the Vessel and which	37

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	entitle the Builder to extend the Delivery Date in accordance with Clause 34 (Permissible Delays).	38 39
	"Personnel" means the employees, agents, servants, suppliers and independent contractors engaged by either Party in order to perform work or duties under this Contract for which that Party is responsible.	40 41 42
	"Plans and Drawings" means the plans and drawings attached hereto or listed and/or described in the Specification.	43 44
	"Regulatory Authorities" means the regulatory authorities whose rules and regulations must be complied with in the construction and delivery of the Vessel. Such bodies shall include the Flag State together with the other bodies listed in the Specification.	45 46 47
	"Shipyard" means the place or places stated in Box 5 where the Vessel will be assembled and/or constructed.	48 49
	"Specification" means the technical details contained in Annex B.	50
	"Sub-contractor" means any person (not being a servant or employee of the Builder) or company with whom the Builder has entered into a contract for the design, construction, manufacture or supply of any item, equipment, work or service for the Vessel.	51 52 53
	"Vessel" means the vessel described in Box 4 (including its machinery, equipment and appurtenances described in the Specification) with hull number as per Box 6 , built in accordance with this Contract.	54 55 56
	INTERPRETATION	57
	Singular/Plural	58
	In this Contract the singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.	59 60
	Headings	61
	The index and headings to the Clauses and Annexes to this Contract are for convenience only and will not affect its construction or interpretation.	62 63
	Jointly and severally	64
	All covenants, agreements, undertakings, indemnities, representations and warranties by more than one person are entered into, given or made by such persons jointly and severally.	65 66

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31

SECTION 1 – VESSEL

1. Builder's and Buyer's obligations	67
It is mutually agreed between the Builder and the Buyer that:	68
(a) the Builder shall design, construct, test and survey, launch, equip, complete, sell and deliver the Vessel to the Buyer all in accordance with good international shipbuilding and marine engineering practice; and	69 70 71
(b) the Buyer shall purchase, take delivery of and pay for the Vessel.	72
2. Description	73
(a) The Vessel shall be constructed at the Shipyard and shall have the Builder's Hull Number stated in Box 6 .	74 75
(b) The Vessel shall have the dimensions and characteristics as stated in Box 4 and the Specification. These shall be defined, measured and calculated in accordance with the Specification or, if omitted from the Specification, in accordance with the following:	76 77 78
(i) Speed – The Vessel's average speed on a sea trial undertaken in both directions over a measured distance of one (1) nautical mile, with clean hull, in weather with wind speed and sea state not exceeding Beaufort Wind Force Scale 3 and Douglas Sea State Scale 2 respectively on a draft as stated in Box 4D(i) shall be at least the number of knots stated in Box 4D(ii) . During such a sea trial the engine's output in	79 80 81 82 83
kilowatts shall be as stated in Box 4D(iii) corresponding to the percentage of the engine's maximum continuous power output stated in Box 4D(iv) at the approximate revolutions per minute stated in Box 4D(v) .	84 85 86
(ii) Fuel Consumption - The fuel consumption of the main engine on the test bed using fuel of the type and specification stated in Box 4C(vii) shall not exceed the number of grams per kilowatt/hour stated in Box 4C(iv) when the engine develops the number of kilowatts with an effective calorific value of the number of kilocalories per kilogram stated in Box 4C(ii) and Box 4C(vii) respectively.	87 88 89 90 91
(iii) Deadweight - The Vessel's deadweight shall be the number of metric tons stated in Box 4A(iii) on international summer freeboard, corresponding to a mean draft in saltwater (specific gravity 1.025) as stated in Box 4A(iv) . The specified deadweight shall include fuel, provisions, stores, freshwater, crew and passengers in addition to spare parts not less than the requirements of the Classification Society.	92 93 94 95 96
(iv) Propulsion - The Vessel's propulsion machinery shall be of the type and with maximum continuous power in kilowatts at the number of revolutions per minute as stated in Box 4C(i) , 4C(ii) and 4C(iii) .	97 98 99
(v) Cargo Capacity – The Vessel's cargo capacity shall be the capacities stated in Box 4B1 and 4B2 .	100 101
(vi) Other matters – The Vessel shall meet the technical requirements stated in Box 4E .	102 103
3. Classification, Rules and Regulations	104
(a) The Vessel shall be designed, constructed, surveyed, tested and delivered in compliance with the applicable laws, rules, regulations and requirements of the	105 106

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	Classification Society stated in Box 8 , and the Regulatory Authorities:	107
	(i) in force as of the date of this Contract stated in Box 1 , or	108
	(ii) if not in force as of the date of this Contract, which are ratified and promulgated on or before the date of this Contract and which will be compulsory for the Vessel on or before the delivery of the Vessel in accordance with Clause 28 (Delivery).	109 110 111
	All such laws, rules, regulations and requirements of the Classification Society and the Regulatory Authorities shall be complied with without qualification (see Clause 26 (Changes in Rules and Regulations)).	112 113 114
	(b) The final decisions of the Classification Society or Regulatory Authorities shall be binding on the Parties as to the Vessel's compliance with their respective applicable laws, rules, regulations and requirements.	115 116 117
	(c) All costs, fees and charges incidental to and in respect of compliance with the applicable laws, rules, regulations and requirements of the Classification Society or Regulatory Authorities referred to above shall be for the Builder's cost and expense.	118 119 120
	4. IMO Hazardous Materials Inventory	121
	The Builder shall, in accordance with the IMO Guidelines on Ship Recycling, Resolution A.962 (23), with amendments in force as of the date of this Contract:	122 123
	(a) Endeavour to take due account of the Vessel's ultimate disposal when designing and constructing the Vessel by:	124 125
	(i) using materials which can be recycled safely and in an environmentally sound manner; and	126 127
	(ii) by minimising the use of materials known to be potentially hazardous to health and the environment.	128 129
	(b) In consultation with equipment manufacturers provide the Buyer with a Green Passport Statement of Compliance issued by the Classification Society containing information including the Vessel's hull number and main particulars and listing any and all materials known to be potentially hazardous utilised in the construction of the Vessel, its equipment and systems.	130 131 132 133 134
	The list of the materials known to be potentially hazardous shall contain the location and the approximate quantity/volume of each identified material on board the Vessel.	135 136
	5. Protective Coatings	137
	The Vessel's double-side skin spaces and dedicated seawater ballast tanks shall be coated in accordance with the Specification. In any event the minimum coating standard shall be in accordance with the requirements of the IMO Performance Standard for Protective Coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers (IMO PSPC, Resolution MSC. 215(82)) and, where applicable, in accordance with the IACS Common Structural Rules for Bulk Carriers and for Oil Tankers or subsequent modifications or replacement applicable in accordance with Clause 3(a) (Classification, Rules and Regulations).	138 139 140 141 142 143 144 145
	6. Source of Origin	146
	If so requested by the Buyer, the Builder shall identify the country of origin of all the main	147

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

V1.31

components listed in the Maker's List and Specification.

148

Sample Copy

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

SECTION 2 – FINANCIAL	149
7. Contract Price	149
The Contract Price shall be the amount stated in Box 9(a) as may be adjusted in accordance with the terms of this Contract.	150 151
The Contract Price and any other payments to be made to the Builder pursuant to this Contract shall be paid in the currency stated in Box 9(b) and in accordance with the payment terms stated in Box 11 and Clause 15 (Payments).	152 153 154
8. Speed Deficiency	155
If the speed of the Vessel as stated in Box 4D(ii) is not achieved in the manner stated in the Specification or Clause 2(b)(i) the following shall apply:	156 157
(a) There shall be no adjustment of the Contract Price except to the extent provided in Sub-clause 8(b).	158 159
(b) If the reduction in speed is greater than 2/10ths of a knot, the Contract Price shall be reduced by the amount stated in Box 13(i) for each whole 1/10th of a knot reduction in speed in excess of 2/10ths of a knot as liquidated damages up to the maximum amount stated in Box 13(ii) .	160 161 162 163
(c) If the reduction in speed would entitle the Buyer to a reduction in the Contract Price greater than the maximum amount stated in Box 13(ii) , the Buyer shall have the option to terminate this Contract in accordance with Clause 39(a)(iv) (Suspension and Termination).	164 165 166 167
9. Excessive Fuel Consumption	168
If the fuel consumption of the Vessel's main engine on the test bed using the fuel specified in Box 4C(vii) exceeds the figure stated in Box 4C(iv) the following shall apply:	169 170
(a) There shall be no adjustment of the Contract Price except to the extent provided in Sub-clause 9(b).	171 172
(b) If the excess fuel consumption is greater than 2% (two percent) of the specified fuel consumption the Contract Price shall be reduced by the amount stated in Box 14(i) for each whole percentage in excess of 2% as liquidated damages up to a maximum amount as stated in Box 14(ii) .	173 174 175 176
(c) If the excess fuel consumption would entitle the Buyer to a reduction in the Contract Price greater than the maximum amount stated in Box 14(ii) , the Buyer shall have the option to:	177 178 179
(i) accept the main engine at a reduction in the Contract Price corresponding to the maximum amount stated in Box 14(ii) or	180 181
(ii) reject the main engine and either	182
(1) require the Builder to rectify the deficiency and repeat the trial or replace the main engine with one that conforms to the requirements of the Contract. (The time taken to rectify the deficiency and repeat the trial or replace the main engine in accordance with this Sub-Clause shall not be a Permissible Delay) or	183 184 185 186
(2) terminate this Contract forthwith in accordance with Clause 39(a)(v) (Suspension	187

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

<p>v1.31</p> <p>and Termination).</p> <p>10. Deadweight Deficiency</p> <p>If the actual deadweight of the Vessel determined in accordance with the Specification is less than the deadweight stated in Box 4A(iii) the following shall apply:</p> <p>(a) There shall be no adjustment of the Contract Price except to the extent provided in Sub-clause 10(b)</p> <p>(b) If the reduction in deadweight is greater than the number of metric tonnes stated in Box 15(i) then for each whole metric tonne in excess of the figure in Box 15(i) below the deadweight stated in Box 4A(iii) the Contract Price shall be reduced by the amount stated in Box 15(ii) as liquidated damages up to a maximum amount as stated in Box 15(iii).</p> <p>(c) If the reduction in deadweight would entitle the Buyer to a reduction in the Contract Price greater than the maximum amount stated in Box 15(iii) the Buyer shall have the option to terminate this Contract in accordance with Clause 39(a)(vi) (Suspension and Termination).</p> <p>11. Cubic Capacity Deficiency</p> <p>If the actual cubic capacity of the Vessel determined in accordance with the Specification is less than the cubic capacity specified in Box 4B1(i) the following shall apply:</p> <p>(a) There shall be no adjustment of the Contract Price except to the extent provided in Sub-clause 11(b)</p> <p>(b) If the reduction in cubic capacity is greater than the number of cubic metres stated in Box 16(i) then for each full cubic metre in excess of the figure in Box 16(i) below the cubic capacity stated in Box 4B1(i) the Contract Price shall be reduced by the amount stated in Box 16(ii) as liquidated damages up to a maximum amount as stated in Box 16(iii).</p> <p>(c) If the reduction in cubic capacity would entitle the Buyer to a reduction in the Contract Price greater than the maximum amount stated in Box 16(iii) the Buyer shall have the option to terminate this Contract in accordance with Clause 39(a)(vii) (Suspension and Termination).</p> <p>12. Other Deficiencies (optional Clause)</p> <p><i>NOTE: This Clause has been left blank intentionally to allow the parties to insert, where appropriate, a liquidated damages provision covering deficiencies in any special technical requirements for a particular vessel type and specified by the parties in Box 4E and Box 17. (See also Clause 39(a)(viii)).</i></p> <p>13. Late Delivery for non-permissible delays</p> <p>If delivery takes place more than 30 days after the Delivery Date then for each day thereafter the Contract Price shall be reduced by the amount stated in Box 18 per day as liquidated damages up to a maximum delay of 180 days (comprising a 30 day grace period plus 150 days).</p> <p>If the delay exceeds 180 days the Buyer shall have the option to terminate this Contract in accordance with Clause 39(a)(iii) (Suspension and Termination).</p> <p>14. Guarantees</p> <p>(a) Buyer's Instalment/Performance Guarantee</p> <p>To secure the Buyer's obligation to pay the instalments of the Contract Price prior to delivery the Buyer shall, within the number of days stated in Box 19(a)(i) after the signing</p>	<p>188</p> <p>189</p> <p>190</p> <p>191</p> <p>192</p> <p>193</p> <p>194</p> <p>195</p> <p>196</p> <p>197</p> <p>198</p> <p>199</p> <p>200</p> <p>201</p> <p>202</p> <p>203</p> <p>204</p> <p>205</p> <p>206</p> <p>207</p> <p>208</p> <p>209</p> <p>210</p> <p>211</p> <p>212</p> <p>213</p> <p>214</p> <p>215</p> <p>216</p> <p>217</p> <p>218</p> <p>219</p> <p>220</p> <p>221</p> <p>222</p> <p>223</p> <p>224</p> <p>225</p> <p>226</p> <p>227</p> <p>228</p> <p>229</p> <p>230</p>
---	--

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VI.31	of this Contract, deliver to the Builder an irrevocable and unconditional guarantee issued	231
	by the bank or party stated in Box 31 substantially in the form and substance set out in	232
	Annexes A(i) (Instalments) or A(ii) (Performance) as stated in Box 19(a)(ii) , failing which	233
	the Builder shall have the option to terminate this Contract in accordance with Clause	234
	39(b)(iv) (Suspension and Termination).	235
	(b) Builder's Refund Guarantee	236
	To secure the Builder's obligation to refund the Buyer's pre-delivery instalments pursuant	237
	to this Contract the Builder shall, within the number of days stated in Box 19(b)(i) after	238
	the signing of this Contract and before the date for payment of the first instalment in	239
	accordance with Clause 15(a)(i) (Payments – Instalments), provide the Buyer with a	240
	Refund Guarantee issued by the bank or party named in Box 32 substantially in the form	241
	and substance set out in ANNEX A(iii)(Refund Guarantee), failing which the Buyer shall	242
	have the option to terminate this Contract in accordance with Clause 39(a)(ix) (Suspension	243
	and Termination).	244
	(c) Guarantee Compliance and Expiry	245
	The Parties shall ensure that any guarantee issued on their behalf shall:	246
	(i) comply with the laws, regulations, constitution and procedures of the guarantor and	247
	its country of issue, including but not limited to, its registration with any necessary	248
	authorities; and	249
	(ii) on expiry be returned to the guarantor; and	250
	(iii) in the case of the Refund Guarantee (sub-Clause 14(b)), remain in force until either	251
	(1) a date at least 300 days after the Contractual Date of Delivery stated in Box 10 or	252
	30 days after the final resolution of any dispute under Clause 42 (Dispute Resolution),	253
	whichever is the later, or	254
	(2) delivery of the Vessel to, and acceptance of the Vessel by, the Buyer	255
	whichever is the sooner.	256
	15. Payments	257
	(a) Instalments	258
	The Contract Price shall be paid by the Buyer to the Builder by Instalments, when due	259
	and payable in accordance with Box 11 and this Clause, the pre-delivery Instalments	260
	being paid as advances and not deposits as follows:	261
	(i) Unless otherwise stated in Box 11 the first Instalment shall be due and payable by	262
	the Buyer five (5) Banking Days after the Refund Guarantee has been provided in	263
	accordance with Clause 14(b) (Builder's Refund Guarantee).	264
	(ii) The Builder shall give the Buyer invoices for each Instalment under this Contract.	265
	With the exception of the first and Final Instalment the Builder shall give the Buyer	266
	an invoice to cover the sum due to it not less than ten (10) Banking Days prior to the	267
	due date of each Instalment.	268
	(iii) All Instalments other than the first and Final Instalment shall be payable within four	269
	(4) Banking Days of the due date thereof.	270
	(iv) The Final Instalment shall be due and payable upon delivery of the Vessel in	271

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	accordance with Box 11 and Clause 28 (Delivery).	272
	(b) Payment for Modifications and other items	273
	(i) The sums due or refundable as a result of modifications and changes, and changes in Rules and Regulations under Clause 24 (Modifications and Changes) and Clause 26 (Changes in Rules and Regulations) shall be added to or deducted from the Final Instalment.	274 275 276 277
	(ii) All expenses payable in accordance with Clause 27(c)(iii) (Conduct of the Sea Trial) and Clause 22(b) shall be paid together with the Final Instalment.	278 279
	(iii) Sums due for other items shall be paid within fifteen (15) Banking Days after receipt by the Buyer of the Builder's invoice.	280 281
	(c) Payment of Liquidated Damages	282
	Any amounts for liquidated damages under Clause 8 (Speed Deficiency), Clause 9 (Excessive Fuel Consumption), Clause 10 (Deadweight Deficiency), Clause 11 (Cubic Capacity Deficiency), Clause 12 (Other Deficiencies) and Clause 13 (Late Delivery for non-permissible delays) shall be calculated and determined before delivery and may be deducted from the Final Instalment.	283 284 285 286 287
	(d) Payment Procedures	288
	(i) If the date on which any payment is due in accordance with the provisions of this Contract does not fall on a Banking Day, payment shall be made on the next Banking Day.	289 290 291
	(ii) Payment of sums due in accordance with the provisions of this Contract shall be made, in the case of payments to the Builder, by electronic transfer to the Builder's account stipulated in Box 12 and, in the case of payments to the Buyer by electronic transfer to such bank as the Buyer by notice to the Builder nominates to receive payments on its behalf.	292 293 294 295 296
	(iii) The cost of remitting payments shall be for the account of the payer.	297
	(iv) Payments by either Party to the other under this Contract, and their receipt, shall not be deemed a waiver of any right or claim either Party may have against the other.	298 299
	(v) In the event of late payment of Instalments by the Buyer, the Builder shall have the right to suspend work under this Contract in accordance with Clause 39(c) (Suspension of Work).	300 301 302
	16. Taxes, duties, stamps, dues and fees	303
	(a) The Builder shall bear and pay all taxes, duties, stamps, dues and fees imposed in the place stated in Box 2 in connection with the execution and/or performance of this Contract, excluding any taxes, duties, stamps, dues and fees imposed in the place stated in Box 2 upon the Buyer's Supplies which shall be for the Buyer's cost and expense.	304 305 306 307
	(b) The Buyer shall bear and pay all taxes, duties, stamps, dues and fees imposed outside the place stated in Box 2 in connection with the execution and/or performance of this Contract, except for taxes, duties, stamps, dues and fees imposed upon those items and services procured by the Builder for construction of the Vessel.	308 309 310 311
	(c) If either Party pays any taxes, duties, stamps, dues and fees for which the other Party is responsible under this Clause, the other Party shall reimburse the paying Party within fifteen (15) Banking Days of receipt of notice to that effect, together with evidence of the	312 313 314

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	amount paid.	315
	17. Right to set-off	316
	The Buyer shall not have the right to retain or set-off any amount against any payment due to the Builder under this Contract except in relation to the Final Instalment as specifically provided in this Contract (see Clause 15 (Payments) and Clause 30 (Final Instalment)).	317 318 319 320
	18. Interest	321
	If either Party fails to pay any sum due in accordance with the terms of this Contract, the other Party shall have the right to charge interest from the due date at the rate stated in Box 30 on such outstanding sums (see also Clause 39 (Suspension and Termination)).	322 323 324

Sample Copy

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31

SECTION 3 – PRODUCTION

19. Sub-contracting	325
The Builder shall employ the Sub-contractors as set out in the Specification or Maker's list. Except for minor work, the Builder shall not employ other sub-contractors without the Buyer's approval, which shall not be unreasonably withheld.	326 327 328
Notwithstanding any sub-contracting, the Builder shall remain fully responsible for the due performance of such work as if undertaken by the Builder at the Shipyard.	329 330
20. Approvals	331
The times and numbers specified in this Clause shall apply unless otherwise stated in the Specification.	332 333
(a) As soon as possible and not later than sixty (60) running days after the effective date of the Contract (see Clause 44 (Effective date of Contract)) the Builder shall provide the Buyer with proposed detailed building and testing schedules. The Buyer shall comment on the schedules as soon as possible and at the latest within fourteen (14) running days after receipt of the proposals. The Builder shall thereafter prepare and issue in writing amended building and testing schedules incorporating the Buyer's comments within fourteen (14) running days thereafter.	334 335 336 337 338 339 340
(b) The Builder shall despatch to the Buyer a total of three (3) full sets of the Plans and Drawings for the Buyer's approval and shall also submit such other technical information as the Buyer may reasonably require, not less than thirty (30) running days before any construction works commence. The Builder shall give notice to the Buyer advising the date of despatch of the Plans and Drawings and the Buyer shall give notice to the Builder confirming receipt thereof. The Buyer shall within fourteen (14) running days of receipt send to the Builder one (1) set of the Plans and Drawings with the Buyer's approval or approval with comments, amendments or reservations.	341 342 343 344 345 346 347 348
In the event that the Buyer needs additional time to consider the Plans and Drawings submitted pursuant to this Clause, it shall request the same in writing of the Builder whose agreement shall not be unreasonably withheld. In the event that the Buyer's comments, amendments or reservations are unclear, unspecified or illegible, the Builder may give notice requesting clarification. If the Buyer fails to respond to the request to provide clarification within five (5) running days of receipt of the Builder's notice, the Builder shall determine whether and to what extent it can adopt the comments, amendments or reservations.	349 350 351 352 353 354 355 356
If requested by the Buyer in writing, the Plans and Drawings shall also be sent in an agreed electronic format.	357 358
(c) The Builder shall take due note of the Buyer's comments, amendments or reservations (if any) on Plans and Drawings submitted pursuant to this Clause and, if such comments, amendments or reservations are not of such a nature or extent as to constitute a modification or change of the Specification within the meaning of Clause 24 (Modifications and Changes), then the Builder shall commence or continue construction of the Vessel in accordance with the corrected or amended Plans and Drawings.	359 360 361 362 363 364
(d) If the Builder considers the comments, amendments or reservations to the Plans and Drawings are of a nature or extent that constitutes a modification or change under Clause 24 (Modifications and Changes), the Builder shall notify the Buyer accordingly and proceed in accordance with Clause 24 (Modifications and Changes). If the Buyer disagrees the matter shall be resolved in accordance with Clause 24(e) .	365 366 367 368 369

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VI.31	(e) In the event that the Buyer fails to return any Plans and Drawings to the Builder with approval or approval with comments, amendments or reservations, if any, within the time limit stated above, such Plans and Drawings shall be deemed to have been approved by the Buyer.	370 371 372 373
	(f) The Buyer's approval or deemed approval of any Plans and Drawings shall not affect the obligations of the Builder to design, construct and deliver, or the obligations of the Buyer to take delivery of, and pay for, the Vessel in accordance with the other provisions of this Contract; nor shall it diminish the Builder's responsibility in respect of its obligations under this Contract nor shall it constitute any acceptance by the Buyer of any responsibility for any defect in the Vessel.	374 375 376 377 378 379
	(g) The Builder shall give the Buyer, as soon as practicable, copies of all relevant correspondence relating to the Vessel to and from the Classification Society and the Regulatory Authorities, together with all plans approved by the Classification Society.	380 381 382
	21. Buyer's Supplies	383
	(a) Buyer	384
	(i) The Buyer shall, at its own risk, cost and expense, supply and deliver to the Builder all of the Buyer's Supplies. Such items shall be delivered at a warehouse or other storage facility at the Shipyard or as otherwise directed by the Builder in a proper condition ready for installation by the Builder or Sub-contractor in or on the Vessel (hereinafter "Installation"), in accordance with the building and testing schedules in Clause 20(a) (Approvals) or as may reasonably be required by the Builder.	385 386 387 388 389 390
	(ii) To assist Installation, the Buyer shall provide the Builder with the necessary documentation including specifications, plans, drawings, instruction books, manuals, test reports and certificates required to comply with all applicable rules and regulations. If so requested by the Builder, the Buyer shall, if reasonably possible and at no cost to the Builder, arrange for the representatives of the manufacturers of the Buyer's Supplies to assist the Builder in Installation and/or to carry out the Installation of the Buyer's Supplies by themselves or to make necessary adjustments at the Shipyard in accordance with the manufacturer's instructions, including commissioning.	391 392 393 394 395 396 397 398
	(iii) The Builder may reject any and all of the Buyer's Supplies when and if found on reasonable grounds to be unsuitable or in improper condition for Installation or not in compliance with the Classification Society or Regulatory Authorities' requirements.	399 400 401
	(iv) If delay in delivery of any of the Buyer's Supplies in accordance with Sub-Clause (a) (i) exceeds thirty (30) days and will cause actual delay to the delivery of the Vessel, the Builder shall have the right to proceed with the construction of the Vessel without Installation of the delayed items. The Buyer shall accept and take delivery of the Vessel so constructed.	402 403 404 405 406
	(b) Builder	407
	(i) The Builder shall safely store and handle the Buyer's Supplies after delivery thereof at a warehouse or other storage facility at the Shipyard or elsewhere as determined by the Builder and shall, at its own cost, expense and responsibility, install them in or on the Vessel in accordance with the Specification, provided that the Builder shall not be responsible for the quality, efficiency and/or performance of any of the Buyer's Supplies.	408 409 410 411 412 413
	(ii) The Buyer's Supplies shall be at all times the property of the Buyer but shall be at the Builder's risk from the time of their delivery to the Shipyard until the time of their	414 415

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VI.31	redelivery to the Buyer whether or not as part of the Vessel.	416
	22. Buyer's Representative, Assistants, Officers and Crew	417
	(a) The Buyer may, at its own cost and expense, have one representative present at the Shipyard throughout the construction together with a reasonable number of assistants and, as appropriate, officers and crew. The Buyer shall notify the Builder in advance in writing of:	418 419 420 421
	(i) the names of the Buyer's Representative, assistants and, as appropriate, officers and crew; and	422 423
	(ii) the scope of the Buyer's Representative's authority which, in particular, shall include the extent to which the Buyer's Representative has authority to approve plans, drawings and calculations, agree modifications and invoices and attendance at and approval of tests, trials and inspections relating to the Vessel at the Shipyard and/or premises of Sub-contractors; and	424 425 426 427 428
	(iii) any other information reasonably required by the Builder to facilitate access to the Shipyard and/or premises of Sub-contractors.	429 430
	(b) The Builder shall, at its own cost and expense, provide the Buyer's Representative and assistants with reasonable office accommodation and facilities (including communication equipment, such as telephone, fax and appropriate internet access, and printers or a connection to the Builder's printers) as the Buyer may reasonably require. The Buyer shall bear the costs of all communication expenses arising from the use by the Buyer's Representative and assistants of the communications equipment provided by the Builder. Such expenses shall be payable by the Buyer on receipt of an invoice from the Builder in accordance with Clause 15(b) (Payments - Payment for Modifications and other items).	431 432 433 434 435 436 437 438 439
	(c) The Builder shall have the right to request the Buyer to replace the Buyer's Representative or any assistants but only if the Builder shows that they are carrying out their duties in an unreasonable manner detrimental to the proper progress of the construction of the Vessel, in which case the Buyer shall make proper replacement as soon as possible.	440 441 442 443 444
	(d) The Buyer's Representative shall have the right to communicate directly with the Classification Society, provided such communication does not unreasonably interfere with the Builder's communication with the Classification Society.	445 446 447
	(e) The Builder shall render reasonable assistance to the Buyer in helping to provide suitable accommodation, obtain necessary visas, residence and work permits and any other administrative assistance as the case may be for the Buyer's Representative, assistants and, as appropriate, officers and crew.	448 449 450 451
	23. Inspections, Tests and Trials	452
	(a) To enable the Buyer's Representative and assistants to carry out their duties and inspect the work being done, the Buyer's Representative and/or assistants shall have the right to inspect the Vessel throughout the period of the construction of the Vessel and until its delivery and acceptance.	453 454 455 456
	(b) The Buyer's Representative and/or assistants shall have the right to attend all tests, trials and inspections, including those supervised by the Classification Society and Regulatory Authorities, on any parts of the Vessel whether or not installed. The Builder shall give the Buyer reasonable notice in advance of all such tests, trials and inspections to enable the	457 458 459 460

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	Buyer's Representative and/or assistants to attend. If the Buyer's Representative and/or	461
	assistants becomes aware of non-conformity of any aspect of the design, construction, material	462
	or workmanship arising out of such tests, trials and inspections he/they shall notify the Builder	463
	as soon as possible.	464
	(c) For the purposes of attending such inspections, tests and trials the Builder shall, at	465
	any time during working hours or at any other time when work is being performed, provide	466
	the Buyer's Representative and/or assistants with unimpeded access to the Shipyard,	467
	Vessel, workshops, and anywhere else where work on or storage of items connected with	468
	the construction of the Vessel is being performed. The Builder shall use its best efforts	469
	to arrange similar access for inspection purposes to Sub-contractor's premises during	470
	working hours or at any time when work is being performed.	471
	(d) Neither the Buyer's Representative's and/or assistants' inspection and/or attendance	472
	at any inspection, test or trial, nor the Buyer's Representative's and/or assistants' failure to	473
	notify the Builder of any non-conformity shall relieve the Builder from its obligations under	474
	this Contract or be deemed to be or construed as a waiver of any objection to, or any	475
	acceptance of, faulty design, construction, material and/or workmanship, or any admission	476
	that any materials or workmanship are of the standard required for due performance of	477
	this Contract.	478
	24. Modifications and Changes	479
	(a) The Buyer shall have the right at any time to request reasonable modifications or	480
	changes in the Specification and/or Plans and Drawings. The Buyer shall request such	481
	modifications and/or changes in writing, giving sufficient particulars, documentation and	482
	details fully to describe the modifications and/or changes requested.	483
	(b) The Builder shall, as soon as possible after receipt of the written request for	484
	modifications or changes, give the Buyer a written proposal of the consequences of	485
	implementing such modifications and/or changes. These consequences may include	486
	changes in the Contract Price, Delivery Date, capacity, draft, speed, fuel consumption,	487
	or any other provisions of this Contract. If in the Builder's reasonable judgement, such	488
	modifications and/or changes will adversely affect the Builder's planning or programme	489
	in relation to the Builder's other commitments, the Builder shall notify the Buyer that it	490
	declines to give such a proposal for the requested modifications and/or changes or part	491
	thereof.	492
	(c) The Builder shall use reasonable efforts to minimise the extra costs, delay or other	493
	negative impact on the Vessel's capacity, performance or other factors caused by the	494
	Buyer's request. The Builder's proposal shall be reasonable for such work.	495
	(d) On the basis of the Builder's proposal the Buyer may elect in writing to agree to the	496
	necessary amendments to this Contract, in which case the Builder shall build the Vessel	497
	in accordance with this Contract so amended.	498
	(e) If the Buyer does not accept the Builder's notice as provided in Clause 20(d)	499
	(Approvals) or if in the Buyer's opinion the Builder's proposal for modifications and/or	500
	changes under this Clause is unreasonable, the Buyer may, by giving notice to the Builder,	501
	order the Builder to proceed with the requested modifications and/or changes but the	502
	consequences of implementing such modifications and/or changes shall be decided in	503
	accordance with Clause 42 (Dispute Resolution).	504
	(f) If the Buyer elects not to continue with the request for modifications and/or changes,	505

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	the Buyer shall notify the Builder accordingly.	506
	<p>(g) If the Buyer does not respond within seven (7) running days after receipt of the Builder's notice in Sub-Clause (b), the Buyer shall be deemed to have withdrawn the request for modifications and/or changes.</p>	507 508 509
	<p>25. Builder's Modifications and Substitution of Materials</p> <p>The Builder shall have the right to make minor modifications and/or changes to the Specification and/or plans if so required by virtue of changes to the Builder's local conditions or facilities, the availability of materials and equipment, the introduction of improved methods or for any other reason of a similar nature provided that the Builder shall first obtain the Buyer's written approval, which shall not be unreasonably withheld or delayed.</p> <p>Such modifications and/or changes shall satisfy the requirements of the Classification Society and the Regulatory Authorities and shall not relieve the Builder from its obligation to otherwise deliver the Vessel in accordance with this Contract. Any savings obtained shall be credited to the Buyer and the Buyer shall not be obliged to pay any extra for, or suffer any delay in delivery or other adverse consequences of, such modifications and/or changes.</p>	510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522
	<p>26. Changes in Rules and Regulations</p> <p>If, after the date of Contract, there are any changes in applicable laws, rules, regulations or requirements (or their application) of the Classification Society or Regulatory Authorities, the following shall apply:</p> <p>(a) Upon receipt of notice of such changes either Party shall promptly notify the other Party thereof.</p> <p>(b) If such changes will be compulsory for the Vessel at the time of delivery, the Builder shall, unless the Buyer at its sole discretion seeks and obtains a waiver from the Classification Society or Regulatory Authorities (as appropriate), incorporate such modifications and/or changes into the construction of the Vessel. The Parties shall endeavour to agree on such adjustments to the Contract Price, Delivery Date or other Contract terms as are a direct consequence of the change in applicable laws, rules, regulations or requirements. If the Parties fail to agree on the adjustments, the Builder shall proceed with the required changes and the matter shall be decided in accordance with Clause 42 (Dispute Resolution).</p> <p>(c) If such changes are not compulsory but the Buyer requires the changes to be incorporated, Clause 24 (Modifications and Changes) shall apply.</p>	523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539
	<p>27. Sea Trials</p> <p>The times and numbers specified in this Clause shall apply unless otherwise stated in the Specification.</p> <p>(a) Notice</p> <p>The Buyer's Representative, together with a suitable number of assistants, officers and crew, shall have the right to be present at sea trials. The Builder shall give the Buyer at least fourteen (14) running days notice of the time and place and expected duration of sea trials and the Buyer shall promptly acknowledge receipt of such notice.</p> <p>If neither the Buyer's Representative nor any authorised assistants attend the sea trials for any reason after such notice to the Buyer, such absence shall be deemed to be a</p>	540 541 542 543 544 545 546 547 548 549

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VI.31	waiver by the Buyer of its right to be present. The Builder may then conduct the sea trials without the Buyer's Representative being on board, provided that a representative of the Classification Society and Regulatory Authorities is present. In such circumstances, the results and conditions of the sea trials shall be as confirmed in writing by the Classification Society and/or Regulatory Authorities.	550 551 552 553 554
	(b) Weather Conditions	555
	The sea trials shall be conducted in weather conditions as described in this Contract and/or Specification. If the sea trials are interrupted or prevented by weather conditions in excess of the stated conditions, any resulting delay in delivery of the Vessel shall be deemed a Permissible Delay in accordance with Clause 34 (Permissible Delays). In such an event, the sea trials shall be discontinued or postponed until the first favourable day thereafter when weather conditions permit.	556 557 558 559 560 561
	(c) Conduct of the Sea Trials	562
	(i) The sea trials shall be conducted in the presence of representatives from the Classification Society and Regulatory Authorities and in the manner described in this Contract. The sea trials shall be of sufficient scope and duration to enable the Parties to verify and establish that the Vessel conforms in all respects with the performance requirements of this Contract. The Builder shall have the right to repeat any sea trials, subject to appropriate notice to the Buyer.	563 564 565 566 567 568
	(ii) The Builder shall provide sufficient crew necessary for the safe navigation of the Vessel.	569 570
	(iii) All expenses in connection with the sea trials, including the provision of bunkers, lubricating oil, grease, fresh water and stores needed to undertake the sea trials shall be for the Builder's cost and expense. Together with the Final Instalment, the Buyer shall reimburse the Builder at cost price for any quantities of bunkers and unbrokehed lubricating oil, grease, fresh water and stores remaining on board at delivery.	571 572 573 574 575
	(d) Method of Acceptance or Rejection	576
	(i) Upon completion of the sea trials the Builder shall give the Buyer the results of the sea trials in writing. If the Builder considers that the results thereof demonstrate that the Vessel conforms to the requirements of this Contract, the Builder shall give the Buyer notice of when delivery will take place. Such notice shall state where and when the Vessel will be ready for delivery, which will be at least fifteen (15) running days after the notice is given. Within five (5) running days after receipt of this notice and the trial results, the Buyer shall notify the Builder in writing of its acceptance for delivery or rejection of the Vessel.	577 578 579 580 581 582 583 584
	(ii) If the results of the sea trials demonstrate that the Vessel or any part or equipment thereof does not conform to the requirements of this Contract, or if the Buyer rejects the Vessel for other reasons which the Builder accepts as valid, the Builder shall take all necessary steps to rectify such non-conformity. If necessary the Builder shall for its own cost and expense carry out a further sea trial in accordance with this Clause to ascertain that the Vessel complies with the terms of this Contract. Upon demonstration by the Builder that the deficiencies have been corrected, the procedure set out in this Sub-Clause (d) shall apply.	585 586 587 588 589 590 591 592
	(iii) If the Buyer gives notice of rejection under (i) above or rejects the Vessel under (ii) above, the Buyer shall state in which respects the Vessel does not conform to the requirements of this Contract (hereinafter "Delivery Defects").	593 594 595
	(iv) If the Delivery Defects are of minor importance and do not affect Class or the operation	596

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VL31

of the Vessel in its intended trade but the Builder is unable to rectify the matter	597
within a reasonable time and in any event before the accrual of the Buyer's right to	598
terminate in accordance with Clause 39 (Suspension and Termination), the Builder	599
may nevertheless require the Buyer to take delivery of the Vessel, on condition that	600
the Builder first:	601
(1) undertakes to remedy the Delivery Defects for its own cost and expense as soon	602
as possible; and	603
(2) agrees in writing to indemnify the Buyer for any loss incurred as a consequence	604
thereof, including loss of time; and	605
(3) provides the Buyer with a guarantee issued by the party named in Box 32 (or if	606
Box 32 is not filled in, a bank guarantee from a first class bank) substantially in the	607
form and substance set out in Annex A(iv) for a sum which the Buyer reasonably	608
requests to cover (1) and (2) above, failing agreement such sum to be resolved in	609
accordance with Clause 42 (Dispute Resolution);	610
whereupon the Buyer shall accept delivery of the Vessel.	611
(v) If the Builder disputes the rejection of the Vessel by the Buyer, the dispute shall be	612
resolved in accordance with Clause 42 (Dispute Resolution).	613

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31

SECTION 4 – DELIVERY

28. Delivery	614
Subject to Clause 27(d) (Sea Trials – Method of Acceptance or Rejection) the Vessel	615
shall be delivered to the Buyer on or after the Delivery Date at the Shipyard or at a safe	616
place in the immediate vicinity thereof in a clean and orderly condition, ready for service,	617
upon:	618
(a) exchange and acceptance by the Parties hereto of a Protocol of Delivery and	619
Acceptance signed by each Party acknowledging delivery of the Vessel by the Builder	620
and acceptance thereof by the Buyer; and	621
(b) the provision by the Builder of the other documents listed in Clause 29 (Documents	622
on delivery); and	623
(c) payment by the Buyer of the Final Instalment in accordance with Clause 30 (Final	624
Instalment).	625
29. Documents on Delivery	626
Upon exchange of the Protocols of Delivery and Acceptance the Builder shall provide at	627
no cost to the Buyer the following additional documents:	628
(a) Protocol of Trials made pursuant to the Specification.	629
(b) Protocol of Inventory and Equipment of the Vessel, including spare parts, as detailed	630
in the Specification.	631
(c) Protocol of Surplus Consumable Stores which are payable by the Buyer to the	632
Builder.	633
(d) Plans and Drawings pertaining to the Vessel together with all necessary instruction	634
manuals, as detailed in the Specification.	635
(e) All certificates including the documents required to be furnished on delivery pursuant	636
to this Contract. All certificates shall be issued without qualification.	637
If, however, the Classification certificate and/or other required certificates are not available	638
at the time of delivery, the Buyer shall accept interim certificates provided that the Builder, at	639
its cost and expense, provides the Buyer with final certificates as promptly as possible.	640
The Builder warrants that:	641
(i) such interim certificates shall enable the Vessel to be registered and trade and operate	642
without restriction; and	643
(ii) final certificates shall be provided as above.	644
If the Builder fails to perform (i) and/or (ii) above, the Builder shall compensate the Buyer	645
for any loss incurred as a consequence thereof, including loss of time.	646
(f) Declaration of Warranty by the Builder that the Vessel is free and clear of any liens,	647
claims, charges, mortgages and other encumbrances.	648
(g) Builder's Certificate.	649

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	(h) Certificate of Non-Registration.	650
	(i) Commercial invoices covering Final Instalment and modifications.	651
	(j) Bill of Sale or other document that certifies that the title of the Vessel passes to the Buyer.	652 653
	(k) IMO Hazardous Material Inventory Statement of Compliance in accordance with IMO Resolution A.962(23) (as referred to in Clause 4 (IMO Hazardous Materials Inventory)).	654 655 656 657
	(l) Any other documents reasonably required by the Buyer.	
	The Buyer may require the Builder by giving reasonable notice, prior to delivery, to arrange for any documents listed above to be duly notarised and, if required, legalised at the Buyer's cost and expense.	658 659 660
	30. Final Instalment	661
	(a) The Final Instalment shall be adjusted in accordance with this Contract and notified by the Builder to the Buyer not later than seven (7) Banking Days prior to the notified date of delivery (see Clause 27(d) (Sea Trials – Method of Acceptance or Rejection)). Not later than two (2) Banking Days prior to the notified date of delivery the amount of the Final Instalment, as adjusted, shall be deposited with the Builder's Bank as set out in Box 12 , with irrevocable instructions that, subject to Sub Clause (c) below, the amount shall be released to the Builder against presentation by the Builder of a copy of the Protocol of Delivery and Acceptance of the Vessel signed by the Builder and the Buyer. Interest, if any, accruing on such deposit shall be for the benefit of the Buyer.	662 663 664 665 666 667 668 669 670
	(b) If the Buyer does not agree the amount of the Final Instalment as adjusted and notified by the Builder, the Buyer shall notify the Builder within five (5) running days. Thereafter the Buyer may take delivery of the Vessel on payment of the Final Instalment as adjusted (or such other amount as the Builder may agree) but without prejudice to the Buyer's rights and remedies under this Contract and the dispute shall be resolved in accordance with Clause 42 (Dispute Resolution).	671 672 673 674 675 676
	(c) If the Protocol of Delivery and Acceptance is not so presented within seven (7) days following the date for delivery of the Vessel as notified by the Builder in accordance with Clause 27(d) (Sea Trials – Method of Acceptance or Rejection), the Buyer shall have the right to withdraw the said deposit plus accrued interest. However, if and when a new date for delivery of the Vessel is notified to the Buyer by the Builder in accordance with Clause 27(d) (Sea Trials – Method of Acceptance or Rejection), the Buyer shall make a further cash deposit for the Final Instalment in accordance with the same terms and conditions as set out above.	677 678 679 680 681 682 683 684
	31. Title and Risk	685
	Title and risk of loss of or damage to the Vessel shall rest with the Builder until exchange of the Protocols of Delivery and Acceptance is effected, immediately upon which title and risk shall pass to the Buyer.	686 687 688
	At the time of delivery the Vessel shall be free of all liens, claims, charges, mortgages and other encumbrances.	689 690
	32. Possession and Removal of the Vessel	691
	(a) The Buyer shall take physical possession of the Vessel immediately upon Delivery	692

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	and Acceptance thereof.	693
	(b) The Buyer shall remove the Vessel from the place of delivery within five (5) running days after Delivery and Acceptance as aforesaid. If the Buyer does not so remove the Vessel within the said period, the Buyer shall pay to the Builder reasonable mooring charges for the Vessel. The Builder shall also have the right to move the Vessel from the place of delivery to another safe place at its convenience at any time after the five (5) running days' period has expired provided the Buyer is notified accordingly.	694 695 696 697 698 699
	33. Vessel Registration	700
	The Buyer shall register the Vessel at its own cost and expense.	701

Sample Copy

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31

SECTION 5 – LEGAL

34. Permissible Delays	702
(a) The Delivery Date shall be extended if any of the following events cause actual delay to the delivery of the Vessel:	703
(i) Force majeure events	705
(1) acts of God;	706
(2) any government requisition, control, intervention, requirement or interference;	707
(3) threat or act of war, warlike operations, terrorism or the consequences thereof;	708
(4) riots, civil commotions, blockades or embargoes;	709
(5) epidemics;	710
(6) earthquakes, landslides, floods, tidal waves or extraordinary weather conditions;	711 712
(7) strikes, lockouts or other industrial action, but only if of a general nature and not limited solely to the Builder and/or the Sub-contractors or their employees;	713 714
(8) fire, accident, explosion (whether in the Shipyard or elsewhere);	715
(9) any interruption to the supply of public utilities to the Builder;	716
(10) any other cause of a similar nature to the above beyond the control of the Builder or its Sub-contractors;	717 718
(11) delays to sea trials in accordance with Clause 27(b) (Sea Trial – Weather Conditions).	719 720
(ii) Other events	721
(1) Late delivery of, or delivery of, any defective Buyer’s Supplies in accordance with Clause 21(a)(iv) (Buyer’s Supplies);	722 723
(2) Delays due to modifications and changes in accordance with Clause 24(b) or (e) (Modifications and Changes);	724 725
(3) Delays due to changes in rules and regulations in accordance with Clause 26 (Changes in Rules and Regulations);	726 727
(4) An actual or constructive total loss in accordance with Clause 38(b)(ii) (Insurances – Allocation of Insurance Proceeds);	728 729
(5) Suspension of work pursuant to Clause 39(c) (Suspension and Termination – Suspension of Work);	730 731
(iii) Provided that in respect of (i) and (ii) above:	732
(1) such events were not caused by the error, neglect, act or omission of the Builder or its Sub-contractors; and	733 734

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VI.31	(2) were not, or could not reasonably have been, foreseen by the Builder at the date of the Contract; and	735 736
	(3) the Builder shall have complied with <u>Sub-Clause (b)</u> hereunder; and	737
	(4) the Builder shall have made all reasonable efforts to avoid and minimise the effects such events have on the delivery of the Vessel.	738 739
	(b) The Builder shall notify the Buyer within ten (10) running days of when the Builder becomes aware of the occurrence of any event of delay on account of which the Builder asserts that it may have the right to claim an extension of the Delivery Date. A failure to so notify shall bar the Builder from claiming an extension to the Delivery Date. The Builder shall also advise the Buyer in writing (A) within two (2) running days of the ending of any event notified under this Clause that the event has ended, and (B) as soon as reasonably possible after (A), the length of extension of the Delivery Date claimed by the Builder.	740 741 742 743 744 745 746
	35. Builder's Guarantee	747
	(a) The Builder shall guarantee the Vessel against any Defects (see Definitions) provided such Defects are:	748 749
	(i) discovered within the number of months stated in <u>Box 20</u> (hereinafter "the Guarantee Period") after delivery of the Vessel in accordance with <u>Clause 28</u> (Delivery); and	750 751
	(ii) notice thereof is given to the Builder as soon as reasonably possible after the discovery thereof and latest thirty (30) running days after the expiry of the Guarantee Period describing such Defects so far as reasonably practical	752 753 754
	(hereinafter called "Guarantee Defects").	755
	(b) The Builder shall make any necessary repairs or replacements to rectify any Guarantee Defects or damage to the Vessel caused as a direct and immediate consequence of such Guarantee Defects. Such repairs and replacements shall be made at the Shipyard at the Builder's cost and expense.	756 757 758 759
	(c) The Buyer shall have the right to arrange for the necessary repairs to rectify any Guarantee Defects or damage to the Vessel caused as a direct and immediate consequence of such Guarantee Defects to be made elsewhere or obtain any necessary replacement parts and materials:	760 761 762 763
	(i) if it is impractical to bring the Vessel to the Shipyard; or	764
	(ii) if the Builder cannot supply necessary replacement parts and materials without impairing or delaying the operation or working of the Vessel.	765 766
	(d) In the event that the Buyer makes the necessary repairs or replacements at any other shipyard or works other than the Shipyard, the Buyer shall first, but as soon as possible, give the Builder notice of the time and place such repairs will be made. The Builder shall have the right, without prejudice, to inspect through its own representative the nature and extent of the Guarantee Defects to be replaced or repaired. The Builder shall, in such case, promptly advise the Buyer in writing, after such examination has been completed, of its acceptance or rejection of such Guarantee Defects as ones that are covered by the guarantee.	767 768 769 770 771 772 773 774
	(i) The Builder shall pay the Buyer in the currency stated in <u>Box 9</u> the reasonable cost	775

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	and expenses of such repairs or replacements.	776
	(ii) Where applicable, the Buyer shall return replaced parts to the Builder at the Builder's request and cost and expense provided the Builder makes such request at the time of the replacement. In the event that they are the subject of a dispute under Clause 42 (Dispute Resolution), the Builder shall hold the replaced parts available for inspection by the Buyer. Upon their replacement, the ownership of replaced parts shall revert to the Builder.	777 778 779 780 781 782
	(e) The Builder guarantees repairs or replacements to the Vessel made under sub-Clause (b) above for an additional Guarantee Period of the number of months stated in Box 21 from the date of completion of such repairs or replacements provided such work has been performed by the Builder or its Sub-contractors. The additional Guarantee Period shall, however, not end on a date earlier than the end of the original Guarantee Period for any such item.	783 784 785 786 787 788
	(f) If, as a result of the guarantee works, the Vessel has been lying idle continuously for a period in excess of thirty (30) days, the Guarantee Period shall be extended by the total number of such days (counting from the first day the Vessel is idle) that fall within the Guarantee Period, whether or not other work was carried out during such period.	789 790 791 792
	(g) Without prejudice to any other rights the Buyer may have under this Contract, following the expiry of the Guarantee Period or in the event that the Builder is in breach of its obligation to rectify Guarantee Defects in accordance with this Clause, the Builder shall at the Buyer's request assign (to the extent to which it may validly do so) to the Buyer, or as the Buyer may direct, the right, title and interest of the Builder in and to all guarantees or warranties given by the Sub-contractors or suppliers of any of the materials or equipment used in the construction of the Vessel.	793 794 795 796 797 798 799
	36. Guarantee Engineer	800
	(a) The Buyer shall have the right to require the Builder to, or the Builder may, appoint a Guarantee Engineer to attend onboard the Vessel for such portion of the Guarantee Period as the Buyer may reasonably require. The Buyer and its employees shall provide the Guarantee Engineer with full co-operation in carrying out his duties. The Guarantee Engineer shall act as the Builder's representative on board and shall give the Buyer full co-operation to enable the Buyer to obtain the most efficient use of the Vessel's machinery and equipment.	801 802 803 804 805 806 807
	(b) The Buyer shall provide the Guarantee Engineer with accommodation and provisions to a standard comparable to the Vessel's Chief Engineer, at no cost to the Builder. The Buyer shall pay the Builder the monthly lump sum stated in Box 24 , or pro rata thereof for part of a month, as compensation for part of the cost and charges to be borne by the Builder in connection with the Guarantee Engineer. The Buyer shall also arrange and pay for the transportation of the Guarantee Engineer between the Vessel and his home country.	808 809 810 811 812 813 814
	(c) The Guarantee Engineer shall, at all times and in all respects, be deemed to be the employee of the Builder.	815 816
	(d) If the Buyer decides not to exercise its right to require the Builder to provide a Guarantee Engineer on board the Vessel, this shall not prejudice the Buyer's rights under the provisions of Clause 35 (Builder's Guarantee).	817 818 819
	37. Responsibilities and exclusions from liabilities	820

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	<p><i>Builder's exclusion Clauses</i></p> <p>(a) Liability for Defects discovered before or at the time of delivery</p> <p>The Buyer's remedy for delay in delivery of the Vessel, or for Defects discovered before or at the time of such delivery, are set out in Clauses 8 to 13 inclusive and Clause 27(d) (Sea Trials – Method of Acceptance or Rejection).</p> <p>(b) Liability for Defects discovered after delivery Except to the extent expressly provided in Clause 35 (Builder's Guarantee), the Builder shall have no liability in contract, tort (including negligence), breach of statutory duty or otherwise for:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) any Defect discovered after delivery of the Vessel or</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) any loss, damage or expenses caused as a consequence of such Defect (which shall include, but not be limited to, loss of time, loss of profit or earnings or demurrage directly or indirectly incurred by the Buyer).</p> <p>(c) Liability for third party replacement or repair The Builder shall not be responsible for any Defects in any part of the Vessel which may, subsequent to delivery of the Vessel, have been replaced or in any way repaired by any contractor, other than the Builder or its Sub-contractors, or for any such Defects which have been caused in whole or part by omission or improper use or maintenance of the Vessel on the part of the Buyer or by ordinary wear and tear.</p> <p>(d) Implied terms The guarantee contained in Clause 35 (Builder's Guarantee) replaces and excludes any other liability, guarantee, warranty and/or condition and/or innominate term imposed or implied by the law, customary, statutory or otherwise, by reason of the construction and sale of the Vessel by the Builder for and to the Buyer.</p> <p><i>Mutual exclusion Clauses</i></p> <p>(e) Liability following termination In the event of termination in accordance with the provisions of Clause 39 (Suspension and Termination), neither Party shall have any liability to the other whatsoever or howsoever arising, except as expressly provided in that Clause.</p> <p>In the event, however, that a Party fails to perform the Contract, or unequivocally indicates its intention not to perform it, in a way which thereby permits the other Party to treat the Contract as at an end other than under the terms of the Contract, any such claim that the other party may have shall not be limited or excluded by the terms of this Contract.</p> <p><i>Responsibility Clauses</i></p> <p>(f) Responsibility for death and personal injury Each Party to this Contract shall accept responsibility and liability for the death and personal injury of its Personnel, unless the death or personal injury was inflicted by the other Party or its Sub-contractors with the intent to cause such death or injury, or recklessly and with knowledge that such death or injury would probably result.</p> <p>Each Party further agrees to indemnify and hold harmless the other Party, as regards both liability and legal costs, in the event of claims relating to or resulting from death or personal injury of its Personnel against the Party who is not responsible for them under this Sub-Clause 37(f).</p> <p>(g) Responsibility for damage to or loss of property</p>	<p>821</p> <p>822</p> <p>823</p> <p>824</p> <p>825</p> <p>826</p> <p>827</p> <p>828</p> <p>829</p> <p>830</p> <p>831</p> <p>832</p> <p>833</p> <p>834</p> <p>835</p> <p>836</p> <p>837</p> <p>838</p> <p>839</p> <p>840</p> <p>841</p> <p>842</p> <p>843</p> <p>844</p> <p>845</p> <p>846</p> <p>847</p> <p>848</p> <p>849</p> <p>850</p> <p>851</p> <p>852</p> <p>853</p> <p>854</p> <p>855</p> <p>856</p> <p>857</p> <p>858</p> <p>859</p> <p>860</p> <p>861</p> <p>862</p> <p>863</p> <p>864</p>
-------	--	---

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	Unless otherwise provided in this Contract, each Party shall accept responsibility and liability for damage to or loss of its property and the property belonging to its Personnel unless such damage or loss was caused by the other Party or its Sub-contractors with the intent to cause such damage or loss, or recklessly and with knowledge that such damage or loss would probably result.	865 866 867 868 869
	Each Party further agrees to indemnify and hold harmless the other Party, as regards both liability and legal costs, in the event of claims relating to or resulting from damage to or loss of property against the Party who is not responsible for them under this Sub-Clause 37(g) .	870 871 872 873
	38. Insurances	874
	(a) Builder's Insurances	875
	From the time of first steel cutting or equivalent (or delivery of the Buyer's Supplies, whichever is earlier) until the Vessel is completed, delivered to and accepted by the Buyer, the Builder shall (in the joint names (as assureds) of the Builder and the Buyer) effect and maintain at no cost to the Buyer, Builder's Risk Insurance for the Vessel and Buyer's Supplies. Such Builder's Risk Insurance shall:	876 877 878 879 880
	(i) be provided by insurers reasonably acceptable to the Buyer; and	881
	(ii) be on terms no less wide than Institute Clauses for Builder's Risk terms (1/6/88) including Institute War and Institute Strike Clauses ; and	882 883
	(iii) be in an amount not less than the aggregate of the payments made by the Buyer to the Builder plus the value of the Buyer's Supplies at the Shipyard.	884 885
	If specifically requested by the Buyer, the Builder shall increase the amount insured under the policy to cover the rebuilding costs of the Vessel or such other amount as the Buyer may request. Any additional premium charged for this shall be paid by the Buyer.	886 887 888
	The Builder shall provide the Buyer with copies of the insurance policy as placed.	889
	The Buyer shall notify the Builder of the value of any subsequent changes in the value of the Buyer's Supplies for insurance purposes. Upon receipt of notice of change in value the Builder shall amend the insured value for the Buyer's Supplies accordingly.	890 891 892
	(b) Allocation of Insurance Proceeds	893
	(i) In the event that the Vessel is at any time prior to or at delivery damaged by any insured cause and provided such damage does not constitute an actual or constructive total loss of the Vessel, the Builder shall make good such damage and shall apply any amounts recovered under the insurance referred to in Sub-Clause (a) to the costs of any repair or replacement, including repair or replacement of lost or damaged Buyer's Supplies. Such damage shall be made good so as to comply with this Contract and all repairs shall be carried out in compliance with the requirements of the Classification Society and Regulatory Authorities as appropriate without qualification.	894 895 896 897 898 899 900 901
	(ii) Should the Vessel become an actual or constructive total loss from any insured cause:	902 903
	(1) the Builder and the Buyer may agree that a new vessel is built or the Vessel reconstructed in accordance with the terms of this Contract provided agreement is reached in writing to an extension of the Delivery Date and/or any other necessary amendment to the Contract, in which case any amounts recovered under the insurance referred to in Sub-Clause (a) will be applied to the construction or reconstruction of	904 905 906 907 908

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31

the Vessel if appropriate; or	909
(2) If the Builder and Buyer are unable to agree within a reasonable time on an extension to the Delivery Date and/or any other necessary amendment to the Contract as provided for in Sub-Clause (b)(ii)(1) the Builder shall:	910
	911
	912
(i) promptly refund to the Buyer the full amount of sums paid by the Buyer to the Builder together with interest thereon at a rate per annum as stated in Box 30 from the date of payment to the date of refund; and	913
	914
	915
(ii) make payment to the Buyer of the insured value of the Buyer's Supplies or alternatively, at the Builder's cost, deliver the Buyer's Supplies to the Buyer in undamaged condition.	916
	917
	918
Once all payments have been made by the Builder to the Buyer in accordance with Sub-Clause (b)(ii)(2) this Contract shall be deemed terminated and all future rights and obligations of each of the Parties to the other shall cease whereupon the guarantees provided under this Contract shall be returned.	919
	920
	921
	922
39. Suspension and Termination	923
(a) Buyer's Termination	924
The Buyer shall have the right to terminate this Contract forthwith upon giving notice in the event that:	925
	926
(i) the guarantor providing the Refund Guarantee on behalf of the Builder in accordance with Clause 14(b) (Guarantees – Builder's Refund Guarantee) is deemed insolvent pursuant to Sub-Clause (d) below, unless the Builder provides a replacement Refund Guarantee acceptable to the Buyer within 30 days of the Buyer's notice requiring a replacement Refund Guarantee to be provided, during which period no further payments shall be made to the Builder by the Buyer and provided that notice of termination is given before an acceptable replacement Refund Guarantee is received by the Buyer, or	927
	928
	929
	930
	931
	932
	933
	934
(ii) the Builder fails to perform any work relating to the construction of the Vessel for a running period of at least the number of days stated in Box 22(i) , excluding Permissible Delays, provided that thereafter the Buyer gives the Builder at least the number of days' written notice stated in Box 22(ii) of its intention to terminate this Contract under this Clause and within that period the Builder fails to remedy its breach and provided further that the notice of termination is given before the Builder has remedied its breach; or	935
	936
	937
	938
	939
	940
	941
(iii) (1) the delivery of the Vessel is delayed by more than 180 days by virtue of events that fall within Clause 34(a)(i) (Permissible Delays – Force Majeure events); or	942
	943
(2) the delivery of the Vessel is delayed by more than 180 days by virtue of events which do not fall within Clause 34(a)(i) or 34(a)(ii) (Permissible Delays); or	944
	945
(3) the aggregate of delays to the delivery of the Vessel in (1) and (2) above is more than 270 days.	946
	947
The Builder may at any time after the right to terminate has occurred give notice requesting that the Buyer either agrees to a new delivery date or terminates this Contract. Such new delivery date shall be a reasonable estimate by the Builder of the date when the Vessel will be ready for delivery. Within fifteen (15) days of the Builder's request, the Buyer shall notify the Builder of its decision. If the Buyer does not terminate this Contract then the new delivery date shall be deemed to be the Delivery Date provided it does not occur later than thirty (30) days prior to the expiry	948
	949
	950
	951
	952
	953
	954

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VI.31

of the Refund Guarantee (Clause 14(b)) (Guarantees – Builder’s Refund Guarantee)).	955
Notwithstanding Clause 34(a)(i) (Permissible Delays – Force majeure events) and	956
this Clause 39(a)(iii)(1), (2) or (3) but subject to Clause 34(a)(ii) (Permissible Delays	957
- Other events), if the Vessel is not delivered by that date, the Buyer shall have the	958
right to terminate this Contract. The Builder’s right to request the Buyer to agree a	959
new delivery date shall operate on each and every occasion the events stated in this	960
Sub-Clause (a)(iii) give rise to the Buyer’s option to terminate.	961
(iv) The reduction in speed would entitle the Buyer to a reduction in the Contract Price	962
greater than the amount stated in Box 13(ii) ; or	963
(v) The Buyer rejects the main engine and terminates the Contract in accordance with	964
Clause 9(c)(ii)(2) ; or	965
(vi) The reduction in deadweight would entitle the Buyer to a reduction in the Contract	966
Price greater than the amount stated in Box 15(iii) ; or	967
(vii) The reduction in cubic capacity would entitle the Buyer to a reduction in the Contract	968
Price greater than the amount stated in Box 16(iii) ; or	969
(viii) The condition of the Vessel is deficient in the manner stated in Clause 12 (Other	970
Deficiencies) and Box 17 ; or	971
(ix) The Builder is in breach of Clause 14 (Guarantees).	972
(b) Builder’s Termination	973
The Builder shall have the right to terminate this Contract forthwith upon giving notice to	974
the Buyer in the event that:	975
(i) The guarantor providing the Instalment Guarantee or Performance Guarantee on	976
behalf of the Buyer under Clause 14(a) (Buyer’s Instalment/Performance Guarantee)	977
is deemed insolvent pursuant to Sub-Clause (d) below, unless the Buyer can provide	978
a replacement Performance Guarantee acceptable to the Builder within 30 days and	979
provided that notice of termination is given before an acceptable Buyer’s Instalment	980
or Performance Guarantee is received by the Builder, or	981
(ii) The Buyer fails to pay any sums due under this Contract for a period of twenty-one	982
(21) Banking Days provided that the Builder thereafter gives the Buyer at least 5	983
Banking Days notice of its intention to terminate under this Clause, and within that	984
period the Buyer fails to remedy the breach and provided that notice of termination	985
is given before the Buyer pays the outstanding sums due, or	986
(iii) The Buyer fails to take delivery of the Vessel tendered in accordance with this Contract,	987
or	988
(iv) The Buyer is in breach of Clause 14 (Guarantees).	989
(c) Suspension of Work	990
Without prejudice to Sub-Clause (b) above the Builder shall have the right to suspend	991
work under this Contract if the Buyer fails to pay any instalment stated in Box 11 due for	992
a period of fifteen (15) Banking Days until payment of such outstanding sums.	993
(d) Deemed Insolvency	994
A Party or the guarantor providing the Refund Guarantee shall be deemed insolvent if	995
proceedings are commenced against the insolvent Party or the guarantor for winding	996

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VI.31	up, dissolution or reorganisation (otherwise than for the purpose of amalgamation or reconstruction), liquidation, the appointment of a receiver, trustee or similar officer, bankruptcy, suspension of payments or similar events.	997 998 999
	A Party shall have the right to terminate this Contract forthwith upon giving notice if the other Party or the guarantor is deemed insolvent.	1000 1001
	(e) Effect of Buyer's Termination	1002
	If this Contract is terminated by the Buyer, the Builder shall refund all sums paid by the Buyer to the Builder under Clause 7 (Contract Price) and Clause 15 (Payments) hereof plus interest thereon at the rate stated in Box 30 per annum from the date of payment to the date of refund. The Builder shall also return the Buyer's Supplies, or if they cannot be returned, the Builder shall pay to the Buyer an amount equal to the Buyer's cost for such Buyer's Supplies.	1003 1004 1005 1006 1007 1008
	(f) Effect of Builder's Termination	1009
	If this Contract is terminated by the Builder, the Builder shall have the right to retain the Buyer's Supplies together with any instalments paid by the Buyer and shall have the right and power either to complete or not to complete the Vessel as it deems fit but in any event shall sell the Vessel (either in its complete or incomplete form), including those Buyer's Supplies which are installed or have been utilised on board the Vessel, at the best price reasonably obtainable at a public or private sale on reasonable terms and conditions.	1010 1011 1012 1013 1014 1015
	(i) In the event of the sale of the Vessel in its complete form the proceeds of the sale received by the Builder shall be applied in the following order:	1016 1017
	(1) to payment of all expenses incurred by the Builder in respect of the sale and otherwise incurred by the Builder as a result of the Buyer's default;	1018 1019
	(2) to payment of all unpaid instalments of the Contract Price including any which would have been payable after the date of termination and interest on such instalments at the rate of interest stated in Box 30 from the respective due dates thereof to the date of application.	1020 1021 1022 1023
	(ii) In the event of the sale of the Vessel in its incomplete form the proceeds of sale received by the Builder shall be applied in the following order:	1024 1025
	(1) to payment of all expenses incurred by the Builder in respect of the sale and otherwise incurred by the Builder as a result of the Buyer's default;	1026 1027
	(2) to payment of all unpaid instalments of the Contract Price to the extent due but not yet paid at the date of termination and interest on such instalments at the rate of interest stated in Box 30 from the respective due dates thereof to the date of application;	1028 1029 1030 1031
	(3) to payment of all costs of part construction of the Vessel less any paid instalments and less any sums credited under (2) above;	1032 1033
	(4) to payment of the Builder's reasonable net loss of profit caused by the Buyer's default.	1034 1035
	(iii) In either of the above events if the proceeds of sale exceed the sums to which such proceeds are to be applied as aforesaid the Builder shall promptly pay any such excess to the Buyer without interest thereon, provided that the amount of such payment to the Buyer shall in no event exceed the total amount of instalments paid by the Buyer. The Builder shall at the same time either permit the Buyer to remove	1036 1037 1038 1039 1040

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

VI.31	the Buyer's Supplies which are not installed or utilised onboard the Vessel (if any)	1041
	from the Shipyard for the cost and expense of the Buyer, or give credit to the Buyer	1042
	for the full value thereof.	1043
	(iv) If the proceeds of sale are insufficient to pay the Builder the total amounts due from	1044
	the Buyer as aforesaid, the Builder may sell the Buyer's Supplies which are not	1045
	installed or utilised onboard the Vessel (if any) at the best price reasonably obtainable	1046
	at a public auction or private sale on reasonable terms and conditions, applying the	1047
	proceeds of such sale toward the unsatisfied amounts due from the Buyer, and giving	1048
	credit to the Buyer for any excess.	1049
	(v) If the proceeds of sale are still insufficient to pay the Builder the total amounts due	1050
	from the Buyer as aforesaid, the Buyer shall pay to the Builder the amount of such	1051
	deficiency, plus interest at the rate stated in Box 30 to cover periods whenever	1052
	payments from the Buyer became overdue.	1053
	40. Copyrights, Trade Marks and Patents	1054
	(a) Where they are owned and supplied by a Party, that Party shall retain all copyright,	1055
	trade mark, patent or similar rights (hereinafter called "Intellectual Property Rights") with	1056
	respect to the Specification, Plans and Drawings, technical descriptions, calculations,	1057
	test results and other data, and information and documents concerning the design and	1058
	construction of the Vessel. The other Party undertakes not to disclose the same or divulge	1059
	any information contained therein to any third parties without the prior written consent of	1060
	the first Party, except where it is necessary for usual operation, repair and maintenance	1061
	of the Vessel and to subsequent owners.	1062
	(b) Each Party shall ensure that any manufacture and/or supply according to specifications,	1063
	drawings, models or other instructions supplied by it shall not infringe any Intellectual	1064
	Property Rights of third parties. Should claims nevertheless be made against the other	1065
	Party in respect of Intellectual Property Rights arising out of or in any way related to the	1066
	performance of the Contract, the first Party shall keep the other Party indemnified against	1067
	the cost of such claims, including any legal costs in connection therewith.	1068
	(c) For the purpose of this Sub-Clause (c) , "Information" means technical information	1069
	relating to the Vessel designated by one Party as confidential, except information which	1070
	corresponds in substance to information which:	1071
	(i) was developed by and in possession of the other Party prior to first receipt from the	1072
	first Party; and/or	1073
	(ii) at the date hereof or hereafter, through no wrongful act or failure to act on the part	1074
	of the other Party, enters the public domain.	1075
	Where it is necessary during the performance of this Contract for the first Party to make	1076
	information available to the other Party, the other Party shall hold all such Information	1077
	in confidence and not disclose it to any third parties or use it for any purpose other than	1078
	as provided herein without the prior written consent of the first Party, which shall not be	1079
	unreasonably withheld.	1080
	41. Governing law	1081
	This Contract shall be subject to English law unless another law is stated in Box 23(a)	1082
	in which case the law stated in Box 23(a) shall apply.	1083
	42. Dispute Resolution	1084
	(a) Classification/Regulatory Authorities	1085
	Any dispute concerning the Vessel's compliance or non compliance with the rules,	1086

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

<p>v1.31</p>	<p>regulations and requirements of the Classification Society or other Regulatory Authorities shall be referred to the Classification Society or other Regulatory Authorities, as the case</p> <p>may be, the final decision of which shall be final and binding upon the Parties hereto. All other disputes shall be referred to expert determination or arbitration in accordance with Sub-Clauses (b) through (e).</p> <p>(b) Expert determination Unless Sub-Clause (a) applies or Sub-Clauses (c) to (e) apply, in the event that a dispute arises under this Contract either Party may require by notice in writing to the other Party that such dispute be referred to an independent third party (an "Expert") as the Parties jointly nominate in writing, subject to the following procedure:</p> <p>(i) if the Parties fail to nominate an Expert within seven (7) days of the date of the notice referred to in this Sub-Clause (b), the dispute shall be resolved in accordance with Sub-Clauses (c) to (e) below;</p> <p>(ii) the Expert shall act as an expert and not as an arbitrator and his decision shall be final and binding upon the Parties;</p> <p>(iii) the Expert's determination shall be conducted in accordance with the following rules, unless otherwise agreed by the Parties:</p> <p>(1) the Parties may make written representations within seven (7) days of the Expert's appointment and shall copy in full such written representations to the other Party within such time period;</p> <p>(2) the Parties shall have a further seven (7) days to make written comments on each other's representations and shall copy in full such written comments to the other Party within such time period;</p> <p>(3) the Expert may call for such other documents and written evidence from the Parties as the Expert may reasonably require and the Parties shall provide such documents and written evidence within the period specified by the Expert. The Parties shall copy, in full, such documents and written evidence to the other Party within such time period provided that if either Party claims any such information is confidential to it then, provided in the reasonable opinion of the Expert that Party has properly claimed the same as confidential, the Expert shall not disclose the same to the other Party or to any third party;</p> <p>(4) the Expert shall decide whether or not to take oral representations from or on behalf of either Party, but if he does so he shall give the other Party the opportunity to be present;</p> <p>(5) the Expert shall have regard to all representations and evidence before him when making his decision, which shall be in writing, and give full reasons for his decision; and</p> <p>(6) the Expert shall use all reasonable endeavours to publish his decision within twenty-eight (28) days of his appointment.</p> <p>(iv) Unless the Parties agree otherwise, each Party shall bear its own costs of a reference to the Expert, and fees and expenses of the Expert shall be borne equally between the Parties.</p>	<p>1087 1088</p> <p>1089 1090 1091</p> <p>1092 1093 1094 1095 1096</p> <p>1097 1098 1099</p> <p>1100 1101</p> <p>1102 1103</p> <p>1104 1105 1106</p> <p>1107 1108 1109</p> <p>1110 1111 1112 1113 1114 1115 1116 1117</p> <p>1118 1119 1120</p> <p>1121 1122 1123</p> <p>1124 1125</p> <p>1126 1127 1128</p>
--------------	---	--

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	(v) Without prejudice to the rest of this Sub-Clause (b) the Parties shall consider on an ongoing basis whether or not it would be suitable to refer any dispute to an Expert or to enter into mediation in accordance with Sub-Clause (e) .	1129 1130 1131
	(c) * Arbitration and Mediation	1132
	Unless Sub-Clause (a) or (b) applies and unless Box 23(b) states a place other than London, any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	1133 1134 1135 1136 1137
	The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	1138 1139 1140
	The reference shall be to three arbitrators. A Party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other Party requiring the other Party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other Party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other Party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the Party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other Party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other Party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both Parties as if he had been appointed by agreement.	1141 1142 1143 1144 1145 1146 1147 1148 1149 1150 1151
	Nothing herein shall prevent the Parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	1152 1153
	In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$100,000 (or such other sum as the Parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	1154 1155 1156 1157
	(d) *Unless Sub-Clauses (a), (b) or (c) apply , any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at the place stated in Box 23(b) , subject to the procedures applicable there.	1158 1159 1160
	(e) Notwithstanding Sub-Clauses (c) and (d) above, the Parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.	1161 1162 1163
	In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (c) or (d) above, the following shall apply:	1164 1165
	(i) Either Party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other Party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other Party to agree to mediation.	1166 1167 1168
	(ii) The other Party shall thereupon within fourteen (14) calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the Parties shall thereafter agree a mediator within a further fourteen (14) calendar days, failing which on the application of either Party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance	1169 1170 1171 1172 1173 1174

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	with such procedure and on such terms as the Parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	1175 1176
	(iii) If the other Party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the Parties.	1177 1178 1179
	(iv) The mediation shall not affect the right of either Party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	1180 1181
	(v) Either Party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	1182 1183 1184 1185
	(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each Party shall bear its own costs incurred in the mediation and the Parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	1186 1187 1188
	(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	1189 1190 1191
	<i>(Note: The Parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	1192 1193
	* <u>Sub-Clauses (c) and (d)</u> are alternatives; state place of dispute resolution in <u>Box 23(b)</u> .	1194 1195
	If <u>Box 23(b)</u> is not appropriately filled in, <u>Sub-Clause (c)</u> of this Clause shall apply.	1196

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31

SECTION 6 – SUNDRY

43. Notices	1197
(a) All notices given by either Party or their agents to the other Party or their agents in accordance with the provisions of this Contract shall be in writing and shall, unless specifically provided in this Contract to the contrary, be sent to the address for that other Party as set out in Box 2 or Box 3 as appropriate or to such other address as the other Party may designate in writing.	1198 1199 1200 1201 1202
(b) A notice may be sent by post, facsimile, electronically or delivered by hand in accordance with Sub-Clause (a) .	1203 1204
(c) Any notice given under this Contract shall take effect on receipt by the other party and shall be deemed to have been received:	1205 1206
(i) if posted, on the seventh (7th) day after posting;	1207
(ii) if sent by facsimile or electronically, on the day of transmission;	1208
(iii) if delivered by hand, on the day of delivery.	1209
And in each case proof of posting, transmission or handing in shall be proof that notice Has been given.	1210 1211
44. Effective date of Contract	1212
(a) This Contract shall become effective when the conditions stated in Box 25 have been satisfied. If no conditions are stated in Box 25 then the effective date of the Contract shall be the date stated in Box 1 . The Parties shall immediately notify each other when the conditions stated in Box 25 relevant to that Party have been satisfied.	1213 1214 1215 1216
(b) If any of the conditions referred to above have not been satisfied within the number of days stated in Box 26 after the date of this Contract stated in Box 1 , this Contract shall be deemed null and void and both Parties shall immediately be relieved of any obligations or liabilities to the other Party under this Contract.	1217 1218 1219 1220
45. Assignment	1221
(a) Builder's assignment	1222
The Builder shall have the right to assign the benefits of this Contract to the Builder's financiers for the purpose of securing the Builder's financing.	1223 1224
(b) Buyer's assignment	1225
(i) The Buyer shall have the right to assign the benefits of this Contract to the Buyer's financiers for the purpose of securing the Buyer's financing.	1226 1227
(ii) The Buyer shall have the right, subject to the Builder's consent which shall not be unreasonably withheld, to assign, transfer or novate this Contract to any other third party.	1228 1229 1230
46. Options	1231
The Buyer shall have the option for the construction by the Builder of additional vessels as stated in Box 27 at the contract price and delivery dates stated in Box 28 , but otherwise on the same terms and conditions as this Contract with logical amendments. Such option must be declared by the Buyer to the Builder within the number of months stated in Box 29 following the Effective date of this Contract referred to in Clause 44 (Effective date of	1232 1233 1234 1235 1236

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract - PART II

v1.31	Contract).	1237
	47. Entire Agreement	1238
	This Contract constitutes the entire agreement between the Parties and no promise, undertaking, representation, warranty or statement by either Party prior to the date of this Contract stated in Box 1 shall affect this Contract. Any modification of this Contract shall not be of any effect unless in writing signed by or on behalf of the Parties.	1239 1240 1241 1242
	48. Third party rights	1243
	Unless expressly identified in this Contract, no third parties shall have the right to enforce any term of this Contract.	1244 1245

Sample Copy

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

ANNEX "A" – (GUARANTEES)
BIMCO STANDARD NEWBUILDING CONTRACT
CODE NAME: NEWBUILDCON

ANNEX A(i)

BUYER'S IRREVOCABLE LETTER OF GUARANTEE FOR THE 2ND & 3RD INSTALMENTS

To: [here insert name and address of the Builder]

1. In this Guarantee, the following terms have the following meanings:

'Award Interest' means any interest which may be awarded against the Buyer in connection with the final determination of any dispute notified to us in accordance with paragraph 5 below.

'Contract' means the contract dated [here insert date] made between the Buyer and you for the construction of the Vessel, as the same is amended at any time.

'Contractual Interest' means the sum payable on an Instalment at the Interest Rate in accordance with the terms of the Contract.

'Demand' means a written demand for payment under this Guarantee.

'Instalment' means the amount of each of the [here identify the instalments to be guaranteed] payments in respect of the contract price under the Contract (to the extent that it has not been paid) which is made on, before or after the date of this Guarantee to you by the Buyer.

'Interest Rate' means the rate of interest prescribed by the Contract as applicable to any part of an Instalment which the Buyer is obliged to pay under the terms of the Contract calculated from such date as is prescribed by the Contract to the date of your receipt of the payment.

'Maximum Liability' means our maximum liability under this Guarantee, including Contractual Interest which shall be [here insert amount] plus any Award Interest.

'Buyer' means [here insert name and address of Buyer]

'Vessel' means [here insert technical description and/or name]

2. In consideration of you entering into the Contract, agreeing to construct the Vessel in accordance with the terms of the Contract, and agreeing to accept this Guarantee pursuant to the Contract, at the request of the Buyer we irrevocably and unconditionally guarantee (but as primary obligor and not by way of secondary liability only) that in the event that the Buyer fails punctually to pay to you any Instalment we shall, upon receipt by us from you of a Demand for the same (together with a copy of a demand made by you against the Buyer for payment), pay to you or to your order upon the expiry of thirty (30) days from receipt of such Demand the sum demanded by you by way of the payment of any Instalment together with Contractual Interest and Award Interest (if any) provided that our total liability shall not exceed the Maximum Liability.

This Guarantee shall become effective in the amount corresponding to the amount of each Instalment with effect from the date when it becomes due to you under the Contract together with Contractual Interest, if any.

3. This Guarantee shall not be affected by any indulgence or delay allowed to the Buyer nor by any amendment to, or variation of, the Contract whether as to time or otherwise that may be agreed between you and the Buyer nor by any circumstances that would otherwise discharge our liability as guarantor.
4. Subject to paragraph 5 below, this Guarantee shall remain in force until the first to occur of (a) due delivery of the Vessel to, and acceptance of the Vessel by, the Buyer, (b) the payment to you by the Buyer or by us of all sums secured by this Guarantee, and (c) the Buyer's valid and lawful cancellation and/or rescission of the Contract pursuant to the terms of the Contract. However, notwithstanding the foregoing, if within twenty-eight (28) days of our receipt of a Demand we receive a written notice from you or the Buyer that your claim for payment of the sums referred to in the Demand has been disputed and that such dispute will be resolved in accordance with the Contract, the period of validity of this Guarantee shall be extended until thirty (30) days after the dispute has been finally determined in accordance with paragraph 5 below.

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

5. Notwithstanding the other terms of this Guarantee, if within twenty-eight (28) days of our receipt of a Demand we receive written notice from you or from the Buyer stating that your claim for payment of the sums referred to in the Demand has been disputed and that such dispute will be resolved in accordance with the Contract (including, as may be, by Class, an Expert, a Mediator or in arbitration), then we shall not be obliged to make any payment to you under this Guarantee until thirty (30) days after the dispute has been finally determined or in the event of an appeal from an arbitration award, until thirty (30) days after delivery of the final unappealable judgment; or in the event that the court remits the matter to the arbitrator, until thirty (30) days after the publication of the revised final award or in the event of an appeal from the award, until thirty (30) days after delivery of the final unappealable judgment.
6. All payments to be made under this Guarantee shall be made without any set off or counterclaim and without deduction or withholding for or on account of any taxes, duties or charges whatsoever unless we are compelled by law to deduct or withhold the same in which case we shall make the minimum deduction or withholding permitted and will pay such additional amounts as may be necessary in order that the amount received by you after such deductions or withholdings shall be equal to the amount which would have been received had no such deduction or withholding been made.
7. All payments to be made under this Guarantee shall be made in [here insert currency].
8. Notwithstanding any provision in the Contract, this Guarantee shall be freely assignable by you and by any assignee. Upon assignment, all references in this Guarantee to "you" shall be read as references to the assignee or subsequent assignees.
9. This Guarantee is governed by the laws of [here state applicable law. In the absence of any statement the law of England and Wales shall apply] and we hereby submit to the exclusive jurisdiction of [here state place of dispute resolution. In the absence of any statement the High Court of England and Wales shall apply]. [We hereby authorise and nominate the following agent to accept service of any court proceedings on our behalf: [here insert name and address.]]
10. Any notice, claim or Demand to be given or made by you under this Guarantee shall be in writing signed by one of your officers and may be served on us either by post or by tested telex/authorised SWIFT or equivalent, and if sent by post to [here insert address] (or such other address as we may notify to you in writing) and if by tested telex at [here insert number] or if by SWIFT or equivalent at [here insert number] via your bank and shall be effective only upon actual receipt.
11. To the extent that we may be or may hereafter become entitled, in any jurisdiction, to claim for ourselves or our property, assets or revenue immunity (whether by reason of sovereignty or otherwise) in respect of our obligations under this Guarantee from service of process, suit, jurisdiction, judgment, order, award, attachment (before or after judgment or award), set off, execution of a judgment or other legal process and to the extent that in any such jurisdiction there may be attributed to us or any of our property, assets or revenue such an immunity (whether or not claimed) we hereby irrevocably agree not to claim and hereby irrevocably waive such immunity to the fullest extent permitted by the laws of such jurisdiction.
12. We hereby warrant that we are permitted by any relevant law to which we are subject (including, where relevant, the laws of the place or places of each of our incorporation, establishment, regulation, registration and residence) to:
 - 12.1 issue a guarantee in this form,
 - 12.2 make payment under this Guarantee in a currency other than that of the place of (where relevant) each of our incorporation, establishment, regulation, registration and residence in case of a Demand for payment under this Guarantee, and
 - 12.3 designate the place stated in paragraph 9 above as the forum and the place of jurisdiction to which we irrevocably submit.
13. We hereby warrant that this Guarantee has been, or will be, duly registered with the relevant State authority in any legal jurisdiction in which such registration is required for any reason.
14. We hereby warrant that we have obtained all necessary approvals and authorisations to issue this Guarantee.

Dated the day of 2

..... (signature)

for and on behalf of [here insert name of Guarantor]

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

ANNEX A(ii)

IRREVOCABLE LETTER OF GUARANTEE FOR PERFORMANCE OF BUYER'S OBLIGATIONS

To: [here insert name and address of the Builder]

1. In this Guarantee, the following terms have the following meanings:

'Contract' means the contract dated [here insert date] made between the Buyer and you for the construction of the Vessel, as the same may be amended at any time.

'Buyer' means [here insert name and address of Buyer]

'Vessel' means [here insert technical description and/or name]

2. In consideration of you entering into the Contract, agreeing to construct the Vessel in accordance with the terms of the Contract, and agreeing to accept this Guarantee pursuant to the Contract, at the request of the Buyer we irrevocably and unconditionally guarantee (but as primary obligor and not by way of secondary liability only) performance by the Buyer of all its liabilities and responsibilities under the Contract, including but not limited to due and punctual payment of any instalment of the contract price by the Buyer to you under the Contract, and we shall, upon receipt by us from you of a written demand for the same (together with a copy of a demand made by you against the Buyer for payment), pay to you or to your order upon the expiry of thirty (30) days from receipt of such written demand the sum demanded by you together with interest due under the Contract.

3. This Guarantee is governed by the laws of [here state applicable law. In the absence of any statement the law of England and Wales shall apply] and we hereby submit to the exclusive jurisdiction of [here state place of dispute resolution. In the absence of any statement the High Court of England and Wales shall apply]. [We hereby authorise and nominate the following agent to accept service of any court proceedings on our behalf: [here insert name and address.]]

Dated the day of 2

..... (signature)

for and on behalf of [here insert name of Guarantor]

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

ANNEX A(iii)

REFUND GUARANTEE

To: [here insert name and address of the Buyer]

1. In this Guarantee, the following terms have the following meanings:

'Award Interest' means any interest which may be awarded against the Builder in connection with the final determination of any dispute notified to us in accordance with paragraph 5 below.

'Contract' means the contract dated [here insert date] made between the Builder and you for the construction of the Vessel, as the same is amended at any time.

'Contractual Interest' means the sum payable on an Instalment at the Interest Rate in accordance with the terms of the Contract.

'Demand' means a written demand for payment under this Guarantee.

'Instalment' means the amount of each payment in respect of the contract price under the Contract (to the extent that it has not been refunded) which is made on, before or after the date of this Guarantee to the Builder (or at the Builder's direction) by you or on your behalf.

'Interest Rate' means the rate of interest prescribed by the Contract as applicable to any part of an Instalment which the Builder is obliged to repay under the terms of the Contract calculated from the date on which the Builder received the Instalment to the date of your receipt of the repayment.

'Maximum Liability' means our maximum liability under this Guarantee, including Contractual Interest which shall be [here insert amount] plus any Award Interest.

'Builder' means [here insert name and address of shipbuilder]

'Vessel' means [here insert technical description and/or name]

2. In consideration of you entering into the Contract, agreeing to pay an Instalment or Instalments to the Builder, and agreeing to accept this Guarantee pursuant to the Contract, at the request of the Builder we irrevocably and unconditionally guarantee (but as primary obligor and not by way of secondary liability only) that if the Builder becomes liable under the Contract to repay any part of any Instalment we shall, upon receipt by us from you of a Demand for the same (together with a copy of a demand made by you against the Builder for repayment), pay to you or to your order upon the expiry of thirty (30) days from receipt of such Demand the sum demanded by you by way of the repayment of any Instalment together with Contractual Interest and Award Interest (if any) provided that our total liability shall not exceed the Maximum Liability.

This Guarantee shall become effective in the amount corresponding to the amount of each and every Instalment paid to the Builder under the Contract together with Contractual Interest as and when each such Instalment has been received by the Builder.

3. This Guarantee shall not be affected by any indulgence or delay allowed to the Builder nor by any amendment to, or variation of, the Contract whether as to time or otherwise that may be agreed between you and the Builder nor by any circumstances that would otherwise discharge our liability as guarantor.
4. Subject to paragraph 5 below, this Guarantee shall remain in force until the first to occur of (a) due delivery of the Vessel to, and acceptance of the Vessel by, you (b) the payment to you by the Builder or by us of all sums secured by this Guarantee[, and (c) three-hundred (300) days after the Contractual Date of Delivery]. However, notwithstanding the foregoing, if within twenty-eight (28) days after our receipt of a Demand we receive a written notice from you or the Builder that your claim for the repayment of any sums referred to in the Demand has been disputed and that such dispute will be resolved in accordance with the Contract, the period of validity of this Guarantee shall be extended until thirty (30) days after the dispute has been finally determined in accordance with paragraph 5 below.
5. Notwithstanding the other terms of this Guarantee, if within twenty-eight (28) days after our receipt of a Demand we receive a written notice from you or from the Builder stating that your claim for repayment of any sums referred to in the Demand has been disputed and that such dispute will be resolved in accordance with the Contract (including, as may be, by Class, an Expert, a Mediator or in arbitration), then we shall not be obliged to make any payment to you

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

under this Guarantee until thirty (30) days after the dispute has been finally determined or in the event of an appeal from an arbitration award, until thirty (30) days after delivery of the final unappealable judgment; or in the event that the court remits the matter to the arbitrator, until thirty (30) days after the publication of the revised final award or in the event of an appeal from the award, until thirty (30) days after delivery of the final unappealable judgment.

6. All payments to be made under this Guarantee shall be made without any set off or counterclaim and without deduction or withholding for or on account of any taxes, duties or charges whatsoever unless we are compelled by law to deduct or withhold the same in which case we shall make the minimum deduction or withholding permitted and will pay such additional amounts as may be necessary in order that the amount received by you after such deductions or withholdings shall be equal to the amount which would have been received had no such deduction or withholding been made.
7. All payments to be made under this Guarantee shall be made in [here insert currency].
8. Notwithstanding any provision in the Contract, this Guarantee shall be freely assignable by you and by any assignee. Upon assignment, all references in this Guarantee to "you" shall be read as references to the assignee or subsequent assignees.
9. This Guarantee is governed by the laws of [here state applicable law. In the absence of any statement the laws of England and Wales shall apply] and we hereby submit to the exclusive jurisdiction of [here state place of dispute resolution. In the absence of any statement the High Court of England and Wales shall apply]. [We hereby authorise and nominate the following agent to accept service of any court proceedings on our behalf: [here insert name and address.]]
10. Any notice, claim or Demand to be given or made by you under this Guarantee shall be in writing signed by one of your officers and may be served on us either by post or by tested telex/authorised SWIFT or equivalent, and if sent by post to [here insert address] (or such other address as we may notify to you in writing) and if by tested telex at [here insert number] or if by SWIFT or equivalent at [here insert number] via your bank and shall be effective only upon actual receipt.
11. To the extent that we may be or may hereafter become entitled, in any jurisdiction, to claim for ourselves or our property, assets or revenue immunity (whether by reason of sovereignty or otherwise) in respect of our obligations under this Guarantee from service of process, suit, jurisdiction, judgment, order, award, attachment (before or after judgment or award), set off, execution of a judgment or other legal process and to the extent that in any such jurisdiction there may be attributed to us or any of our property, assets or revenue such an immunity (whether or not claimed) we hereby irrevocably agree not to claim and hereby irrevocably waive such immunity to the fullest extent permitted by the laws of such jurisdiction.
12. We hereby warrant that we are permitted by any relevant law to which we are subject (including, where relevant, the laws of the place or places of each of our incorporation, establishment, regulation, registration and residence) to:
 - 12.1 issue a guarantee in this form,
 - 12.2 make payment under this Guarantee in a currency other than that of the place of (where relevant) each of our incorporation, establishment, regulation, registration and residence in case of a Demand for payment under this Guarantee, and
 - 12.3 designate the place stated in paragraph 9 above as the forum and the place of jurisdiction to which we irrevocably submit.
13. We hereby warrant that this Guarantee has been, or will be, duly registered with the relevant State authority in any legal jurisdiction in which such registration is required for any reason.
14. We hereby warrant that we have obtained all necessary approvals and authorisations to issue this Guarantee.

Dated the day of 2

..... (signature)

for and on behalf of [here insert name of Guarantor]

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

ANNEX A(iv)

IRREVOCABLE LETTER OF GUARANTEE FOR BUILDER'S OBLIGATIONS UNDER CLAUSE 27

To: [here insert name and address of the Buyer]

1. In this Guarantee, the following terms have the following meanings:

'Award Interest' means any interest which may be awarded against the Builder in connection with the final determination of any dispute notified to us in accordance with paragraph 5 below.

'Contract' means the contract dated [here insert date] made between the Builder and you for the construction of the Vessel, as the same may be amended at any time.

'Demand' means a written demand for payment under this Guarantee.

'Maximum Liability' means our maximum liability under this Guarantee, including Award Interest which shall be [here insert amount].

'Builder' means [here insert name and address of shipbuilder]

'Vessel' means [here insert technical description and/or name]

2. In consideration of you entering into the Contract, agreeing to take delivery of the Vessel, and agreeing to accept this Guarantee pursuant to the Contract, at the request of the Builder we irrevocably and unconditionally guarantee (but as primary obligor and not by way of secondary liability only) that if the Builder becomes liable to pay any sum to you in accordance with the terms of Clause 27(d)(iv) of the Contract in respect of Delivery Defects, as defined in the Contract, we shall, upon receipt by us from you of a Demand for the same (together with a copy of a demand made by you against the Builder for payment), pay to you or to your order upon the expiry of thirty (30) days from receipt of such Demand the sum demanded by you and Award Interest (if any) provided that our total liability shall not exceed the Maximum Liability.
3. This Guarantee shall not be affected by any indulgence or delay allowed to the Builder nor by any amendment to, or variation of, the Contract whether as to time or otherwise that may be agreed between you and the Builder nor by any circumstances that would otherwise discharge our liability as guarantor.
4. Subject to paragraph 5 below, this Guarantee shall remain in force until the first to occur of (a) the repair of the Delivery Defects and (b) the payment to you by the Builder or by us of all sums secured by this Guarantee.
5. Notwithstanding the other terms of this Guarantee, if within twenty-eight (28) days after our receipt of a Demand we receive written notice from you or from the Builder stating that your claim to payment of the sums referred to in the Demand has been disputed and that such dispute will be resolved in accordance with the Contract (including, as may be, by Class, an Expert, a Mediator or in arbitration), then we shall not be obliged to make any payment to you under this Guarantee until thirty (30) days after the dispute has been finally determined or in the event of an appeal from an arbitration award, until thirty (30) days after delivery of the final unappealable judgment; or in the event that the court remits the matter to the arbitrator, until thirty (30) days after the publication of the revised final award.
6. All payments to be made under this our Guarantee shall be made without any set off or counterclaim and without deduction or withholding for or on account of any taxes, duties or charges whatsoever unless we are compelled by law to deduct or withhold the same in which case we shall make the minimum deduction or withholding permitted and will pay such additional amounts as may be necessary in order that the amount received by you after such deductions or withholdings shall be equal to the amount which would have been received had no such deduction or withholding been made.
7. All payments to be made under this Guarantee shall be made in [here insert currency].
8. Notwithstanding any provision in the Contract, this Guarantee shall be freely assignable by you and by any assignee. Upon assignment, all references in this Guarantee to "you" shall be read as references to the assignee or subsequent assignees.
9. This Guarantee is governed by the laws of [here state applicable law]. In the absence of any statement the laws of England and Wales shall apply] and we hereby submit to the exclusive jurisdiction of [here state place of dispute resolution. In the absence of any statement the High Court of England and Wales shall apply]. [We hereby authorise and nominate the following agent to accept service of any court proceedings on our behalf: [here insert name and

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

address.]]

10. Any notice, claim or Demand to be given or made by you under this Guarantee shall be in writing signed by one of your officers and may be served on us either by post or by tested telex/authorised SWIFT or equivalent, and if sent by post to [here insert address] (or such other address as we may notify to you in writing) and if by tested telex at [here insert number] or if by SWIFT or equivalent at [here insert number] via your bank and shall be effective only upon actual receipt.
11. To the extent that we may be or may hereafter become entitled, in any jurisdiction, to claim for ourselves or our property, assets or revenue immunity (whether by reason of sovereignty or otherwise) in respect of our obligations under this Guarantee from service of process, suit, jurisdiction, judgment, order, award, attachment (before or after judgment or award), set off, execution of a judgment or other legal process and to the extent that in any such jurisdiction there may be attributed to us or any of our property, assets or revenue such an immunity (whether or not claimed) we hereby irrevocably agree not to claim and hereby irrevocably waive such immunity to the fullest extent permitted by the laws of such jurisdiction.
12. We hereby warrant that we are permitted by any relevant law to which we are subject (including, where relevant, the laws of the place or places of each of our incorporation, establishment, regulation, registration and residence) to:
 - 12.1 issue a guarantee in this form,
 - 12.2 make payment under this Guarantee in a currency other than that of the place of (where relevant) each of our incorporation, establishment, regulation, registration and residence in case of a Demand for payment under this Guarantee, and
 - 12.3 designate the place stated in paragraph 9 above as the forum and the place of jurisdiction to which we irrevocably submit.
13. We hereby warrant that this Guarantee has been, or will be, duly registered with the relevant State authority in any legal jurisdiction in which such registration is required for any reason.
14. We hereby warrant that we have obtained all necessary approvals and authorisations to issue this Guarantee.

Dated the day of 2

..... (signature)

for and on behalf of [here insert name of Guarantor]

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

ANNEX "B" - (SPECIFICATION)
BIMCO STANDARD NEWBUILDING CONTRACT
CODE NAME: NEWBUILDCON

Sample Copy

NEWBUILDCON - Standard Newbuilding Contract – PART II

ANNEX "C" - (MAKER'S LIST)
BIMCO STANDARD NEWBUILDING CONTRACT
CODE NAME: NEWBUILDCON

Sample Copy

BIBLIOGRAFÍA

ÁGUILAR, René Alejandro. **Derecho del Mar, Derecho Pesquero y Derecho Marítimo**. México, Universidad de Colima, 2008.

ARROYO Martínez, Ignacio. **Compendio de Derecho Marítimo**. Madrid. Tecnos 5° ed, 2014

AND Gutiérrez, Cuauhtémoc. **Los nuevos Puertos mexicanos**. México, Noriega Editores, 1999

BEJARANO Sánchez. *Manuel*. **Obligaciones civiles**. 3a ed., México, HARLA, 1984.

BRAVO, González Agustín. **Derecho Romano**. 24a. ed., México, Porrúa, 2008

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consultada el 10 de marzo de 2017

CERVANTES Ahumada, Raúl. **Derecho Marítimo**. México, Porrúa, 2001.

CHIRINO, Castillo Joel. **Contratos**. 2a. ed., Porrúa, México, 2011.

DELICH, Pedro. **Derecho de la Navegación Marítima, Aeronáutica y Espacial**. 2a. ed., Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba.; 1994.

GABALDÓN, García José Luis. **Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho Marítimo Internacional Público y Privado y Contratos Marítimos Internacionales**. Marcial Pons; Madrid, 2012

GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier Antonio. **Problemática del cabotaje en México**. México, Porrúa 2002.

ISAWA, Michiro. Historia del Comercio Marítimo Mundial. México, Escuela Náutica Mercante de Veracruz, 1998.

LEÓN, Tovar Soyla H. y González Hugo. **Derecho mercantil**. México, Oxford, 2010

Ley de Navegación y Comercio Marítimo, publicada en el DOF el 01 de junio consultada el 20 de abril de 2017.

NORMA Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria consultada el 30 de abril de 2017.

OLVERA de Luna, Omar. **Manuel de Derecho Marítimo**. México, Porrúa, 1981.

OLVERA de Luna, Omar." Los inicios del Derecho Marítimo en los albores de la Independencia", *La Independencia de México a 200 Años de su inicio. Pensamiento Social y Jurídico*. México, 2010.

PULLIDO Begines, Juan Luis. **Curso de Derecho de la Navegación Marítima**. Madrid, Tecnos, 2015

SALOM Franco, Nicolás. **Pasado y presente del Derecho del mar**. Santa Fe de Bogotá D.C. Colombia, 2004

SEARA Vázquez, Modesto. **Derecho Internacional Público**. Porrúa, México, 2009.

SOBARZO, Alejandro. **Régimen Jurídico del Alta Mar**, 2ª. ed., México, Porrúa, 1985

SOLÍS Gullén, Eduardo. **Derecho Oceánico**. México, Porrúa, 1987

TORRUCO Gamas, José. **Derecho Constitucional Mexicano. Teoría de la Constitución. Origen y desarrollo de las Constituciones mexicanas. Normas e instituciones de la Constitución de 1917**. Porrúa, México:2001 p14

VARGAS, Jorge A. **Terminología Sobre Derecho del Mar**. México; CEESTEM, 1979.

ZACKLIN, Ralph. El derecho del mar en evolución: la contribución de los países americanos. México, Fondo de Cultura Económica, 1975.

LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Código Civil Federal

Código de Comercio

Ley de Navegación y Comercio Marítimo

Ley Federal del Mar

Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria

HEMEROGRAFÍA

CEDÓN Castro, José Luis. "Responsabilidad extrajudicial en el abordaje marítimo". *InDret Revista para el análisis del derecho*. Barcelona, serie 1/2008, enero 2008,1.

Periódico Portuario, Veracruz, México, año 18, abril 2015.

CIBERGRAFÍA

<http://glosarios.servidor-alicante.com/derecho-romano/actio-exercitoria> consultada el 29 de marzo de 2014.

https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/g/guidon-de-la-mer.jsp consultada el 03 junio de 2017.

<https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/8094/Serna%20Vallejo%20C%20Margarita%202008-2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y> consultada el 03 de junio de 2017.

[http://www.fidena.edu.mx/biblioteca/maestria/libros/\(Libro\)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf](http://www.fidena.edu.mx/biblioteca/maestria/libros/(Libro)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf) Consultado el 20 de marzo de 2014.

<http://www.antecedentes.net/antecedentes-derecho-mercantil.html> consultada el 03 de junio de 2017.

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/diamarina/prehispanica.htm> consultada el 03 de junio de 2017

<http://www.mejortorrent.com/descargar-torrents-variados-633-El-Libre-del-Consolat-de-Mar.html> consultada el 03 de junio de 2017

<http://www.xochimilco.df.gob.mx/chinampas.html> consultada el 04 de septiembre de 2014.

<http://www.mexico-tenoch.com/LaIndustriaNavalenMexico/INDEXINDUSTRIANAVAL.htm> consultada el 03 de junio de 2017

<http://www.hostos.edu/rbp/vol2-num2-jun1998/De%20Jure%20-%20Derecho%20Maritimo%20-%20Desde%20sus%20origenes%20hasta%20la%20Edad%20media.pdf> consultada el 12 de noviembre de 2014.

<https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-internacional/article/view/505/766> consultada el 15 de febrero de 2017

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/124.pdf> consultada el 27 de febrero de 2017.

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/espacios-maritimos/espacios-maritimos.htm> consultada el 14 de marzo de 2017.

http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec_6.html consultada el 26 de marzo de 2017.

<http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/164310/002-SCT4-2014.pdf> consultada el 07 de mayo de 2017.

<http://dle.rae.es/?id=54Gx7OV> consultada el 07 de mayo de 2017.

<http://sailandtrip.com/partes-de-un-barco/> consultada el 21 de mayo de 2017.

<http://singladurasnauticas.yolasite.com/elvelero.php> consultada el 21 de mayo de 2017

<http://oceanicanautica.es/cy/partes-barco-conceptos-basicos/> consultado el 15 de mayo de 2017

<http://dle.rae.es/?id=45Tmc5Z> consultada el 20 de mayo de 2017

http://www.lctpc.com.mx/wp-content/uploads/2015/05/HPH_PORTUARIO_74_WEB.pdf consultada el 20 de mayo de 2017.

<http://www.astilleros-marecsa.com/acercade.html> consultada el 22 de mayo de 2017.

http://www.lctpc.com.mx/wp-content/uploads/2015/05/HPH_PORTUARIO_74_WEB.pdf consultada el 20 de mayo de 2017.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a toda mi familia por su apoyo.

A Rosalba, Divina y Alberto por apoyarme y déjame ser libre, los quiero y admiro mucho, son los mejores padres del mundo.

A mi abuelita Rufina que siempre creyó en mí.

A mis hermosas e incondicionales tías: Alicia, Guille, Rocío y Lourdes.

A mis tíos Nicolás y Vicente.

A mis primas y amigas Jenifer, Casandra y Beatriz.

A mi hermano Aldo.

A mis sobrinos.

A mis primos.

A mis amigas y amigos especialmente a Gisela y Xóchitl.

A mi asesor el Licenciado Alejandro Torres Estrada por su tiempo.

A la Maestra Abigail Díaz de León por su clase de Derecho Marítimo.

A la UNAM por darme conocimientos, amigos y el placer de pertenecer a tan distinguida comunidad.

Agradezco a la vida y al universo por siempre poner en mi camino personas bondadosas.

A mi perrito Koffy por estos doce años de su fiel compañía.