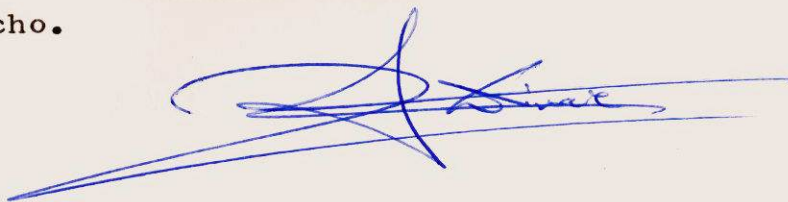


JAVIER DIVAR

Delimitación del
CONTRATO
DE CONSTRUCCION
DE BUQUE

TESIS DOCTORAL

Tesis que presenta el Licenciado D.Francisco Javier
Divar Garteiz-Aurrecoa para acceder al grado de Doc_
tor en Derecho.



Vº.Bº.



Fdo.Prof.Dr.D.Fernando Sánchez Calero.

Catedrático de Derecho Mercantil .

JAVIER DIVAR

Delimitación del
CONTRATO
DE
CONSTRUCCION DE
BUQUE

TESIS DOCTORAL

Dtor.Dr.D.FERNANDO SANCHEZ CALERO

SUMARIO
=====

SUMARIOPARTES:

- Iª.-EVOLUCION DE LA CONSTRUCCION DE BUQUES Y DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION.
- IIª.-CONCEPTO DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES, Y CLASES DE CONSTRUCCION.
- IIIª.-NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES.
- IVª.-EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES A LA LUZ DEL DERECHO POSITIVO ESPAÑOL.
- Vª.-LA POSIBLE UNIFICACION DE CRITERIOS, RESPECTO AL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES, POR MEDIO DE LOS CONTRATOS -TIPO INTERNACIONALES.
- VIª.-CONCLUSIONES.

I.- EVOLUCION DE LA CONSTRUCCION DE BUQUES
Y DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION.

I-1. EVOLUCION HISTORICA DE LA CONSTRUCCION DE BUQUES

I-1-1. Primitiva evolución.

El Hombre, desde los tiempos prehistóricos, observó la posibilidad de la utilización práctica de mares y ríos para la navegación, como medio de transporte de personas y cosas. Cuando el cavernario descubrió que el deslizamiento por las aguas a lomos de troncos le permitía el viaje de su persona y bienes, no podía sospechar que su actitud originaria y primate suponía un invento de tanta utilidad para la humanidad como el de la rueda en los transportes terrestres.

El perfeccionamiento de este medio natural de transporte por agua se produjo inmediatamente cuando el ingenio del Hombre en la búsqueda de la seguridad y comodidad le dió luces para observar que el vaciado de los troncos le permitía una mayor realización marinera y un mayor espacio y capacidad de carga. Por otra parte, el Hombre primitivo utilizó también la balsa, con la unión de troncos sujetos por lianas vegetales en una misma estructura.

Posteriormente, los pueblos ribereños comenzaron a perfeccionar sus medios navegatorios: se recubrían las construcciones con pieles de animales que evitaban la entrada del agua, se las trataba con sebos y aceites para conse -

quir un más fácil deslizamiento, se aportó el remo y el banco, se afilaron las proas, se aplicó la vela, se emplearon listas de madera curvadas al fuego, se creó la cubierta, los compartimientos para la carga, los castillos de tripulantes,...

La necesidad del Hombre por su interrelación fue haciendo que pueblos más avanzados comenzaran a intercambiar sus productos, esbozo de comercio internacional (si de naciones pudiéramos hablar entonces), viéndose en el mar el camino más cercano entre ellos. El estudio de arqueólogos e historiadores nos demuestra hoy que el pueblo egipcio ya surcaba el Mediterráneo con asiduidad cinco mil años antes de Cristo, e incluso se adentraba en el Atlántico. Al poco noticias históricas nos delatan que los pueblos del Egeo utilizaban el mar como común y ordinario medio de sus relaciones comerciales, y, más al oriente, los asiáticos se mostraban expertos navegantes también. En el norte de Europa vikingos y otros pueblos nórdicos construían amplias y marineras naves, realizando admirables empresas navegatorias.

I-1-2. La Edad Media-

Pero fue la Edad Media la que históricamente nos determina el comienzo de un magnificante desarrollo en las construcciones de buques, a impulsos del auge en el comercio

y del nacimiento de una nueva clase social que, aunque tan antigua como el mundo, comenzaba a tener su propio estatuto: los comerciantes. Nueva clase social que de sus usos y costumbres profesionales dió lugar al nuevo Derecho Privado, el Mercantil, desgajado del unitario tronco que componía el Derecho Común, según las fórmulas jurídicas planteadas por el Derecho Romano.

Para sus empresas mercantiles, los comerciantes, normalmente de forma agrupada, construyeron navíos de gran tonelaje que igualaron y aun superaron la potencia de las naves de guerra, máximas construcciones navales hasta entonces, conforme a la herencia recibida de Roma, Cartago, los Imperios Asiáticos y los pueblos Griegos (1).

= = = = =

1.-Puede verse, para el detallado estudio del nacimiento y evolución del Derecho Mercantil, a GOLDSCHMIDT, L. "Handbuch des Handelsrechts", Stuttgart-1891. Para el desarrollo técnico de las construcciones navales a CONDEMINAS MASCARD, P. "La Marina Histórica", Barcelona-1920, y a GUILLEN, J.F. "Historia Marítima Española", dos tomos, Madrid-1961.

Prácticamente podemos decir, con alguna exageración, que en estos pueblos antiguos la historia del comercio y la de la navegación son coincidentes (1).

Durante la Alta Edad Media dos circunstancias político-económicas van a dar un fuerte impulso a la construcción de buques en Europa. Por un lado la alta conflictividad entre las diversas monarquías, cuyo resultado fue el de frecuentes guerras, y uno de sus efectos la consecución de naves de combate cada vez de mayor tonelaje y actividad maniobrera, lo que supuso un perfeccionamiento constante de la construcción de buques. De otro lado el desarrollo del comercio exterior, estableciéndose relaciones múltiples y permanentes entre los distintos pueblos y naciones, relaciones comerciales que utilizaron el transporte marítimo como vehículo más fácil y capaz para las transacciones mercantiles.

=====

1.-Así lo entendió, por ejemplo, HUET, P.D. "Historia del Comercio y de la Navegación de los Antiguos", Madrid-1793, conforme se deduce del planteamiento general y sistemática de la obra en la parte atinente al Medievo.

Los comerciantes, unidos en Concejos, Universidades, Ligas y Consulados, fueron estableciendo astilleros comunes de propiedad colectiva, en los cuales todos los comerciantes de la unión podían construir o reparar sus buques, teniendo una mano de obra experta y fija, reglada también por las normas de la universidad de comerciantes. Estos astilleros colectivos fueron protegidos e impulsados por los monarcas, los cuales encargaban en ellos sus construcciones navales de guerra (1). Fernando III, "El Santo", favoreció la construcción de buques en Sevilla, y Alfonso X, "El Sabio", fundó las atarazanas de esta ciudad, construídas en el lugar que hoy se llama "El Arenal" (2). Además, en Andalucía se establecieron, con protección real, otros astilleros de importancia en la Edad Media, como los de Sanlúcar, Cádiz, Puerto de Santamaría, Condado de Niebla, Gibraleón y Ayamonte. Bajo el dominio árabe habían surgido, con especial importancia, los de Almería (3) y Málaga, y fuera de la región andaluza los de Tortosa y Valencia (4).

= = = = =

- 1.-AMICH BERT, J. "Naves de Antaño", Barcelona-1948, págs. 55 y sigtes.
- 2.-Una más extensa y detallada noticia sobre estos astilleros puede verse en el artículo de GALBIS, C. "Las Atara -

En el litoral Cantábrico la construcción naval estaba muy desarrollada desde los siglos XII y XIII, y era "cosa permanente y necesaria" al decir de Amich (5), debido a que los pueblos norteños de España fueron de siempre muy dados a las empresas marítimas, y su comercio está basado, en gran medida, en los negocios del mar desde inmemoriales tiempos.

Las medidas legislativas de protección a la construcción naval no se limitaron al apoyo de astilleros, sino que se primaron las construcciones con destino a armadores nacionales o, indirecto apoyo, se obligó a que ciertos transportes marítimos fueran prestados por buques na-

=====

- 3.-Este astillero fue de gran importancia, y VALVERDE, A.L. "Compendio de Historia del Comercio", Madrid-1915, págs. 160 y sigtes., dice que en ellos se "construían y reparaban las naves en gran número".
- 4.-El astillero de Valencia adquirió pronto gran auge por el influjo y potencia económica de su muy importante unión de comerciantes.
- 5.-AMICH BERT, J. Navas ...Ob.Cit.,,pág.64.

cionales. Por lo que a la ciudad de Barcelona respecta, Jaime I (1) estableció la prohibición de que toda embarcación extranjera tomase cargamento "para Súrria, Egypto y Berbería en la Ciudad de Barcelona, mientras haya en su puerto nave nacional dispuesta y propia para aquel viage", o prohibiendo a extranjeros (2) "tener banco de cambio en Barcelona, ni fletar embarcaciones extrañas, a menos de ser propias las mercancías".

Estas medidas, parciales territorialmente, fueron extendidas a todo el territorio nacional español por los Reyes Católicos conforme fueron consiguiendo la unificación de los pueblos y reinos que iban a componer en su unidad la Nación(3).

En el resto de Europa la evolución de la construcción de buques siguió derroteros muy similares a los de España, con el fomento del comercio, el de las construcciones bélicas encargadas por las monarquías y la norma-

= = = = =

- 1.-Real Cédula del año de 1227.
- 2.-Real Cédula del 18 de Julio del año de 1268.
- 3.-En buena parte, las medidas protectoras de Jaime I servirán de antecedente y modelo a las demás promulgadas en el Medievo.

tivización de las prácticas de consulados de comerciantes y de los gremios intervinientes en las construcciones de buques.

Ciertamente la evolución de la construcción de buques en los países europeos, y las circunstancias históricas incidentes en la misma, es extremadamente similar. Ya la etnografía nos enseña a priori que los distintos pueblos ante las mismas circunstancias, necesidades y medios, reaccionan de forma básicamente análoga. Y la historia nos lo demuestra a posteriori.

En los Estados Italianos, por ejemplo, floreció en el medievo el comercio, y "sobre todo el comercio del mar ya a partir del siglo IX en Venecia, que llega a ser por entonces un centro comercial de primer orden, y en Amalfi, más tarde, y particularmente en Pisa, Génova, Siena, Milán, Bolonia y Florencia, ésta última, de toda Europa, la plaza más importante en lo que a banca y cambio se refiere (1). Este comercio, sobre todo realizado por vía marítima, exigió una fuerte construcción naval. Los comerciantes italianos,

= = = = =

1.-REHME, P. "Historia Universal del Derecho Mercantil", Madrid-1941, págs. 65 y sigtes.

por su proximidad y amplios contactos con España, encargaron también buques en este país, y principalmente a los as tilleros barceloneses y valencianos.

Las organizaciones gremiales italianas hicieron no poco en favor de la independencia de sus correspondientes funciones profesionales, y su estatuto jurídico sirvió también para determinar la institución jurídica base de su actividad, como sucedió, respectivamente, con los constructores calafates y el contrato de construcción de buques. PAUL REHME (1) indica que en Italia se dieron estatutos de las corporaciones profesionales desde el siglo XII. Estas corporaciones profesionales eran autónomas y gozaban incluso de su propia jurisdicción judicial.

En Inglaterra el comercio marítimo se desarrolló muy pronto, dada la condición isleña británica. A partir del siglo X tenemos ya claras noticias de importantes contactos mercantiles entre Inglaterra y España (y, por supuesto, otros países). Los buques ingleses frecuentaron todos los puertos españoles, sobre todo los del litoral can-

= = = = =

1.-REHME, P. Historia... Ob. Cit., pág. 67.

tábrico, y especialmente los de Castro Urdiales y Bilbao, focos exportadores de las lanas castellanas a través del Consulado burgalés.

En el siglo XIII la marina mercante inglesa disponía ya de más de tres mil navíos, y la Corona Británica encargó numerosísimas construcciones de naves de guerra en los diversos reinados. El fomento de ambas marinas, y su inteligente protección oficial, llevarán a Inglaterra, andando el tiempo a ser la gran talasocracia mundial.

Sus ordenamientos jurídicos del mar regularon pronto buena parte de la actividad de los negocios del mar, y, concretamente, diversos usos y costumbres marítimos darán lugar después al ordenamiento de Wisby, que tuvieron gran influencia en otros del Norte de Europa, ya sea por aplicación directa ya por influencias indirectas.

Holanda comenzaba a conformar una potente clase de comerciantes expertos en los negocios navieros, y Francia, por su parte, destacaba por la perfección de sus construcciones navales y, también, por ordenamientos marítimos de gran influencia en el Atlántico, por todo lo cual fue surgiendo como potencia del mar, dándose en ella, sustancialmente, los mismos elementos históricos que en el resto de las naciones observadas, pioneras de la civilización occidental en estos tiempos.

I-1-3. Las Ordenanzas de Consulados y Ligas.

No podríamos entender la evolución de la construcción de buques sin hacer un apartado sobre la regulación de usos y costumbres mercantiles que en la Edad Media establecieron Ligas, Consulados y Universidades de comerciantes, y que dieron origen, principalmente, y son fuente del Derecho Mercantil.

El artesano de la construcción de navíos, humilde "carpintero de ribera", utilizado antes como experta mano de obra por los propios constructores-propietarios del buque futuro, va a entrar ahora como servidor especialista del consulado de navegantes (mercader de los negocios marítimos del transporte para sí o como prestador de servicios a terceros). Su trabajo, derechos y privilegios, van a ser normatizados por la unión de comerciantes en la que presta sus servicios (en los astilleros de esa unión), a más de su defensa mediante la unión gremial.

Se disloca así el carpintero de ribera (que normalmente espera su contratación por el mismo propietario del buque futuro, o monta su propio negocio —el astillero— para el que tendrán que pasar aún muchísimos años para que reciba encargos de alguna importancia, debido precisamente a la unión de los armadores en el consulado con as -

tilleros comunes) y el calafate que presta sus servicios en los astilleros del consulado de comerciantes, protegido por sus normas, y limitado también, en cuanto que no es sino un simple empleado o prestador permanente de sus servicios profesionales.

Por citar solamente las ordenanzas y regulaciones más importantes, destacaremos las del Consulado del Mar de Barcelona, erigido por Pedro IV el 10 de Marzo de 1347, por transmisión a la Ciudad Condal de las Leyes y Ordenamientos de Valencia, del año de 1283 (1). Las Leyes de Partidas, que normatizan, aunque muy genéricamente, los contratos de "construcción y obras", institucionalizando además los tribunales de comercio, establecidos de hecho por los Consulados de comerciantes con mucha anterioridad (2). Con todo, Las Partidas determinan de alguna forma el contrato de obra, y las normas consulares, desde la promulgación de estas Leyes, tendrán que estar a su espíritu en esta materia.

= = = = =

- 1.-Aun cuando Barcelona tenía unas ordenanzas generales de su puerto, recopiladas en las "Ordenationes Riparia", de 1258.
- 2.-Ley de Partidas, Ley Iª, Título IVº, Partida IIIª.

Otra ordenación mercantilista de gran importancia en España en la época, fue el Ordenamiento del Consulado de Bilbao de 1399, que andando el tiempo y modificado sucesivamente al tenor de los tiempos, servirá como base fundamental al primer Código de Comercio Español, de 1829, debido al genio jurídico de Sáinz de Andino. Por su parte, el Consulado de Burgos, erigido formalmente el 21 de Julio de 1494, pero de muy anterior funcionamiento como unión no oficial, estableció importantes ordenaciones mercantiles, sobre todo en materia de seguro marítimo, tomando normas del Consulado Barcelonés, y perfeccionándolas en muchos casos (1).

Son también destacables las normas de la "Casa de Contratación y Negociación de Indias y Canarias", de la Ciudad de Sevilla, casa creada hacia el año 1500; las recopilaciones de fallos del "Juzgado de Mercaderes de Barcelona", aprobado por Jaime I en el año 1270, aunque el origen de tal "Juzgado" era anterior al siglo X; las normas de la "Casa de Contratación de Bilbao (2); y ya, muy posteriormente (salién

= = = = =

- 1.-Véase a BASAS FERNANDEZ, M. "El Seguro Marítimo en Burgos". Deusto-Bilbao-1963, págs. 90 y sigtes.
- 2.-Que aunque se institucionaliza en 1511, su origen es de 1489.

donos mucho de la época medieval, pero con claros orígenes en ella), las normas consulares de San Sebastián de 19 de Septiembre de 1682, y las de Málaga, Alicante y La Coruña de 1785.

También en el resto de Europa las ordenaciones de ligas y consulados de comerciantes tuvieron una decisiva importancia en la industria de la construcción de buques, en cuanto que reglamentaron las actuaciones de astilleros y la de las partes intervinientes en el contrato, así como la profesión de calafate, al menos en parte.

Concretizando, en las ordenanzas de consulados se regula el oficio de calafate y se trata, bien que indirecta y muy insuficientemente, sobre la construcción de buques. CAPMANY (1) observa a este respecto, y en relación a la Ciudad de Barcelona: "Nada positivo se sabe sobre la antigüedad de la policía de este oficio, bien que según la lista de los gremios que tenían plazas en el Concejo Municipal en 1391, se cuentan dos calafates. Este oficio tan necesario en un emporio de comercio y centro de expediciones

= = = = = = = = = = = = = = =

1.-CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. "Memorias Históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la antigua Ciudad de Barcelona". Madrid-1779. T. I, P. IIIª, págs. 138 y sigtes.

marítimas como fue Barcelona desde principios del siglo XIII, debía de haber sido uno de los más florecientes y dignos de sabios reglamentos que conoció aquélla capital".

De las diferentes ordenanzas del Concejo Municipal de Barcelona, sólo se ha encontrado un edicto promulgado el 24 de Mayo de 1445 (1), en el que se ordena al gremio de calafates, y se establece que "para la utilidad pública del comercio y de los navegantes, que ningún maestro ni oficial calafate pueda tomar en Barcelona y sus términos ninguna obra á destajo en cualquiera especie de bastimento, respecto del peligro á que se exponían las embarcaciones de estar mal calafateadas, baxo la pena al contraventor de veinte y cinco libras. Y igualmente se manda que ningún maestro de azuela pueda tomar tampoco á destajo ni de otra manera obra alguna de calafate, no siendo este ramo correspondiente á su oficio, baxo las mismas penas. Más se exceptúan aquellos que habían en aquel año tomado á destajo los pontones que se construían para profundizar el nuevo muelle que se estaba trabaxando por aquel tiempo". Como vemos, a mediados del siglo XV la especialidad del calafate no estaba todavía suficientemente establecida, sufriendo el oficio el intrusis -

= = = = =

1.-Contenido en la recopilación "Registre de Crides y Ordinacions", T. de 1445 a 1458, folio LV, del Archivo Municipal de Barcelona.

mo de otros carpinteros no especialistas en la construcción de naves e, incluso, de albañiles de obras generales.

En el Consulado de Bilbao, se regularon también las actividades de sus calafates, pero de la normativa más antigua apenas nos quedan noticias directas, desgraciadamente, ya que los archivos del Consulado fueron casi totalmente destruídos por la inundación que asoló a esta ciudad el año 1593. ZABALA Y ALLENDE (1) en sus comentarios sobre el Consulado de Bilbao, se tiene que referir en esta materia, por la destrucción dicha, a las tardías Ordenanzas de 1737, si bien en esta obra se sientan suficientes noticias al respecto de las ordenanzas anteriores (2).

= = = = =

- 1.-ZABALA Y ALLENDE, F. "El Consulado y las Ordenanzas de Comercio de Bilbao". Bilbao-1907, págs. 129 y sigtes.
- 2.-Estas Ordenanzas de 1737, provenientes de las más antiguas dictadas por este Consulado, son el precedente más próximo del Código de Comercio Español de 1829, como hemos dicho anteriormente. En ellas se regula "El Comercio Marítimo" en sus Capítulos XVIII a XXIX, estableciendo la actividad de los calafates del Consulado y sus requisitos y jerarquía en el Capítulo XXVIII.

I-1-4-La Edad Moderna.

A partir del siglo XVI se observa un evolutivo fenómeno de especialización en la construcción de buques y de encarecimiento en los precios de esta fábrica. Los pedidos aumentan a consecuencia de la apertura de tráficos internacionales y del establecimiento de líneas regulares de transporte marítimo. Los "carpinteros de ribera", no afectados a los Consulados de comerciantes, comienzan a recibir pedidos cada vez más importantes, y, dejando de prestar sus actividades profesionales a terceros, van asentándose en astilleros propios que aumentan sus instalaciones con el florecimiento de los negocios. Este mismo auge hace que numerosos capitalistas estén prestos a ofrecer numerario a los astilleros independientes, con lo que éstos compiten en pie de igualdad con los astilleros dependientes de los Consulados, y con el tiempo los superarán y conseguirán el paulatino fenecimiento de los astilleros dependientes, al convertirse los calafates libres en importantes comerciantes amparados por la participación en sus negocios de otros comerciantes con importantes sumas.

Con todo ello, en esta época se comienza la evolución de la construcción de buques desde la fórmula "por cuenta propia" del interesado en la res nova, a la constru-

cción "bajo pedido" o "a forfait", evolución histórica que culminará en el siglo XIX con la, prácticamente, - única existencia de construcciones bajo pedido.

En el siglo XVI existían importantes astilleros independientes a lo largo de la cornisa Cantábrica (Pasajes, Laredo, Bermeo, Colindres, Santoña ...), y - especialmente los asentados a lo largo de la ría vizcaína del Nervión. El capitán CANO (1) nos da una noticia de primera mano en este sentido, al decir textualmente: "La fábrica tenida en común por mejor y la que yo por - tal estimo, es la que se hace en las provincias de Vizcaya y la que se hace en Portugal". Por su parte GUIARD (2), indica que "la industria de construcciones marítiti

- - = = = = = = = = = = =

- 1.- CANO, T. "Arte parafabricar naos", publicada originalmente en el año 1611 y reeditada por el "Instituto de Estudios Canarios", la Laguna-1964, pág. 47.
- 2.- GUIARD y LARRAURI, T. "Historia del Consulado de - Bilbao". Bilbao-1913, T.1, págs. 203 y sigtes.

mas del Señorío se señala con estimación en todos los -
 tiempos. Bilbao, corriendo el siglo XVI, localizó en el -
 canal de su ría la fábrica de naos y levantó la importan-
 cia y reputación de aquella industria más que lo estaba -
 antiguamente. Contaba con abundancia de madera, maestran-
 za inteligente, multitud de carpinteros diestros, copia -
 de marineros experimentados, capitales y todos los medios
 convenientes para la habilitación de navíos". El mismo -
 GUIARD recoge una cita de MEDINA (1), en la que se expre-
 sa que "en esta Villa y su comarca se hazen cada año mu-
 chas naos, algunas de ellas grandes y hermosas por los
 privilegios que contienen". Ciertamente, los astilleros -
 de la ría del Nervión debieron de tener en esta época -
 una cartera de pedidos muy notable, y es dato curioso -
 que una Ordenanza Municipal del Concejo de la Villa (2) -
 prohibió los depósitos de materiales para la construc-
 ción de buques "en la calle San Nicolás, la cual de ordi-

= = = = =

- 1.- MEDINA, P. "Libro de Grandezas y cosas memorables de
 España". Madrid-1566
- 2.- Ordenanza Municipal del año 1530

nario es intransitable, por las porciones de anclas y lombardas en ella depositadas".

La monarquía también fomentó la construcción de buques para la Armada, a efectos de proteger el tráfico marítimo comercial y para la realización de expediciones militares. Por ejemplo, en 1593 (1) en los astilleros del Señorío de Vizcaya había pedidos reales por importe de más de quince mil toneladas, y las relaciones de navíos de guerra españoles en estos tiempos demuestran su extraordinario potencial en tonelaje y armamento (2).

=====

- 1.- Archivo de Documentos del Concejo de Bilbao. Año de 1583.
- 2.- Véase al efecto, y como muestra, la obra "Colección de Documentos inéditos para la Historia de España y de sus Indias", de la Redacción del Archivo Histórico Español, Madrid-1930., págs. 384 y sigtes. Acta de Lisboa del 8 de Mayo de 1588, sobre la "Relación de Galeones, navíos pataches y zabras, galeaças, galeras y otros navíos".

La bondad de los buques construídos en España en estos tiempos era tal que los pedidos de armadores extranjeros aumentaron muy notablemente, hasta el punto de que esta situación se observó como un peligro para los armadores nacionales y como facilitación de la competencia en los tráficos marítimos internaciones. Todo ello fue expuesto en las Cortes de Toledo en el año 1559, y como efecto se publicó posteriormente una provisión real (1) por la que se prohibía "toda venta de naves a Consejo, Universidad de Comerciantes o particular extranjero, sin previo permiso real".

En cuanto a la fórmula constructiva utilizada en la época, ésta era de gran sencillez básica. Se comenzaba lógicamente por el casco, construído en tierra y con la quilla al sol. El esqueleto del casco se recubría con madera moldeada al fuego, hábilmente inserta en sujeciones de madera y claveteada, embadurnándose el conjunto con pez para evitar fisuras antes del pintado -

=====

1.- De Abril del año de 1563

La vuelta del casco se producía en la botadura, siguiéndose después con el armamento de la nave. Previamente a todo se elaboraban los planos constructivos, por supuesto. En casos, el adorno final del navío se encargaba a artistas renombrados. AMICH (1) cita, por ejemplo, el caso de la galera enseña de D. Juan de Austria.

El extraordinari incremento de la construcción de buques, y su constante perfeccionamiento, supuso un aumento en los precios considerado escandaloso. CANO (2), como testimonio histórico cercano, dice textualmente: "...y valía quatro mill ducados una nao de quinientas toneladas y oy vale quince mill, que casi es tres veces más. Y el jornal de calafate o carpintero valía dos reales y medio y cuesta agora de dies a doze y catorze reales".

Con esta elevación en los precios es lógico que los astilleros privados se resistiesen a tomar pedidos reales, dado que en ellos era, prácticamente, la monarquía quien imponía los precios. El mismo CANO nos dice: "Pienso que no

=====

1.-AMICH BERT, J. *Naves ... Ob. Cit.*, pág. 40. Refiriéndose a esta galera dice: "Los apuntes, bocetos y planos de todo el ornamento de la popa y proa fueron obra del arquitecto y pintor italiano Juan Bautista Castello, llamado "El Bergamasco".

2.-CANO, T. *Arte... Ob. Cit.*, pág. 93.

a de aver hombre particular que se atreva a fabricar nao de guerra, ni tampoco de merchante, por el poco sueldo que da su Magestad por tonelada" (1).

Por ello la monarquía fomentó la construcción de astilleros nacionalizados, lo que supuso una grave lesión para los constructores independientes. Esta política estatal de fomento de astilleros nacionalizados alcanzó con Ensenada su punto álgido, con la creación de los arsenales para las construcciones militares. En el siglo XVIII, siguiendo la apuntada política económica, se crearon los de Cartagena, El Ferrol, La Carraca y La Pallosa. Ello supuso, juzgado sea en la circunstancia histórica que le compete, un error económico, pues se puso en grave peligro a los astilleros particulares, que cumplían una necesidad económica privada no cubierta por los nuevos arsenales. A este respecto opina GUILLEN (2) que ésta fue una política "tal vez equivocada, pues podríamos haber fomentado con encargos los magníficos asti-

= = = = =

1.-CANO, T. Arte...Ob.Cit.,pág.94.

2.-GUILLEN, J.F. Historia Marítima...Ob.Cit.,pág.32.

lleros particulares que aún había por Levante y el Cantábrico" (1).

En el resto de las naciones marítimas, el desarrollo de la construcción de buques siguió derroteros muy similares a los vistos para España, con gran actividad de astilleros y construcciones estatales, aunque en los países nórdicos e Inglaterra los clubs de constructores dieron fuerza notable a los astilleros privados, sabiamente apoyados por protecciones oficiales. Los consorcios de constructores fueron también fórmula ordinaria de fábrica de buques en Alemania. Con permanentes instalaciones, los mismos armadores construían sus buques en los astilleros del club. Esta es, lógicamente, una forma de construcción modalidad de la de "por cuenta propia", donde no hay, técnico-jurídicamente, contrato de construcción (2).

=====

1.-Entre los astilleros del Cantábrico, además de los ya mencionados con anterioridad, cabe citar, como más importantes y de nueva creación en esta época, el de Guarnizo, construído tras la destrucción en 1635 por los franceses del de Santoña, y el de Esterio en el Ferrol, creado a impulsos oficiales.

2.-Esta construcción en régimen de consorcio de copropietas-

s./

En esta época histórica entendemos que es destacable, a nivel de Nación, el gran avance conseguido por Francia en la construcción naval, gracias a la política creadora de Colbert. Por obra de este gran ministro de Luis XIV, no sólo tendrá esta Nación el más sistemático y completo ordenamiento del transporte marítimo (1), sino que además comenzará con él una política económica de amplio apoyo a la construcción naval. En Brest, Rochefort y Le Havre se crean astilleros para la construcción de la nueva flota francesa (2). Se promulgan, además, normas protectoras, primándose la construcción nacional y gravándose la construcción y la compra de buques en el extranjero. En 1670 el comercio con las colonias francesas estaba ya reservado a las naves nacionales.

Indice notorio del gran desarrollo que la cons -

= = = = =

rios, se estatuye en Alemania en el "schiffsfreunde", institución estudiada, principalmente, por LEWIS-BOYENS, "Dans Deutsche Seerecht", Leipzig-1897, T. I, págs. 140 y sigtes.; PEPPENHEIM, "Handbuch des Seerecht", Leipzig-1918, T. I, nº8, págs. 98 y sigtes.; y WUSTENDORFER, "Seechiffahrtsrecht", Leipzig-1923, en "Ehrenberg's Handbuch", VIII, 2ª, págs. 223 y sigtes.

1.-Ordenanza del transporte marítimo de 1681.

2.-BONFANTE, P. "Storia del Commercio", Turín-1946, V. I, parte 2ª, págs. 83 y sigtes.

trucción de buques alcanzó en esta época, lo suponen las normas que para el transporte marítimo van naciendo, con tal impulso que para "mediados del siglo XIX, por Derecho Mercantil se entenderá casi exclusivamente el Cambiario y el Marítimo" (1). Y esta idea es, sin duda, consecuencia del avance en el tráfico marítimo y en la construcción de buques masiva que se produce en las más importantes Naciones Europeas a partir del siglo XVI, y que se acentúa en las posteriores centurias.

I-1-5. Edad Contemporánea.

A partir de mediados del siglo XIX, se produce la incidencia de la "revolución industrial" en el campo de la construcción de buques, por aplicación a ésta de los avances científico-técnicos generales. La especialización de los bu-

= = = = =

- 1.-MOSSA, L. "Historia del Derecho Mercantil en los Siglos XIX y XX". Madrid-1948, pág. 18. Y esta opinión de MOSSA, en parte exagerada, es cierta si observamos la casuística práctica hasta mediados del siglo XIX (P.e., puede verse el "Archiv für Wechselrecht", año de 1852.

ques atendiendo al objeto de su transporte se acentúa (1), y el aumento de tonelaje nos llevará hasta los actuales grandes buques, auténticas ciudades flotantes. Con todo ello los buques van exigiendo fórmulas constructivas de muy alta especialización técnica, hasta el punto de que quizás la construcción naval, en general, es la de más avanzada tecnología entre las formas constructivas ordinarias.

La incidencia más importante que va a tener en el campo del Derecho Marítimo la alta especialización técnica de la construcción naval es la desaparición de la antigua forma constructiva "por cuenta propia", es decir, que constructor y propietario del buque coincidan en la misma persona (2). Con ello podemos decir que el contrato de cons

=====

- 1.-De una forma general y breve tratan la materia de buques especializados VEGA SANZ, R. y BELTRAN FLOREZ, L. "La Construcción Naval Española y la Integración Económica Europea", Madrid-1959, págs. 20 y sigtes.
- 2.-Salvo, por supuesto, el constructor que construya para vender después la nave, sin pedido previo (supuesto no ordinario), o la naviera con astilleros propios o construcciones estatales en astilleros nacionalizados.

trucción de buques como tal instituto jurídico, sólo se da de forma ordinaria y usual a partir de la segunda mitad del siglo XIX, aun cuando se haya dado en anteriores etapas históricas, como hemos visto, si bien hasta la Edad Contemporánea la construcción naval libre no era ordinario fenómeno, sino que, a lo más, coexistía con la construcción "por cuenta propia", bien sea por imperancia de los propios armadores particulares, bien por su unión en consulados, ligas, clubs, o consorcios.

Es importante establecer que en la actualidad se vienen produciendo una serie de incidencias de diverso tipo que suponen una alteración en los presupuestos tradicionales de la construcción de buques. Entre estas incidencias podemos distinguir, como más esenciales, las siguientes:

A) Aportación técnica del comitente.

La ya indicada tecnificación de las construcciones navales está produciendo en la actualidad un fenómeno de extraordinarias consecuencias jurídicas, cual es el de la planificación técnica impuesta al constructor, puesto que, en algunos casos, al astillero en el pedido se le imponen planos realizados por empresas consultoras de ingeniería naval, independientes de los órganos de estudios técnicos del astillero constructor. Este hecho de la planificación técnica ajena, supondrá una modificación esencial en las responsabilidades

del astillero constructor, que no deberá sino de seguir las instrucciones y especificaciones técnicas solicitadas y aportadas por el petitor de la obra o comitente, limitándose la responsabilidad del astillero al cumplimiento fiel y correcto de esas normas técnicas que le son impuestas, quedando libre, como es lógico, de las consecuencias que traigan causa de los posibles errores o incompetencias de los planos y datos técnicos aportados y exigidos por el comitente en su pedido.

Además de la indicada limitación de responsabilidad del astillero en la construcción y consiguientes garantías post-construcción, esta obra bajo aportación técnica del comitente supone un lógico abaratamiento en el precio del buque para el astillero.

B) Buques gemelos y en serie.

Otra fórmula de fábrica de buques que puede plantear problemas es el supuesto, de gran actualidad, de la construcción de buques gemelos o fabricados en serie.

En estos casos se produce una clara incidencia sobre precios, pues una única planificación técnica sirve para todas las construcciones. Existe también en estos casos una mayor dificultad en la individualización de estos buques, comparativamente a las construcciones personalizadas,

en cuanto que los casos comentados exigirían una individualización que vendrá sólo dada por el número de fabricación de los motores, nombre del buque, código internacional de señales, etc. Es una individualización menos particularista, normal en otro tipo de bienes muebles fabricados en serie y destinados también al transporte. El problema jurídico básico puede provenir del hecho de que la construcción en serie de buques sea tal que se adquirieran sobre catálogos, por muestreo de unidades ya realizadas o de otra forma similar. En tales casos, como veremos más adelante, es claro que la naturaleza del negocio jurídico contractual entre el comitente y el astillero no es ni con mucho un contrato de obra.

Por último, en estas construcciones puede darse una garantía por defectos técnicos sucedida en cadena, bajo una prueba unificada, por defectos de planificación incidentes en toda la serie construída.

Por lo demás, entendemos, la construcción de buques gemelos o en serie (salvo el caso de construcciones sobre catálogos), no supone un fenómeno de trascendencia jurídica respecto a la construcción ordinaria y particularizada de buques.

C) Influjo de las Sociedades Clasificadoras.

Finalmente, tienen en la actualidad gran trascendencia en las construcciones de buques las Sociedades de

clasificación, puesto que es usual que se pacte la inspección de los diversos elementos constructivos por parte de los técnicos de estas sociedades, y no se produce la recepción de la obra hasta que la clasificadora de su certificación a la construcción como correcta, según el tipo clasificatorio pactado.

Las sociedades clasificadoras pueden ser privadas o estatales, o privadas con reconocimiento oficial. La alta preparación de su elemento humano ha hecho que con el tiempo el armador que proyecta la construcción de un buque exija como garantía de calidad su intervención, e, incluso, que en casos esta intervención venga impuesta por las legislaciones nacionales.

Las compañías de seguros también consideran como de gran interés para la determinación de sus riesgos la clasificación de un buque, a la hora de aceptar la cobertura de riesgos en el seguro marítimo.

Lógicamente los cargadores expertos también suelen exigir la máxima calificación al buque que va a efectuar el transporte de sus mercancías, y en la determinación del cánón de arrendamientos y fletamentos de buques tienen considerable importancia las calificaciones de los mismos. Por supuesto que esa clasificación es trascendental a la hora de la fijación del precio en la compraventa de un bu-

que.

Las principales clasificadoras son el Lloyd's, el Bureau Veritas, el Registro Italiano, el American Bureau, la Teikoku, la Norske Veritas, el Germanischer, la British Corporation y el Registro de buques de la U.R.S.S.

El Lloyd's (1) como clasificadora se remonta a 1834, y el Veritas a 1829, y ambas son las más prestigiosas entidades de clasificación. Algunos buques llevan incluso la clasificación de las dos sociedades.

Es importante destacar, que suele darse una clasificación a la construcción, y que la misma puede variarse a resultas de los sucesivos reconocimientos periódicos posteriores, una vez que el buque entra en servicio.

Un problema de trascendencia que se plantea en relación con las sociedades clasificadoras, es el de su régimen de responsabilidad por errores en la clasificación (supuesto nada ordinario en la práctica) o en los informes dados a terceros. Vista la importancia de las certificaciones e informes de estas entidades, es lógico pensar que los errores emitidos en las mismas son muy fácilmente suscep -

= = = = =

1.-"Lloyd's Register of British and Foreign Shipping", es el nombre completo de esta importante clasificadora.

tibles de causar graves perjuicios a los interesados.

Las clasificadoras suelen determinar de antemano su irresponsabilidad a los efectos antedichos. Estas cláusulas o indicaciones de irresponsabilidad entendemos que no son válidas si hay en los hechos dolo, negligencia o culpa profesional, pues, como indica el Art. 1902 del Código Civil Español, "el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado", sin haber limitaciones extraordinarias a este mandamiento legal. Es decir, no caben cláusulas de irresponsabilidad sobre actos en que el causante intervino con negligencia o culpa, ni es materia disponible por los particulares de forma unilateral.

Todas estas incidencias vistas, a más de las ordinarias de los contratos de obra, han supuesto que la práctica corriente de los contratos de construcción de buques exija su plasmación por escrito, independientemente de que los Derechos nacionales exijan o no esta formalidad, puesto que con ello se consigue la determinación de las obligaciones de las partes, su prueba, y, en fin, la seguridad jurídica de los contratantes.

I-2.EVOLUCION HISTORICA DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION
DE BUQUES.

I-2-1.Introducción.

El contrato de construcción de buques como tal es una realidad institucional que no tiene un origen más remoto a la Alta Edad Media europea, aún cuando las construcciones navales, por supuesto, se han dado en mayor o menor medida en todas las épocas, como hemos visto en la anterior sección histórica.

Con anterioridad a la Alta Edad Media existía, como decimos, construcción naval, pero técnico-jurídicamente no podemos decir que existiese contrato de construcción, en general. La fórmula constructiva normal era la denominada "por cuenta propia". Suponía que el mismo propietario del buque futuro actuaba la construcción de su propio navío, con la mano de obra proporcionada en parte por la que iba a ser la futura tripulación, y con el asesoramiento e inspección técnica de copistas y carpinteros especialistas en la construcción y aparellaje de naves, denominados calafates o carpinteros de ribera, cuya actuación desde el punto de vista jurídico suponía un contrato de prestación de servicios. Es de

cir, los calafates actuaban bajo la dependencia de un principal o constructor propiamente dicho, el cual, como indicamos, coincidía con la persona propietaria de la res nova. Desde el punto de vista técnico era lógica esta fórmula de fábrica de buques, en cuanto que la simplicidad de las construcciones no exigía de mayores tecnicismos ni conocimientos muy especializados.

I-2-2. La Edad Media.

Con el desarrollo del comercio se produjo en la Edad Media un gran impulso en la construcción de buques, en cuanto vehículos necesarios para el transporte marítimo, el más capaz de los transportes. Esto hizo que estas construcciones alcanzasen una estimable especialización técnica, y con ella la de los calafates y redactores de planos y copistas.

Las asociaciones de comerciantes establecieron astilleros comunes, en los cuales prestaron sus servicios como empleados fijos los principales carpinteros de ribera de la época. Otros se establecieron por su cuenta y, salvo pedidos de escasa consideración, siguieron contratándose bajo regímenes constructivos "por cuenta propia" del constructor-propietario. Sin embargo, en los pobres e insuficientes

tes astilleros de los calafates establecidos libremente, comenzaron a darse los primeros contratos de construcción de buques strictu sensu, si bien de tan escasa importancia que apenas nos quedan noticias históricas de ellos. Esto agravado por el hecho de que en sus posibles contenciosos con sus petidores-comitentes, no podían acudir en demanda de justicia a los rápidos tribunales comerciales, en primer lugar porque su condición de comerciantes era puesta en duda, y, en fin, porque estos tribunales especializados dependían en buena parte de los consulados de mercaderes.

Pese a ello, de las pocas noticias históricas que tenemos, sabemos que el contrato de construcción de buques se consideraba, en su naturaleza jurídica, como compraventa de cosa futura, siguiendo la normativa que para los contratos de ejecución de obras había establecido el Corpus Iuris de Justiniano, y que se extendió por Europa durante esta época (1), y con la máxima fuerza en el Renacimiento, de forma que las instituciones del Derecho Romano serán el

= = = = =

1. "Instituciones". N.º IV, L. III, T. XXIV.

"alma mater" del Derecho Occidental (1).

I-2-3. Época Moderna.

Entre los siglos XVI a XVII se va produciendo una lenta evolución de la construcción "por cuenta propia" a la construcción bajo pedido o "a forfait". Es decir, y jurídicamente, va normalizándose la existencia de contratos de construcción de buques.

La creciente especialización de la construcción naval, la independización y regulación protectora del gremio de calafates, y las inversiones en los astilleros independientes en comandita o por creación directa, suponen el despegue económico de este negocio. De esta forma pueden empezar a competir, aún débilmente, tanto frente a los astilleros de consorcios de armadores y consulados de mercaderes, como frente a los astilleros estatalizados.

A nuestro juicio, los principales elementos de incidencia en esta evolución histórica son los siguientes:

= = = = =

- 1.-ARIAS RAMOS. "Derecho Romano", Madrid-1951, págs. 568 y sigtes.

a) La creciente especialización y alta tecnificación de las construcciones navales, que fueron imposibilitando la construcción a personas no técnicas, con lo que la construcción "por cuenta propia" de particulares no agrupados en consorcios o ligas quedó herida de muerte.

b) Consecuentemente, el progresivo encarecimiento de estas construcciones, que a la larga limitó los negocios navieros en manos de grandes comerciantes, consulados, corporaciones y ligas mercantiles, y el poder real. Ello supuso una lucha económica entre los astilleros independientes y los afectos a consorcios, en claro perjuicio de éstos últimos, puesto que la escisión nacía en el mismo seno de los comerciantes, dados los apoyos económicos de capitalistas (sociedades en comandita) al nuevo floreciente negocio de los astilleros privados independientes.

c) El fortalecimiento de los gremios, y entre ellos del de calafates, protegidos por medidas legislativas (1) impedoras de la competencia, lo que hizo, unido a la creciente especialización, impedir las construcciones no fis

= = = = =

1.- Con el reforzamiento de los gremios y profesiones la monarquía seguía la inteligente política de creación de una nueva clase media destinada a contrarrestar el gran poder de la nobleza.

calizadas por los calafates.

d) La misma tendencia mercantilista a la constitución de grandes empresas (navieras en este caso), que precisaban de construcciones en masa.

e) La competitividad en los transportes marítimos entre las naciones desarrolladas, que suponían la necesidad de naves cada vez de más alto tonelaje y más seguras y rápidas en la navegación.

En el siglo XVI todavía la forma de contratación para la adquisición de buques por construcción era la verbal, usualmente. Por escrito no se recogían más que los planos técnicos. Posteriormente fueron especificándose los aspectos técnico-constructivos, y, por fin y progresivamente, fueron incorporándose a las especificaciones cláusulas contractuales. Con ello se llegaría, en los siglos XVIII y XIX, a un deslinde formal entre contrato y planos y especificaciones técnicas.

Por lo demás intervenían en la regulación de las relaciones jurídicas de las partes los usos de la plaza (1),

= = = = =

1.- Pueden verse a los efectos los "Diarios del Archivo Antiguo de las Casas Consistoriales", del Archivo Municipal de Barcelona.

en parte los estatutos y normativas de consulados, e influían también los "precedentes" de los tribunales comerciales. Como normativa legal reguladora, en España, tenemos originalmente a las Leyes de Partidas de Alfonso X "El Sabio", y los fueros y leyes que de ellas tuvieron causa. Debe indicarse que la regulación de Las Partidas en la materia es muy escasa, y que de las normas aplicables se deduca la posibilidad de regular el contrato de construcción de buques por las normas de la compraventa (como de res futura, conforme a la influencia del Derecho Romano justinianeo), o por las del arrendamiento de obras (1).

La equiparación que se daba en estos tiempos entre compraventa (de cosa futura) y construcción de buques es tan palpable que cuando se observó el peligro de las excesivas transmisiones de buques al exterior, o las constru-

= = = = =

1.-Partida V, T.VIII, Ley XVII, titulada bajo el genérico epígrafe de "Quáles deben ser las obras que prometen los maestros de facer á pagamiento de los señores". Leyes de Partidas, edic. Real Academia de la Historia. Madrid-1807, T. III, págs. 227-228. En general los contratos de obra se pactaban verbalmente ("diciendo así que farán tal labor"), y el pago total se realizaba, salvo pacto, a la recepción de la obra terminada ("que se pagarán della quando la vieren acabada").

cciones en astilleros españoles a favor de armadores extranjeros, también muy abundantes en deterioro de la celeridad de pedidos a armadores nacionales, una provisión real limitativa de estos negocios (provisión del año de 1563), equiparaba ambas fórmulas adquisitivas de la propiedad bajo la denominación genérica de "ventas".

En los siglos XVI y XVII todavía siguen dándose construcciones "por cuenta propia", si bien normalmente realizadas por astilleros privados para vender después las naves por ellos construídas a terceros. ZABALA (1) cita textualmente al capitán ESCALANTE (2), el cual en el año 1575 decía, refiriéndose a los constructores de la canal de la ría del Nervión: "Porque como allí lo han tomado por oficio y granjería y las hacen (las naves), no para navegar ellos en ellas, sino para intento de tornarlas luego a vender pa-

= = = = =

- 1.-ZABALA Y ALLENDE, F. "El Consulado ... Ob. Cit., Bilbao-1907, págs. 116 y sigtes.
- 2.-ESCALANTE DE MENDOZA, J. "Itinerario de Navegación de los Mares y Tierras Occidentales". Sevilla-1575.

ra estas navegaciones en los mares occidentales". Y en el mismo sentido la exposición de una pragmática real del siglo XVII (1), la cual decía refiriéndose también a los astilleros del Señorío de Vizcaya: "Si algunos navíos grandes se fabricaban en el dho Señorío fue para venderlos en Sevilla por género de mercancía para la carrera de Indias".

Además de estas "obras acabadas", los astilleros construían también bajo pedidos previos de "particulares de otros puertos o con destinación a Indias" (2). El "de otros puertos" del texto se refiere a los buques de gran tonelaje construídos en Vizcaya, ya que los comerciantes viscaínos utilizaron por entonces el pequeño navío para sus transportes, al parecer debido a que se consideraba de más fácil manejo en las normalmente turbulentas aguas del Mar Cantábrico, y también, y principalmente, por la escasez de calado que tenía la ría del Nervión.

==== - - - - -

1.-Del año de 1610.

2.-GUIARD Y LARRAURI, T. Historia del Consulado ...Ob.Cit.
Bilbao-1913, T.I, pág.204.

Desde finales del siglo XVII se comienza el fomento de la plasmación escrita del contrato de construcción de buque, tratándose en muchos casos de documentos públicos (1). En los protocolos notariales de estos siglos se observan ya contratos de construcción que especifican detalladamente plazos de actuación, planos, precios, elementos utilizables, calidades, fecha de botadura, conformación del armamento del buque, tipos de materiales férricos a utilizar, decoración del navío, clases de maderamen, dimensiones, tonelaje aproximado, etc. (2).

En estas escrituras se atiende más a la fijación de los elementos materiales y técnicos de la obra objeto del contrato que a la configuración jurídica del mismo. Sin embargo, sigue manteniéndose la tesis de otorgar al contrato de construcción la calificación de compraventa de cosa futura, teoría que tuvo gran predicamento en los

= = = = =

- 1.- Documentos Públicos del "Archivo Histórico de Vizcaya". Protocolos de Escribanos. Siglos XVII y XVIII.
- 2.- Véase, p.e., el Protocolo del año 1745 del Escribano C. de Achutegui. Archivo histórico de Vizcaya; documentos públicos, epíg. 2681.

siglos XVIII y XIX por influjo de la doctrina mercantilista francesa, tradicionalista en este punto, influencia que se acrecentó desde la codificación napoleónica y su extensión a otros códigos nacionales.

I-2-4. Epoca Contemporánea.

Desde mediados del siglo XIX (1) la construcción de buques "por cuenta propia" deja de ser fórmula normal constructiva (salvo, como ya hemos indicado con anterioridad, en los casos de grandes compañías navieras con astilleros propios, constructores partícipes en negocios de armadores, o construcción estatalizada), y, prácticamente, no hay ya más construcción que la actuada "bajo previo pedido". La época fijada por la práctica totalidad de la doctrina como momento histórico clave de este cambio jurídico es la segunda mitad del siglo XIX (2), coincidiendo con la apli -

= = = = =

- 1.-DESJARDINS."Introduction historique a l'étude de Droit Commercial Maritime", Paris-1890, págs.112 y sigtes.
- 2.-DESJARDINS."Traité de Droit Commercial Maritime". Paris-1878-1882, T.I, n^os.59 y sigtes.;PIPIA."Trattato di Diritto Marittimo", Milán-1900, T.I, págs.29 y sgtes.;

s./

cación al buque de las nuevas técnicas e inventos propios del maquinismo industrial, que supuso en el mar la revolución de medios (abandono definitivo de la vela e implantación de la propulsión mecánica).

Sin embargo, a simples efectos dogmáticos, la doctrina sigue haciendo la distinción entre ambas fórmulas de fábrica de buques (1), si bien sólo en la de "bajo pedido" existe propiamente contrato de construcción, en cuanto que hay diversidad de partes y contraprestaciones, por lo cual la doctrina más consecuente al tratar del contrato de construcción se refiere sólo a la fórmula "bajo pedido" (2), aunque ambos tipos constructivos coexistan como modos de adquirir la propiedad (3).

= = = = =

ASCOLI, "Nel Commentario al Còdice di Commerce", Turín-1923, págs. 31 y sigtes.; MACLACHLAN, "A treatise on the Law of Merchant Shipping", Londres-1923, págs. 2 y sigtes.; SCIALOJA; "Sistema del Diritto della Navigazione", Roma-1933, págs. 120 y sigtes.
1.- Pueden verse, entre otros muchos autores, a FELDMANN, A.

"Notes et questions de Droit Maritime", París-1906, págs. 46 y sigtes.; y DIEZ MIERES, A. "Derecho de la Navegación", Buenos Aires-1954, T. I, págs. 112 y sigtes.

2.- SANCHEZ CALERO, F. "Instituciones de Derecho Mercantil", Valladolid-1973, pág. 511.; BROSETA PONT, M. "Manual de Dere-

En la actualidad la forma ordinaria de contratar la construcción del buque es la escrita, bien porque expresamente lo exija así la legislación interna, bien porque se precise para la actuación de garantías crediticias, bien, finalmente, porque la seguridad jurídica de las partes contra tantes así lo impone, dada la complejidad práctica de las contraprestaciones de las partes contratantes, que hace fijar de la forma más concreta y clara posible cláusulas con tractuales que eviten disparidades en la interpretación de las respectivas obligaciones de constructor y comitente.

Se observa en la práctica de las contrataciones que se huye de la calificación jurídica del contrato. Realmente, como en todos los contratos de obra en que prima una obligación de hacer de la que resulta una res nova, en

= = = = =

cho Mercantil", Madrid-1974, págs. 718 y sigtes.

- 3.-GARRIGUES, J. "Curso de Derecho Mercantil", Madrid-1956, T. II, págs. 683 y sigtes.; URIA, R. "Derecho Mercantil", Madrid-1966, pág. 859; SANCHEZ CALERO, F. Instituciones ... Ob. Cit. pág. 512.; BROSETA PONT, M. Manual ... Ob. Cit., pág. 717.

el contrato de construcción de buque puede darse una naturaleza jurídica de compraventa de cosa futura o de arrendamiento de obra (locatio-conductio operis). Esta dicotomía calificadora del contrato de obra no es nueva. Ya en Roma se debatía este punto entre la Escuela Sabiniana y la Proculyana, manteniendo la primera la tesis de la compraventa de cosa futura y la segunda la de la locatio-conductio operis. El Corpus Iuris de Justiniano admitió la tesis de la Escuela de Sabino (1), extendiéndose tal calificación entre los juristas occidentales desde la Edad Media por vía del renacimiento del Derecho Romano y su influencia en las legislaciones nacionales, la cual llega hasta nuestros días. (2)

Incluso la doctrina francesa más clásica (3) propugna la calificación de este contrato como compraventa de cosa futura cuando el constructor proporcione los materiales del buque a construir (aportación ordinaria y usual en la práctica).

= = = = =

- 1.-ARIAS RAMOS. Derecho ...Ob.Cit., págs.568 y sigtes.
- 2.-GARCIA-GALLO, A. "Manual de Historia del Derecho Español" Madrid-1967, T. I, nº213, pág.103.
- 3.-P.e., BONNECASE. "Traité de Droit Commercial Maritime", Paris-1923, págs.261 y sigtes.; WAHL. "Précis theorique et pratique de Droit Maritime", Paris-1924, págs.34 y sigtes.; RIPERT, G. "Droit Maritime", Paris-1950, págs.340 y sigtes.

La línea doctrinal que sustenta la tesis de la calificación de este contrato como de arrendamiento de obra está representada hoy, sobre todo, por la doctrina científica italiana y española (1), hasta el punto de que en ellas, en general, no se considera la posibilidad del tratamiento de la compraventa de cosa futura.

Por último, y en base al principio jurídico general obrante en todo el ámbito del Derecho Privado relativo a la libertad paccional, se sostiene por parte de la doctrina de los autores la posibilidad de que los contratantes determinen por el imperio de su voluntad la calificación contractual (2), e incluso se propugna, como mejor solución práctica y respecto a lo no acordado por las partes, la aplicación conexionada de las normas del arrendamiento

= = = = =

1.-Puede consultarse al efecto a SANCHEZ CALERO, F. Instituciones ...Ob.Cit.,pág.511.

2.-MIRABELLI."Dei Contratti in generale",Turín-1958,págs. 146 y sigtes.;y SANCHEZ CALERO, F. Instituciones ...Ob. Cit.,pág.511.

miento de obra y las del contrato de compraventa (1).

Hay que consignar que el intento de determinar una calificación sobre la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque no supone en absoluto un simple prurito científico, ni siquiera un necesario intento dogmático. Por el contrario, la determinación de la naturaleza jurídica del contrato tiene unas consecuencias prácticas de muy extraordinaria importancia. En efecto, según estemos ante una venta de cosa futura o ante un arrendamiento de obra, podrá variar la persona titular de los derechos de dominio durante la construcción del buque. Los riesgos de lesión o pérdida durante la construcción variarán igualmente según el principio *res perit domino* (la cosa se pierde para su dueño). La hipoteca del buque en construcción podrá también presentar problemas derivados de la calificación contractual, pues, vista la posible modificación en la titularidad dominical, sólo puede garantizar en hipoteca el investido con las atribuciones de la pro -

= = = = =

1.-SANCHEZ CALERO, F. Instituciones ...Ob.Cit.,pág.511.

piedad respecto al bien hipotecado. En fin, los problemas prácticos derivados de la calificación de la naturaleza jurídica del contrato son múltiples (quiebra del constructor pendiente el contrato, seguro del buque en construcción, embargos, etc.).

I-3-Regulación del Contrato de Construcción de Buques
en el Derecho Comparado.
Normativa Convencional Comparada.

I-3-1.Derecho Francés.

En materia de construcción de buques el Código de Comercio de Francia fue modificado por Ley de 3 de Enero de 1967. El Capítulo II de esta Ley se dedica íntegramente a la construcción de buques (1). Según este articulado (que inteligentemente se refiere sólo a la construcción "a forfait" o bajo pedido, único supuesto en que existe contrato de construcción), el contrato debe establecerse por escrito, exigencia formal que se extiende incluso a las modificaciones posteriores, bajo pena de nulidad.

Salvo que las partes contratantes expresamente determinasen lo contrario, se considera propietario del buque durante la construcción al propio constructor. Es decir, hasta la recepción de la obra (res nova), lo construido per

= = = = =

1.-Arts.5 a 9.

tenece en dominio al astillero. Pese a la recepción el comitente mantiene sus derechos de garantía respecto al buque construído y recepcionado por un plazo prescriptorio legal de un año.

Esta regulación, que exige la formulación contractual documentada, se completa y reitera por el Capítulo III de la Ley de 3 de Junio de 1967, que se refiere textualmente a "Las formas de los actos relativos a la propiedad de los buques", determinándose que "todo acto constitutivo, translativo o extintivo de la propiedad o de cualquier otro derecho real sobre buque francés, debe, bajo pena de nulidad, ser plasmado por escrito (1).

Además el constructor queda obligado, a efectos públicos, a hacer declaración del contrato ante la autoridad administrativa competente, salvo que el tonelaje bruto de la nave a construir no exceda de las diez toneladas (2).

= = = = =

1.-Párrafo 1º, Art. 10º.

2.-Arts. 5 y 6 del Decreto de 27 de Octubre de 1967, denominado "Estatuto de Buques".

Por otra parte podemos decir que, en general, "la doctrina y la jurisprudencia francesas están de acuerdo en calificar este contrato como una venta de cosa futura" (1). En este sentido es cita jurisprudencial obligada la sentencia del Tribunal de Cholet de 1949 (2).

El contrato de construcción de buques se reputa en todo caso como mercantil para el constructor (3), mientras que será mercantil o civil para el comitente según vaya o no a destinar el buque a la navegación comercial.

I-3-2. Derechos Belga y Holandés.

En ambas Naciones se ha venido sustentando el criterio francés de calificación del contrato como venta de cosa futura.

=====

- 1.-CHAVEAU, P. "Traité de Droit Maritime", Paris-1958, pág. 97.
- 2.-Sentencia del Tribunal Civil de Cholet, de 27 de Julio de 1949.
- 3.-Según el criterio expresado por el Art. 633 del Código de Comercio Francés.

La construcción, lógicamente, se observa como modo de adquirir la propiedad del buque originariamente. Como tal es precisa la contratación documentada (Art. 195 del Código de Comercio Belga, en aplicación analógica, y Art. 309 del Código de Comercio Holandés, el cual exige también la inscripción en el registro).

El contrato de construcción de buque en ambas legislaciones se reputa como mercantil en cuanto que como mercantil se califica la actividad de toda empresa de construcción, y como mercantil se considera también todo acto de transferencia dominical sobre buques, tanto destinados a la navegación interior como exterior (Arts. 633 y 4-4º de los Códigos de Comercio Belga y Holandés, respectivamente).

1-3-3. Derecho Portugués.

El código de Comercio de Portugal determina que "los contratos que tuvieren por objeto la construcción de naves deben ser realizados por escrito" (1). Incluso se e-

= = = = =

1.-Art. 489 del Código de Comercio Portugués.

xige la forma escrita para el contrato de reparación de buques, cuando el importe de la reparación exceda de la mi tad del valor del navío. Para mayor fijación del principio de la formalidad documental del contrato, el Art. 490 del Código de Comercio de Portugal determina que todo contra to transmisivo de la propiedad del buque debe ser celebra do por contrato auténtico o autenticado (1).

El contrato se califica como mercantil a todos los efectos. Por otra parte, la doctrina clásica mercantilis ta aunque estudia los dos tipos de calificación de la naturaleza jurídica de la institución, conviene, y esta calificación es la que impera actualmente dentro de la doctri na científica del Derecho Mercantil en Portugal, en la a -preciación arrendaticia de obra.

El nuevo Código Civil Portugués de 1966, compli -ca la calificación contractual y el carácter adquisitivo al decir en su Art. 1212 que "en el caso de contrato de em resa de construcción de cosa mueble con materiales sumi -nistrados, en todo o parte más importante, por el empresa -

= = = = =

1.-Comentado por ANTERO, A. "Comentario ao Codigo Commer -cial Portuguez", Oporto-1915, V. II, págs. 315 y sigtes.

rio, la aceptación de la cosa implica la transferencia de la propiedad para el dueño de la obra; si los materiales hubieran sido suministrados por éste, continúan siendo de su propiedad, así como es de su propiedad la cosa luego que sea concluída".

En el caso de construcción sobre inmuebles introduce legalmente las tesis de la especificación en el contrato de construcción, al decir, en el segundo párrafo del Art. 1212, que "en el caso de contrato de empresa de construcción de inmuebles, siendo el suelo o la superficie de pertenencia del dueño de la obra, la cosa es de propiedad de éste, aunque sea el empresario quien suministre los materiales; éstos se consideran adquiridos por el dueño de la obra a medida que van siendo incorporados al suelo".

I-3-4. Derecho de la Alemania Federal.

El Código de Comercio Alemán (H.G.B.) no se refiere expresamente al contrato de construcción de buques, por lo que hay que acudir a la ley civil común como supletoria, conforme determina el Art. 2 de la "Ley de Adaptación para el Planteamiento del Código de Comercio".

El B.G.B. (Código Civil Alemán) determina que el

suministro de una obra fungible se regula por las disposiciones de la compraventa, y de no fungible por las de ésta y el arrendamiento de obras. Dada la dificultad en la determinación de la fungibilidad, doctrina y jurisprudencia están de acuerdo en una aplicación normativa mixta (1).

Aunque a priori la legislación civilística germana no exige formalidades para la adquisición del dominio sobre ~~(en)~~ muebles, en cuanto a la adquisición de buques respecta se exigen a efectos prioritariamente administrativos, y la doctrina de los autores califica, salvo peculiaridades contractuales, el contrato como mercantil, habiendo divisiones científicas entre las consideraciones de la compraventa de cosa futura y el arrendamiento de obra en la determinación de la naturaleza jurídica.

- - - - -

1.- Sobre la dificultad determinativa de lo fungible, véase a MARTIN PEREZ, P. "Los bienes y su clasificación", en Nueva Enciclopedia Jurídica Seix, Barcelona-1951, Vol. III, pág. 356.

I-3-5. Derecho Anglosajón.

Para el Derecho Británico el contrato de construcción de buques supone, en esencia, una compra de res futura (1). Como sabemos, la adquisición del buque se puede ir actuando paulatinamente a la construcción, con recepciones parciales, o por una recepción final a la terminación de la construcción (2). En estos casos la jurisprudencia viene sentenciando que la propiedad permanece en el dominio de los constructores hasta la terminación del buque de forma absoluta, si la recepción es final, y parcialmente si media pacto de recepciones paulatinas.

A la terminación de la construcción el astillero debe librar certificado en tal sentido al comitente (3), y, salvo que éste haya adquirido la propiedad gradualmente, debe entregarle "escritura de venta" (4).

-
- 1.-Sale of Goods Act, de 1893.
 - 2.-Regla 5-1, Secc. 18, de la Sale of Goods Act.
 - 3.-Merchant Shipping Act, de 1894, Secc. 10.
 - 4.-MACLACHLAN. A treatise... Ob. Cit., págs. 19 y sigtes.

La exigencia de documentabilidad contractual se entiende implícita en la teoría del Derecho Británico sobre construcción de buques (1).

Lo visto para el Derecho Británico es aplicable a todos los Derechos de influjo sajón, con particularidad de las nacionales de menor entidad. En concreto, a efectos del Derecho de los Estados Unidos de Norteamérica puede verse su Código de Comercio Uniforme (2), seguidor de las tendencias compraventistas.

1-3-6. Derecho Italiano.

En Italia el Código de la Navegación (3) exige la formulación por escrito del contrato de construcción de naves bajo pena de nulidad (4).

- - - - -

- 1.-Ver a CHORLEY y GILES, "Derecho Marítimo", Barcelona-1962, págs.29 y sigtes. Traducción y Notas de Aplicabilidad al Derecho Español de SANCHEZ CALERO, F. (al objeto, págs.35-36).
- 2.-Pueden consultarse los comentarios de TUNC, A. "Código de Comercio Uniforme de los EE.UU.", París-1971.
- 3.-Promulgado por Decreto del 30 de Marzo de 1942.
- 4.-Para CARRESI, "La Transazione", Torino-1945, pág.147, la ...s/

En concreto, el Art.237 del Codice della Navigazione expresa que "el contrato de construcción de buque, las sucesivas modificaciones o su revocación, deben constar por escrito bajo pena de nulidad". Esta formalidad no es necesaria para los buques de propulsión mecánica que no excedan de diez toneladas, o, en otro caso, de veinticinco.

A efectos publicitarios el contrato debe ser inscrito en el registro de buques en construcción. A falta de inscripción, y salvo prueba en contrario, el buque se considera construído "por cuenta propia" del constructor (1).

En cuanto a la calificación sobre la naturaleza jurídica del contrato hay discrepancias. La doctrina mercantilista más clásica distingue entre el supuesto de

forma escrita es necesaria simplemente ad solemnitatem para la validez de la transacción relativa al contrato de construcción de buque. Sin embargo la jurisprudencia exige la forma escrita ad substantiam (P.e., la Sentencia de la Corte de Casación de 12 de Enero de 1955).

1.-Art.238-1º del Codice della Navigazione.

que el comitente ponga los materiales para la construcción o no realice estas aportaciones (1). En el primer caso se sustenta la teoría de la adquisición a título originario mediante el contrato de arrendamiento de obra, y en el segundo la de la adquisición a título derivativo y por el contrato de compraventa de cosa futura, para una minoría, y por el del arrendamiento de obra, para la mayoría.

La doctrina moderna en Italia tiende a resolver el problema unitariamente, calificando la adquisición del buque por construcción como originaria y en base al contrato de arrendamiento de obra, siguiendo así la tesis formulada ya por CARNELUTTI (2). Para este autor el arrendamiento de obra no mira tanto a una sucesión dominical del lo -

- - - - -

- 1.-LORIZIO."Il Contratto di Appalto",Padova-1939,nº49,págs. 103 y sigtes.;BRUNETTI."Diritto Marittimo Privato Italiano",Torino-1929,T.I.,nº128,págs.399 y sigtes.;SCIALOJA. Sistema ...Ob.Cit.,pág.256;RUBINO."L'appalto",Torino-1946, nºs.301 y sigtes.,págs.358 y sigtes.;PIPIA.Trattato ... Ob.Cit.,V.I,nºS.42-43,págs.47 y sigtes.
- 2.-CARNELUTTI."Teoria Giuridica della Circolazione",Padova-1933,págs.98 y sigtes.

cator al conductor, cuanto a una adquisición originaria a favor del primero. La diferencia entre el arrendamiento de obra y la venta de cosa futura está precisamente en que por virtud de ésta última la res nova nace en el dominio del vendedor y después pasa al del comprador, mientras que el locator operis adquiere sin más la propiedad de la res nova, la cual nunca está en el dominio del conductor.

La materia no queda suficientemente resuelta en el Derecho positivo italiano, pues si bien el Codice Civile parece inclinarse hacia la calificación del contrato de construcción, en todo caso, como arrendamiento de obra, en el ámbito más esticto del Derecho Marítimo la materia se complica algo con la redacción del Art. 238 del Codice della Navigazione, ya visto, y mucho en el Reglamento para la Navegación Marítima, el cual en su Art. 411, y respecto al buque en construcción, expresa que se indicará "el nombre del constructor y el del propietario", dición que difi culta las tesis compraventistas, escasas por otra parte en la elevada doctrina científica italiana, y que pese a opiniones extremas de difícil sustento, nos inclinan a pensar en la congruencia arrendatista del Derecho positivo italiano, con plena coincidencia de la normativa civil común y la mercantilista-maritimista.

La materia era todavía más clara en el Derecho positivo italiano a la luz del Código de Comercio de 1882, y sin la actual incidencia administrativa en la materia. A estos efectos, y sobre el derogado Código de Comercio italiano, VIVANTE (1) distingue claramente entre las posiciones del comitente y del contratista, entendiendo aquél como propietario adquirente originario y al contratista como deudor de la obra y acreedor de su precio, con responsabilidad extensiva a la "buena marcha" del buque. En palabras de VIVANTE "el constructor es responsable de las personas y de los materiales que emplea; su responsabilidad no cesa con la entrega del buque"... "en este derecho del comitente está la defensa de todos aquellos que deberán confiar al buque la vida y fortuna".

El Código de Comercio Italiano de 1882 exigía ad probationem la constatación escrita del contrato de construcción y su inscripción en los registros del departamento marítimo del lugar de construcción para afectar a

- - - - -

1.-VIVANTE, C. "Instituciones de Derecho Comercial", Roma-1928, nº175, págs. 414-415.

terceros (1). Por otra parte, la construcción en general figuraba en el Código de 1882 entre los actos objetivos de comercio (2).

En todo caso en la actualidad tampoco hay dudas en la calificación mercantil del contrato de construcción de buques en Italia.

1-3-7. Derecho del Japón.

El contrato de construcción de buques no está regulado con especialidad dentro del Código de Comercio del Japón, revisado en 1951. Por ello hay que acudir, como expresa el Art. 1 del Código, a la normativa supletoria del Código Civil.

A los efectos, el Código Civil incluye el contrato de construcción dentro del género de los de obra, como arrendamiento de obra. Además, no se requiere por ley forma-

1.-Arts. 481 y 482, respectivamente, del derogado Código de Comercio de Italia de 1882.

2.-Art. 3, apartado 1º, del referido Código.

lización documental, salvo la necesaria a efectos de la inscripción del buque (1), la cual no obra en naves cuyo tonelaje bruto sea de menos de veinte toneladas o cuya capacidad de carga sea menor a los doscientos "kokou" (2).

El buque en el Derecho Japonés, a los efectos mercantiles, sólo se reputa como tal cuando se vaya a destinar a la realización de actos mercantiles en navegación marítima. En este caso su contrato de construcción se califica como mercantil (3).

I-3-8. Derecho de la U.R.S.S.

El Código de la Navegación Marítima Mercante de la U.R.S.S. del 14 de Junio de 1929, modificado por Ley de 1 de Abril de 1953, aunque normatiza en general el buque y su propiedad, no observa la construcción como forma adquisitiva. Por ello hay que acudir al Derecho Común que, de

- 1.-Art.686 del Código de Comercio del Japón.
- 2.-Medida de capacidad que suma diez "shakou", que a su vez supone una medida de longitud de 100/333 del metro.
- 3.-Art.501 del Código de Comercio Japonés.

forma genérica, cataloga los contratos de construcción como arrendamientos de obra.

Dada la estatalización productiva de los sistemas comunistas, los astilleros son en todo caso empresas estatales o cooperativas soviéticas, es decir, entes sometidos en su contratación al Derecho Empresarial Público.

La propiedad de los buques sólo es posible para la Administración y las Empresas Estatales (1), las cooperativas soviéticas, y las personas jurídicas y físicas (estas dos últimas sometidas a limitaciones legales y controladas muy estrictamente por el Comisariado del Pueblo para el Transporte por Agua)(2).

En cualquier caso la inscripción en el Registro de Buques es obligatoria para todo buque nacional (3).

- - - - -

- 1.-Art.6 del Código de la Navegación Marítima Mercante.
- 2.-Las personas físicas y jurídicas no pueden poseer naves que excedan de cincuenta toneladas, ni de potencia superior a 20 CV, deportivas hasta 10 CV, y de pesca hasta 20 toneladas si son de propulsión mecánica. En todo caso bajo el control y permisos del Comisariado del Pueblo.
- 3.-Arts.116 y sigtes. del Código de la Navegación Marítima Mercante.

Obviamente, en caso de construcción para extranjeros se está a la contratación privada en cada caso concreto de la práctica.

I-3-9. Derecho Hispanoamericano.

Con respecto a Argentina, su Código de Comercio no regula la materia de la construcción de buques, por lo que hay que acudir, supletoriamente, a la normativa del Código Civil. En el se determina el contrato como arrendamiento de obra, actuándose en la práctica formalidades contractuales.

La doctrina científica argentina y la jurisprudencia aplican conexionalmente a estos contratos la normativa arrendaticia de obras, la de la compraventa y los pactos libremente estipulados por las partes.

El contrato se regula como mercantil por la doctrina de los autores (1).

Una razonada tesis en favor del arrendamiento de

1.-DIEZ MIERES. Derecho ... Ob. Cit., T. I, pág. 112.

obra como calificación de la construcción de buques pactada la encontramos en la doctrina científica argentina en REZZONICO (1), dentro de un completo estudio sobre las obligaciones derivadas de los contratos.

Debe destacarse, por otro lado, que la generalidad de los Derechos de las Naciones Hispanoamericanas tienen una regulación en la materia muy similar al sistema argentino observado (2).

En Puerto Rico, el Código de Comercio vigente es originariamente el español de 1885. Empero el especial Status político puertorriqueño hace que "aunque algunos preceptos contenidos en este Libro III ("Del Comercio Marítimo) están en contradicción con leyes federales, como las del almirantazgo, navegación, etc., y con las reglas del Derecho Marítimo Internacional, aceptadas o modificadas por los tribunales de los Estados Unidos, o enmendadas por el transcurso del tiempo, se ha dejado pendiente la revisión de este

- 1.-REZZONICO."Estudio de los contratos en nuestro Derecho Civil", Buenos Aires-1969, T. II, págs. 738 y sigtes.
- 2.-A lo más las diferencias se integran en exigencias documentales.

Libro hasta que se pueda fijar el alcance de la misma con más precisión, después que se haya determinado, por autoridad competente, cual habrá de ser la solución definitiva del actual status político de Puerto Rico" (1). Transitivamente tendremos que decir con CASELLAS (2) que "las de ci si o ne s de la Corte de Apelación de Boston sostienen el poder de Puerto Rico para legislar en materia de Derecho Marítimo y que posiblemente han abierto las puertas a la aplicación en Puerto Rico del Cuerpo del Derecho Marítimo contenido en el Libro III del Código de Comercio de Puerto Rico".

El Código de Comercio del Perú, promulgado el 1º de Julio de 1902, supone una adopción del Código de Comercio Español de 1885, por lo que le es aplicable lo que a continuación se dirá sobre Derecho Español (3).

- - - - -

- 1.-Extracto de la nota referente al Libro III del Código de Comercio de Puerto Rico, publicada en la edición oficial del Código en 1932.
- 2.-CASELLAS, E. "The Admiralty Jurisdiction in the Commonwealth of Puerto Rico", en Rev. C. Abogados de Puerto Rico, V. XXII, nº2, Febrero-1962, pág. 193.
- 3.-Puede verse a DE LA LAMA, M. A. "Notas críticas, explicativas y de concordancia al Código de Comercio y la Ley Procesal de Quiebras y Suspensión de Pagos del Perú". Lima-1902.

En Venezuela, el Código de Comercio promulgado por el presidente Cipriano Castro el 11 de Abril de 1904 se define como un cuerpo legal regulador de los actos de comercio y no un Derecho de clase, siguiendo la orientación de la normativa española.

El Art. 2º reputa actos de comercio "ya de parte de todos los contratantes, ya de parte de alguno de ellos solamente", los derivados del cumplimiento del objeto de las empresas de fábricas o construcciones (apartado 5º) y, más directamente, "la construcción y carena, compra, venta, reventa y permuta de naves" (apartado 17º).

Exige la documentación en escritura pública de toda transferencia parcial o total del dominio sobre las naves (Art. 570).

El Código Venezolano de 1904 distingue claramente entre los contratos de compraventa y construcción de buques, y al referirse a los créditos privilegiados sobre las naves y su ordenación, dice en el Art. 572 que para el goce del privilegio que el anterior artículo expresa deben comprobarse: "...la venta del buque, por el documento público en que conste el contrato; los gastos de construcción y otros, ...".

Por su parte el Código derogador del de 1904, de

23 de Junio de 1919 (1) recoge, prácticamente de forma textual en estos aspectos, la regulación vista del Código de 1904.

Fuera de situaciones especiales, y como ya hemos dicho, el sistema argentino es similar y tipo de las Naciones Hispanoamericanas, y las especialidades suelen limitarse a formalizaciones documentales transmisivas (2).

I-3-10. Derecho Español.

Aunque alguna doctrina científica ha querido limitar la exigencia al contrato de compraventa, el Art. 573 del Código de Comercio Español determina que "la adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto a tercero si no se inscribe en el Registro Mercantil". Observemos que el artículo habla genéricamente de "adquisición", y considerando que la construcción es forma de adquirir la propiedad, tendre -

1.- Puede consultarse el estudio de GOMEZ MANTELLINI, J. "Derecho y Legislación Mercantil", Caracas-1975.

2.- P.e., Art. 594 del Código de Comercio de Venezuela, o el 641-2º del Mexicano.

mos que sentar, en consecuencia, que la fórmula documental no se limita sólo al contrato de compraventa. Incluso para la construcción "por cuenta propia" o la adquisición por usucapión se exige tal requisito (1).

Esta notable diferencia formalista respecto a las adquisiciones de otros bienes muebles (cuyos contratos son espiritualistas), se explica por la necesidad de garantizar los grandes intereses que el buque representa (2).

Aclarando el tenor literal del Art. 573 del Código de Comercio de España, en sus consecuencias registrales, debemos de indicar que la inscripción en el Registro Mercantil no es constitutiva de propiedad, sino solamente el modo de adquirirla en perjuicio de tercero (3). Por otra

- - - - -

- 1.-Arts. 147-1º y 150-1º del Reglamento del Registro Mercantil.
- 2.-IZQUIERDO MONTORO, E. "Temas de Derecho Mercantil", Madrid-1971, pág. 970.
- 3.-Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia Español de 10 de Abril de 1942, comentada por POLO, A., en sus "Leyes Mercantiles y Económicas", Madrid-1956, V. II, pág. 2030.

parte ya hemos dicho que el contrato de construcción de buque se reputa como modalidad del arrendamiento de obra, opinión que sustentan las máximas autoridades doctrinales del Derecho Mercantil en España (1), y es opinión corroborada por las sentencias del Tribunal Supremo de Justicia (2) y las resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado (3).

Por último, diremos que se sostiene el carácter mercantil del contrato, no sólo por su cita por el Código de Comercio, sino también porque se conceptúa como "acto de comercio" y como tal es recogido por la totalidad de la doctrina científica (4), en concordancia con la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

- - - - -

- 1.-GARRIGUES, J. Curso ...Ob.Cit., T.II, págs.683 y sigtes.; SANCHEZ CALERO, F. Instituciones ...Ob.Cit., pág.511; URIA, R. Derecho ...Ob.Cit., nºs.879-880, págs.723-724; BROSETA PONT, M. Manual ...Ob.Cit., pág.719; MENEZES MENENDEZ, A. "Naturaleza Jurídica del Contrato de Construcción de Buques", en Rev.Derecho Mercantil, Madrid-1958 (Abril-Junio), págs.299 y sigtes.(en especial, pág.328); entre otros.
- 2.-Siguiendo el precedente implantado por la ya lejana sentencia de 17 de Junio de 1885.
- 3.-P.e., Resolución del 7 de Agosto de 1962.
- 4.-Ver a GIRON TENA, J. "El Concepto del Derecho Mercantil", en Anuario de Derecho Civil, Madrid-1954, págs.147 y sigtes.

I-3-11. Normativa Convencional Comparada.

La complejidad de la construcción naval unida a las muy diversas dificultades y responsabilidades dimanantes de su contratación, genérica de los contratos de obras complejas, hace que la elaboración documental del contrato de construcción sea especialmente difícil y complicada. Por ello resulta penosa la redacción de un contrato suficientemente completo para cada pedido en concreto, que sea recogedor en su clausulado de la más amplia regulación de las relaciones, de múltiples consecuencias jurídicas, entre el astillero constructor y el comitente petitor de la obra.

Es por ello que pronto se vió la necesidad de redacción de contratos básicos cuyo clausulado fuera de suficiente amplitud y perfección como para regular genéricamente la relación entre constructor y comitente, dejando las particularidades concretas a cláusulas añadidas sobre el documento adhesorio.

En origen fueron los mismos constructores navales quienes emprendieron esta consecuente y lógica política de contratos de adhesión (a los que se incluían particularidades muy concretas del buque a construir en cada caso), como, por ejemplo, hizo en Francia para sus astilleros

la "Compagnie Generale Trasatlantique".

Las organizaciones nacionales de constructores navales vieron pronto la importancia de esta política, evitadora de prolongados tratos previos y de contenciosos por olvidos en el tratamiento contractual de documentos particularizados, a más de la importancia de la actuación con junta de los astilleros, tomando idénticas medidas privadas de interpretación contractual. Con ello nacieron los contratos-tipo nacionales, muy extendidos entre las naciones marítimas, aunque algunas no los tengan, como sucede, por ejemplo, en importantes Naciones como Dinamarca, España, Francia, Portugal, etc. (que sin embargo siguen modelos internacionales).

Entre los contratos-tipo nacionales más importantes podemos citar los de la SAJ (1), del Japón, contrato completo y sujeto a revisiones periódicas bajo las aportaciones de técnicos y juristas. En Finlandia tenemos los de la "Suomen Lakimiesliito", y las agrupaciones de constructores navales noruegas y suecas redactan también diversos

- - - - -

1.-De la organización de constructores navales "The Shipbuilders Association of Japan".

tipos de contratos-base nacionales (1). Un contrato nacional muy completo es el estadounidense de la MARAD, de poca influencia en el ámbito europeo.

Se dan casos también, a nivel nacional, de contratos-tipo oficiales, bien sea para los encargos de los propios organismos de la Administración, bien para aquellas construcciones que obtienen empréstitos o ayudas económicas oficiales. Entre estos destacaremos los contratos-tipo para construcciones oficiales del "U.S. Department of Commerce Maritime Administration" en los Estados Unidos de Norteamérica, o, en esta misma Nación, los contratos-tipo para construcciones de buques con financiamiento estatal de la "Shipbuilders Council of America".

En general, podemos decir, como caracteres comunes a estos contratos-tipo, que se observan los siguientes:

a) Una extensa regulación de las obligaciones y derechos que se derivan del contrato de construcción de buques para las partes contratantes.

- - - - -

1.-Entre los que podemos destacar a los de la "Norwegian Shipbuilding Yards".

b) Una correcta sistematización del contrato siguiendo las diversas fases del proceso constructivo.

c) Una determinación amplia de garantías por defectos de la obra.

d) Un sometimiento, en los contenciosos entre las partes contratantes, a compromisos arbitrales.

e) Una ausencia prácticamente absoluta, al menos en forma directa, de calificaciones técnico-jurídicas del contrato.

Respecto al último punto enunciado, entendemos que en él se concretiza la más fuerte crítica respecto a estos contratos-tipo, puesto que en la práctica de la construcción se plantearán problemas cuya solución dependerá totalmente de la naturaleza jurídica que otorguemos al contrato, y que difícilmente pueden estar resueltos por el clausulado contractual, ya que para que tal sucediese tales contratos tendrían que exceder la capacidad humana, llegando a perfecciones impensables en el tratamiento de cada posible supuesto práctico que se plantease como conflictivo en la ejecución contractual.

I-3-12. Tendencia al Contrato-Tipo Uniforme.

El importante avance supuesto por los contratos-tipo, manifestado en origen a nivel particular de astilleros y después, como hemos visto, con carácter nacional, ha animado a las distintas agrupaciones nacionales de constructores, y a las asociaciones de Derecho Marítimo mediante reuniones internacionales, en el intento de conseguir un contrato-tipo uniforme internacional.

En el sentido expuesto la "Unión Europea de Constructores Navales" ha elaborado un contrato-tipo de construcción de buques unificado que se conoce por las siglas de la Unión: "Contrato de la A.W.E.S.". Este contrato, de gran utilización en naciones que no tienen contrato-tipo particular y en contrataciones internacionales, se encuentra actualmente en periodo de revisión y reformatión, para conseguir su perfeccionamiento.

Por su parte, el Sub-Comité Europeo del Comité Marítimo Internacional está tratando de unificar las distintas tendencias a efectos de alcanzar un "a modo de acuerdo" entre los constructores europeos. A dichos efectos se han solicitado de las Asociaciones, Uniones y Agrupaciones nacionales interesadas en la materia, informes consultivos

para recoger información tendente al referido acuerdo.

Los indicados informes consultivos han sido solicitados a las asociaciones nacionales por el C.M.I. (Sub Comité Europeo) en forma de breves y precisos cuestionarios, los cuales han sido después comentados por las delegaciones de representantes nacionales en el seno del C.M.I.

La Asociación Española de Derecho Marítimo, al dar su opinión respecto al problema de la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque (1) se muestra tajante al observar que el contrato tendrá "la calificación de compraventa si los materiales son suministrados por el mismo constructor; o de arrendamiento de obra (contrato de ejecución o de obra) cuando son proporcionados por el comitente". Esta opinión parece excesivamente drástica. Empero la Asociación se cubre indicando que "si se rompe esta simplicidad, pueden plantearse dificultades en orden a su naturaleza". Y además añade: "Es necesario señalar, sin embargo, que las partes pueden dar estructura distinta al negocio."

- - - - -

1.- "Boletín Informativo" de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Nº2, Febrero-1975, págs. 9 y sigtes. Para completar la nota pueden verse los Boletines nºs. 3 (Abril-1975) y 4 (Octubre-1975), págs. 8 y sigtes. y 17 y sigtes., respectivamente.

Por otra parte se señala que la transferencia de dominio "se realiza en el momento de la entrega del Buque". Con ello la Asociación Española se muestra partidaria indirectamente de entender que la res nova (el buque) resultante del contrato de construcción nace siempre en el dominio del constructor, en cuanto que se requiere "transferencia de dominio". De esta forma no se entra en la posible distinción jurídica entre entrega y recepción de obra (por nuestra parte estudiaremos la posibilidad de entender que entrega supone "traditio", y es elemento del contrato de compraventa, y si es algo distinto de la "recepción", que supone una simple manifestación de voluntad acogedora de la res nova, y que se da en el contrato de arrendamiento de obra. Con ello se llegan a resultancias totalmente distintas a las enunciadas por la Asociación Española de Derecho Marítimo).

Intentos internacionales indirectos unificatorios de la legislación e interpretación marítimas vienen realizándose por la Organización de Naciones Unidas, en laudable empeño, bien por sus entes directos (como ya queda dicho), bien bajo la ayuda y fomento de diversas investigacion

nes (1). Muy concretamente, VILLENEAU (2) se refiere a los intentos unificatorios relativos a los contratos-tipo de uso supranacional, dando noticia del nombramiento del subcomité designado en el mes de Marzo de 1973, y que trabajó todo el año bajo los auspicios y dirección del profesor Berlingieri. Con razón comenta VILLENEAU que por causa "de la diversidad de Derechos nacionales y de las notables diferencias que existen entre los contratos-tipo más utilizados, una obra esencial de análisis y estudio del Derecho Comparado resulta imprescindible antes de intentar una posible unificación en el tema". Es por ello que el indicado

- - - - -

1.-Ver "Propuestas para futuras negociaciones proyectadas en la Conferencia sobre el Derecho del Mar", en Crónica O.N.U., Junio-1975, V.XII, nº6, págs.20 y sigtes. Ediciones de los Servicios de Información Pública de Naciones Unidas; ZULETA, B. "Nuevos y permanentes conceptos y teorías logrados en los últimos ocho años", en Crónica, Agosto-Septiembre, 1975, V.XII, nº8; "Repertorio de decisiones de Tribunales Internacionales relativas a la responsabilidad de los Estados", en Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, T.1969, Fondo de Publicaciones de las Naciones Unidas, 1970; "Cuarto periodo de sesiones de la .s/

subcomité se ha consagrado a tal estudio científico, partien-
do del análisis, fundamentalmente, de los contratos-tipo de
la AWES, MARAD y SAJ, y utilizando como complementos las no-
tas e indicaciones de los representantes de quince países
sobre sus legislaciones nacionales respectivas en la mate-
ria. Por cierto, que dada la gran importancia de estos tra-
bajos se autorizó la continuidad de los mismos hasta que
se consiguiera una meta solutoria.

~~xxx~~

- - - - -
Conferencia sobre el Derecho del Mar", en Crónica, Enero-
1976, V. XIII, nº 1, págs. 43 y sigtes.; entre otras publicacio-
nes de la O.N.U.

2.-VILLENÉAU, J. Nota relativa al "Contrato de Construcción
de Buques", en la Rev. Droit Maritime Français-1974, págs.
389 y 390.

II.- CONCEPTO DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE
BUQUES Y CLASES DE CONSTRUCCION.

II.-El Concepto de Contrato de Construcción de Buques.

-Clases de Construcción de Buques.

II-1-1.-Concepto.

El tratamiento unitario del contrato de construcción de buques se dificulta por la diversidad de tipos y subtipos de facción constructiva que pueden darse, y que no facilitan a la teoría un concepto global de la institución.

Sin embargo, puede y debe establecerse una definición que conjunte, al menos, los aspectos básicos de este instituto jurídico, aun cuando su valor sea indicativo y genérico y aunque tal concepto unitario no se ajuste literalmente, por lo dicho, a la totalidad de las contrataciones que la realidad impone, habiendo después que completar las bases mínimas y genéricas de la definición con las particularidades de algunas formas constructivas de la práctica (con o sin aportación de materiales por el comitente, con aportación de planos y especificaciones técnicas, construcción de buques en serie, etc.).

Comenzando por la base, debemos de establecer y dejar claramente sentado que el contrato de construcción de naves no tiene sustantividad jurídica propia, sino que

es una especie del género de los contratos de construcción, aunque con particularidades que determinan la necesidad de un tratamiento especializado y que dan al contrato consistencia propia (1). DALMARTELLO no sólo sostiene que el contrato de construcción de buque no es más que una especie del general de construcción, sino que además sustenta la opinión de que en Italia el Codice Civile ha superado y rebatido antiguas discrepancias sobre la calificación del contrato de construcción de buques, naturalizándolo jurídicamente en todo caso como contrato de arrendamiento de obra, tesis ya sustentada con anterioridad por CARNELUTTI.

Establecida la premisa básica de que el contrato de construcción de buque no es más que una especie del

-
- 1.-En el mismo sentido, LEFEBVRE y PESCATORE. "Manuale di Diritto della Navigazione", Milán-1953, págs. 116 y sigtes.; DALMARTELLO, A. "Questioni in tema di Contratto di Costruzione di Navi", en Rev. della Navigazione, 1948, I, págs. 52 y sigtes.; BASSI. "Il Contratto di Costruzione di Navi", en Rev. D. Mar., 1947, págs. 211 y sigtes.; GARRIGUES, J. Corso ... Ob. Cit., T. II, págs. 683 y sigtes.; URÍA, R. Derecho ... Ob. Cit., nº 879, págs. 723-724.; MENEZES MENEZES, A. Naturaleza jurídica ... Ob. Cit., en Rev. Dcho. Mtil., 1958-1, pág. 304.

de construcción en general, pasamos a observar las definiciones legales del contrato, con carácter genérico. El Codice Civile Italiano, unificador de las disciplinas privatísticas, establece que es el contrato por el cual una parte (constructor), asume, con la organización necesaria para ello y a su propio riesgo, la obligación de confeccionar para la otra parte (comitante) una obra o un servicio, por una contraprestación dineraria (2).

Como vemos, y se deduce también de la sistemática del Codice Civile, el Derecho positivo italiano no duda en calificar los contratos de ejecución de obras como arrendamientos "operis". Además establece que la obra se actúa a riesgo del constructor, aunque este tema sea doctrinalmente discutido.

Por otra parte unifica el Codice en su definición el contrato de obra y el arrendamiento de servicios, habilidad legislativa de comprensión de materias cercanas, aunque perfectamente diferenciables.

Por último, el Codice Civile habla de contraprestación dineraria. Aquí debemos entender "dinero" por "precio", puesto que cabe cualquier contraprestación con tal

1.-Art.1655 del Codice Civile.

de que sea evaluable.

No nos extendemos más en la observación de los términos de la definición del Codice Civile, ya que la misma ha sido ya perfectamente comentada por la doctrina privatística italiana (1).

El Código Civil Español por su parte, incluye también el contrato de obra dentro de las categorías arrendaticias (2), definiendo el arrendamiento de obra (junto con el de servicios, al igual que el Codice Civile Italiano) como aquél por el cual "una de las partes se obliga a ejecutar una obra o a prestar un servicio a la otra por precio cierto" (3).

-
- 1.-Véase entre otros a MIRABELLI, "Dell'appalto", en "Il Nuovo Codice Civile Commentato", L. IV, T. II, Nápoles-1952, págs. 153 y sigtes. y DI BLASI, "Il Libro delle Obligazioni", en el "Commento al Nuovo Codice Civile italiano", Milán-1950, P. Esp., págs. 269 y sigtes.
 - 2.-Art. 1542 del Código Civil Español: "El arrendamiento puede ser de cosas, o de obras o servicios".
 - 3.-Art. 1544.

El Código Civil Español asume una definición amplia y comprensiva, no determinando más que el genérico contenido contractual (obra por precio cierto), sin inmiscuirse en delicados temas naturalísticos impropios por otra parte de una definición comprensiva.

Independientemente de ello, podrá discutirse desde un punto de vista exclusivamente científico, si el contrato de construcción de buque hay que asumirlo en la categoría de los arrendamientos de obra o será más bien una compraventa de cosa futura, tema que observaremos al tratar de la naturaleza jurídica de la institución, pero es indudable que ante calificaciones del Derecho positivo como el italiano o el español, la doctrina de los autores, siendo mínimamente consecuente y práctica, tendrá ya andado el camino, si bien, insistimos, lo importante para la calificación jurídica de un contrato es el análisis científico de su contenido, independientemente, o incluso a pesar en ocasiones, de la normativa positiva.

Al margen de estas cuestiones, orillables a la hora de la determinación conceptual, la definición del Código Civil Español nos parece suficiente como base para el establecimiento de qué debe entenderse por contrato de construcción en general. Por supuesto que a efectos dogmáticos

el concepto puede ser concretizado por la doctrina de los autores. A tal fin, y teniendo en cuenta que el transvase del aludido concepto al campo del Derecho Marítimo es fácil puesto que para ello basta entender que la obra resultante es el buque especificado entre el constructor y el comitente, podemos definir con URIA (1) el contrato de construcción de buque como el "contrato por el que una persona se obliga, mediante un precio, a la construcción de un buque por cuenta de otra y a su entrega a ésta".

A esta definición se le puede dar un carácter más técnico atendiendo a los aspectos jurídicos que se contienen en el contrato, además de especificar sus aspectos descriptivos obligacionales, y así definimos el contrato de construcción de buque como contrato mercantil bilateral, conmutativo y de ejecución prolongada, por el cual una parte, constructor, realiza la construcción de un buque determinado por precio cierto de la otra parte, comitente.

En esta definición debe añadirse el contenido espiritualista o formal del contrato atendiendo para ello

1.-URIA, R. Derecho ... Ob. Cit., nº 878, pág. 723.

a lo dispuesto por el Derecho positivo.

Este concepto tiene unas bases mínimas o típicas que se concretan en la predeterminación de la res nova, en las obligaciones principales de hacer y entregar, y en la del pago del precio estipulado.

La predeterminación de la res nova (buque a construir) se produce en la negociación inter partes que conduce al pedido previo del comitente. Una vez que el astillero-constructor y el comitente-petitor se han puesto en contacto, se producen las manifestaciones de las partes conducentes a la fijación de los aspectos técnicos constructivos (y lógicamente a la determinación del precio de la obra), salvo en el caso de que el comitente realice su pedido exigiendo se adecúe la obra a planos y especificaciones técnicas por él aportados (hoy supuesto no infrecuente por la necesidad de buques especializados y la influencia de sociedades de ingeniería de "consulting").

Una vez determinados los básicos elementos técnicos de la construcción y preciada la obra del constructor, se llega al supremo momento de la contratación propiamente dicha, es decir, de la fijación de la voluntad de las partes contratantes sobre el objeto (buque especificado)

y la causa (prestaciones contractuales de las partes) del contrato.(1)

La especificación técnica puede servir como elemento interpretativo del contrato de construcción, en defecto de éste (puesto que se considera elemento integrante del contrato propiamente dicho), teniendo bien presente que el contrato rige absolutamente sobre lo especificado técnicamente y que, de ser posible, no conviene emplear planos y especificaciones como elemento interpretativo, pues pueden suponer obscuridad, y ello es un aspecto negativo desde el punto de vista de los principios generales de la interpretación de los contratos (2), aunque, obviamente, lo negativo para la parte es favorable a la contraparte.

Otro requisito básico del contrato es la obligación del constructor de realizar la obra contratada y entregarla al comitente. La res nova resultante de la construcción, en concordancia a lo anteexpuesto, debe ser exactamente el buque contratado y especificado. En este punto

- - - - -

1.-Ver Art.1274 del Código Civil Español.

2.-Ver Art.1288 del Código Civil Español.

la práctica actual da entrada a las Sociedades Clasificadoras y a la Inspección de Buques, que fiscalizan la obra durante todo su desarrollo constructivo, certificando después su calidad técnica y dando la clasificación correspondiente (1). Independientemente de la inspección y calificación técnica de las sociedades privadas (reconocidas o no a efectos oficiales), la Administración tiene facultades inspectoras para atender en todo caso a la seguridad del tráfico marítimo o fluvial y, en casos, como garantía de destino y correcto uso de prestaciones de créditos públicos (2).

En el caso de falta de congruencia entre la res nova resultante de la construcción y el pedido realizado, el constructor incurre en responsabilidad, que podrá suponer la correspondiente indemnización de daños y per-

- - - - -

- 1.-Clasificaciones que suelen exigirse en los clausulados contractuales como garantía de la más correcta construcción.
- 2.-En general, y para España, puede verse el Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones Mercantes, aprobado por Decreto del 28 de Octubre de 1971.

juicios, o ésta más la posibilidad para el comitente de solicitar la rescisión contractual en caso de que definitivamente la obra nueva no sirva a las necesidades y deseos contratados por el comitente (1).

Lo dicho es válido para el caso de defectos constructivos de fácil observación pendente contractus. Caso aparte es el de vicios ocultos, cuya localización sólo se dará conforme el buque actúe la navegación. En este caso la responsabilidad vendrá dada por la consiguiente obligación de garantía post-obra, responsabilidad que podrá ir desde la acción de responsabilidad por daños y perjuicios a la rescisoria si se produjese la declaración definitiva de innavegabilidad absoluta del buque (2). Estos son supues

- 1.-Lógicamente en este punto no cabe dar normas concretas, puesto que la suficiente habilidad náutica del buque para las necesidades contratadas por el armador habrá que observarla caso por caso, puesto que tal problema es un problema técnico.
- 2.-En este punto puede verse a BESSE, A. "De la responsabilité résultant des dommages causes ou subis par le navire en construction ou en réparation", en Rev. Droit Ma-

tos de casuística práctica, donde los criterios jurisprudenciales varían en atención al caso concreto (1). Lo conve -

- - - - -

ritime-1958, págs. 575 y sigtes.; BESSE, A. "Réflexions á propos du risque après livraison et de la garantie du constructeur", en Rev. Droit Maritime-1966, págs. 67 y sigtes.; BESSE, A. "Aspect juridique et économique de la jurisprudence sur le vice caché en matière de garantie du constructeur", en Rev. Droit Maritime-1972, págs. 579 y sigtes.; GORLA, G. "Durata della garanzia nel contratto di costruzione di nave e termine de prescrizione dell'azione di responsabilità contro il costruttore", en Rev. Diritto della Navigazione-1961, P. I, págs. 3 y sigtes.; INGLART, M. "Les chantiers de Construction et la garantie des vices cachés", en Rev. Droit Maritime-1972, págs. 451 y sigtes.

1.-Puede consultarse al efecto la moderna doctrina jurisprudencial francesa, entre la que podemos destacar:

-El laudo arbitral de 28 de Noviembre de 1969, relativo a garantías por averías derivadas de defectos en piezas servidas por terceros al astillero constructor. Revue de Droit Maritime Français-1971, págs. 44 y sigtes.

-La sentencia de 30 de Septiembre de 1969, del

niente para evitar mayores perjuicios es el pactar en el contrato de construcción una cláusula de garantía constructiva temporalmente limitada, la cual no tendrá efecto ante malicia o negligencia grave.

- - - - -

Tribunal de Comercio del Havre, que supone un interesante estudio de las cláusulas de exoneración de garantías. Rev. Droit Maritime Français-1971, págs. 233 y sigtes.

-Sentencia del Tribunal de Casación de 4 de Mayo de 1971, atinente a la responsabilidad por defectos de construcción observados años después de la entrada en funcionamiento del buque, y conocidos por cuasa de una reparación posterior. Rev. Droit Maritime Français-1971, págs. 650 y sigtes.

-El Tribunal de Apelaciones de París, por sentencia de 22 de Abril de 1971, estudió el problema de la garantía en el caso de defectos en la maquinaria propulsora del buque por causa de la debilidad de piezas derivada de su aleación. Rev. Droit Maritime Français-1972, págs. 18 y sigtes.

-Un caso de montaje defectuoso de motores es sentenciado por el Tribunal de Apelación de Rennes con fecha de 15 de Febrero de 1972. Rev. Droit Maritime Français-1972, págs. 593 y sigtes.

En cuanto a la entrega del buque al comitente, ésta puede realizarse en unidad de acto (a la terminación total del buque) o por entregas y recepciones parciales, conforme va ya avanzándose en la construcción. En éste último caso el buque se entiende "definitivamente entregado" en la última recepción del comitente.

- - - - -

-La responsabilidad a pesar de la cláusula contractual de exclusión de garantía, es vista por el Tribunal de Casación con fecha 27 de Abril de 1972. Rev. Droit Maritime Français-1972, págs. 653 y sigtes.

-Un caso semejante al anterior es fallado por el Tribunal de Apelación de Rennes con fecha 8 de Mayo de 1972. Rev. Droit Maritime Français-1973, págs. 37 y sigtes.

-Por sentencia de 16 de Junio de 1972 el Tribunal de Apelación de Rouen estudia la extensión de las responsabilidades del astillero constructor en general. Rev. Droit Maritime Français-1973, págs. 43 y sigtes.

-El Tribunal de Casación, en sentencia del 27 de Noviembre de 1973, observa la aplicabilidad del principio de buena fe en el caso de vicios ocultos descubiertos años después de la entrada en servicio del buque. Rev. Droit Ma_

Respecto al pago del precio pactado por el comitente, puede ser abonado unitariamente o, más usual, por entregas parciales. Ordinariamente se combinan las obligaciones de entrega de obra y entrega de precio, de forma que se establecen contractualmente recepciones parciales y abonos a cuenta. Es normal la entrega de precios de la siguiente forma:

- ... %, a la firma del contrato.
- ... %, dividido en fases del programa de construcción (a la terminación del casco, a la botadura, a la colocación de máquinas propulsoras, al armamento de cubierta, etc.).
- ... %, a la entrega final del buque.
- ... %, a los ... meses de la entrega final (para consolidar la obligación de garantía del constructor).

100 %.

ritime Français-1974, págs. 273 y sigtes.

-Y finalmente, la cláusula de no responsabilidad por defectos ocultos es analizada por la sentencia del Tribunal de Casación de 29 de Enero de 1974. Rev. Droit Maritime Français-1974, págs. 279 y sigtes.

Esta práctica de recepciones parciales de obra y correspondientes entregas de precio a cuenta, conexiona - da con el tema de la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque, puede plantear problemas en cuanto a la teoría de los riesgos durante la construcción, como veremos más adelante en el tratamiento de la naturaleza jurídica de la institución (1).

En materia de precio es importante consignar que dado que el contrato de construcción de buque es de ejecución prolongada y considerando el empleo de elementos de muy fácil variación económica en la construcción, pueden plantearse problemas en el caso de que tales variaciones deshagan el original equilibrio contractual (2).

En general hay que sentar, salvo casos especiales, que puesto que la prolongación constructiva no es excesiva y pueden normalmente preverse las variaciones económicas de los elementos que inciden en el contrato, el

-
- 1.-Sobre la comentada práctica puede verse a SANCHEZ CAERRO, F. Instituciones ...Ob.Cit.,pág.511.
 - 2.-DIVAR, J."La obligación devenida excesivamente onerosa", en Rev.Estudios de Deusto-1974,págs.111 y sigtes.

precio contractual es invariable. En todo caso es aconsejable observar en el contrato una cláusula de adecuación de precios.

II-1-2. Caracteres Jurídicos del Contrato de Construcción de Buque.

Una vez vistos los requisitos básicos o mínimos del contrato, vamos a entrar ahora en el estudio de los caracteres jurídicos del contrato, desde un punto de vista técnico-científico:

a) Estamos ante un contrato bilateral, es decir, del que surgen obligaciones para ambas partes contratantes. Efectivamente, como queda dicho, el astillero constructor se obliga a la fábrica del buque contratado y especificado entregándolo al comitente al tiempo convenido, y éste por su parte se obliga a pagar el precio determinado en contrapartida.

Como obligación bilateral o recíproca produce una serie de efectos generales a las mismas (1), cual son

1.-CASTAN TOBEÑAS, J. "Derecho Civil Español Común y Foral", Madrid-1951, T. III, págs. 60 y sigtes.

la posibilidad de incumplimiento por una parte si la otra no cumplió con sus obligaciones (1); la no incursión en mora si la otra parte cayó también en incumplimiento (2); y la posibilidad de resolución contractual por incumplimiento de la otra parte, tal y como determina expresamente y con carácter general el Art. 1124 del Código Civil Español (3).

Del contrato de construcción de buque nacen obligaciones mixtas, por tanto, que suponen un hacer (fábrica del buque) y un dar (entrega del buque y abono de su precio), dar en el cual parte de la doctrina de los autores establece la pretensión obligacional de transmitir la propiedad de la cosa ("traditio") construída (4). Cierta -

- - - - -

- 1.-Exceptio non adimpleti contractus.
- 2.-Exceptio compensatio mora.
- 3.- "La facultad de resolver las obligaciones se entiende implícita en las recíprocas para el caso de que uno de los obligados no cumpliera lo que le incumbe".
- 4.-RUIZ VADILLO, E. "Introducción al estudio teórico-práctico del Derecho Civil". Bilbao, 1971-72., pág. 187.

mente con esta tesis, si somos consecuentes, acercamos la institución al contrato de compraventa de cosa futura, cosa que no sucede si entendemos que la entrega es elemento material del contrato de obra (del mismo modo que la entrega del astillero de un buque reparado no supone transmisión dominical), precisa para la "recepción", elemento del contrato de arrendamiento de obra.

b) Decimos también que estamos ante un contrato conmutativo, considerando que la doctrina civilística (1) distingue dentro de los contratos onerosos entre los conmutativos y los aleatorios.

Los conmutativos suponen el conocimiento por las partes contratantes de la determinada y fija contraprestación que han de recibir por su cumplimiento contractual del recíproco cumplimiento de la otra parte, es decir, la "ventaja" resultante a cada parte, según feliz expresión del Prof. OSSORIO, ventaja que será invariable e independiente de alteraciones circunstanciales, en principio.

- - - - -

1.- OSSORIO MORALES, J. "Lecciones de Derecho Civil. Obligaciones y contratos. Parte general". Granada-1956, pág. 214.

En el contrato de construcción de buque el objeto contractual se conoce de antemano sin mayores dificultades interpretativas (buque y precio son elementos fácilmente determinables), si bien la resultancia de la obra concreta se dificulta como en todos los contratos de obra nueva. En comprensión a esa relativa dificultad determinativa de la res nova, la doctrina está de acuerdo en que en estos contratos la rescisión contractual es la excepción, y la misma sólo se produce en casos de incumplimiento muy grave (mora que ocasionare altísimos perjuicios, o que el buque construído resultase objetivamente innavegable atendiendo a los fines determinados en contrato, planos y especificaciones), puesto que en otro caso cabría acción de reducción del precio total y/o indemnizatoria de daños y perjuicios en su caso (1).

c) El contrato de construcción de buque es un contrato "principal", es decir, un contrato que por sí mismo

1.-En el mismo sentido, TRABUCCHI, "Instituzioni di Diritto Civile", Padova-1960, págs. 656 y sigtes.; STOLFI, M. "Appalto-Transporto", en "Trattato di Diritto Civile", Milán-1961, V.V, Fas. IV, págs. 16 y sigtes.

cumple una finalidad económico-jurídica: la adquisición del dominio sobre un buque.

Esto a diferencia de los contratos "accesorios", que son aquellos que actúan en función de los principales, y de los "preparatorios", que sirven sólo para la posterior celebración de otros contratos.

No vamos a entrar en el tema de si para la celebración de este contrato son o no suficientes las capacidades de administración (1), baste decir que por este contrato se adquiere el dominio (sin entrar ahora en si lo será de forma originaria o derivativa), por lo que entendemos está fuera de toda duda que no son suficientes las facultades administrativas generales, y es precisa la facultad expresa de adquirir.

d) Sin duda nos encontramos ante un contrato de ejecución prolongada. Entendemos que puede distinguirse entre las obligaciones de tracto sucesivo y las de ejecución prolongada. Las de tracto sucesivo son aquéllas que imponen

1.-En este punto puede consultarse a BONFANTE, P. "Il Concetto di atto di amministrazione", en Rev.D.C.-1905, V.II, págs.489 y sigtes.

al obligado un comportamiento obligacional en principio permanente, o la realización de reiterados actos, intermitentes o no, de ejecución contractual. Su ejemplo típico sería el contrato de suministro.

Por el contrario las obligaciones de ejecución prolongada son aquéllas que exigiendo una única prestación, la misma supone un predeterminado lapso temporal de realización por sus mismos imperativos materiales. Ejemplo de estas obligaciones serían las derivadas de los contratos de construcción y reparación.

Entre ambos grupos obligacionales existen diferencias prácticas notables. Por ejemplo, la doctrina jurisprudencial de la tácita "cláusula rebus sic stantibus" (tal y como está actualmente formulada por el Tribunal Supremo de Justicia de España), entendemos que sólo puede ser aplicable a los contratos de tracto sucesivo muy prolongado en el tiempo (v.g., contratos de arrendamiento de cosas por largo tiempo o con indeterminación temporal), pero no a contratos de simple ejecución prolongada por necesidades materiales directas, como el de construcción de buque (1).

1.-Aunque, entendemos, el Tribunal Supremo debiera ampliar su doctrina a estos supuestos en los casos en que se produzcan variaciones que determinen una grave descompensación en el original equilibrio contractual, aun sin gran prolongación temporal de la ejecución de contraprestaciones.

Como ya hemos indicado, el contrato de construcción de buque exige un plazo para la ejecución de la renova, el cual sólo puede ser sobrepasado, en principio, en caso de fuerza mayor. La demora en la terminación de la obra supondrá el comienzo de penalizaciones por mora, que podrán ser o no sustitutivas de la indemnización de daños y perjuicios.

En casos de demora muy prolongada puede llegarse a la resolución contractual unilateral, si bien entendemos que a falta de pacto la resolución, como ya hemos dicho, debe darse sólo en casos de muy extrema gravedad.

e) En el contrato de construcción de buque estamos en todo caso ante un contrato mercantil. Y decimos esto porque lo es bien por ser comerciantes las partes contratantes o al menos la empresa ejecutora (criterio subjetivo), bien porque el buque vaya a dedicarse al tráfico mercantil y se convertirá en medio de comercio (criterio objetivo), o bien, finalmente, porque como tal contrato mercantil se regula o cita en las legislaciones mercantiles (criterio legal) (1), y, como expresa el Art. 2 in fine del Códig-

- - - - -

1.-V.g., se menciona someramente en el Art. 574 del Código de Comercio Español, y además en el nº 8 del Art. 580 y en el nº 1 del Art. 952.

go de Comercio Español, "serán reputados actos de comercio los comprendidos en este Código y cualesquiera otros de naturaleza análoga".

Esta argumentación puede ser reforzada, además, por el "criterio mixto", aplicable a la mayor parte de los contratos de construcción de buque.

Sin embargo lo dicho, como hemos visto en la reseña de Derecho Comparado, algunos Códigos hacen distinciones según el objeto al que vaya a dedicarse el buque, lo cual en la práctica puede ser absurdo, puesto que se supe-
dita una calificación jurídica a una supuesta y predeter-
minada intencionalidad (y, ¿no cabe un cambio de intención post-construcción?).

En Francia se califica mercantil a "toda empre-
sa de construcción de buques para la navegación interior
y exterior" (1), y como tal en el cumplimiento de su obje-
to empresarial actuarán, ordinariamente, negocios y actos
jurídicos mercantiles.

1.-Art.633 del Código de Comercio Francés.

Por su parte, el Código de la Navegación Italiano de 1942 regula claramente este contrato como mercantil, y ello en todo supuesto.

Al igual que algunas legislaciones, también algunos autores clásicos han calificado como mercantil el contrato si el buque a construir fuere a dedicarse a tráfico mercantiles, y como contrato mixto en otro caso (mercantil para el constructor y civil para el comitente) (2). Como ya hemos dicho, esta postura que otorga excesivas consecuencias a un criterio muy subjetivista como es la intención del comitente, no parece dar la suficiente importancia, en cambio, al criterio objetivo, más racional y no cambiante.

La doctrina mercantilista más avanzada no pone en duda ya, en ningún supuesto, que el contrato de construcción de buques sea de naturaleza mercantil, como acto de

- - - - -

1.-RIPERT, G. Droit ...Ob.Cit., T.I, nº373, pág.341; LYON-CAEN et RENAULT, "Traité de Droit Commercial", Paris-1931, pág. 145.

comercio que es (1).

El Proyecto de Código de Comercio Español de la Comisión de 1828, dentro de su Título I^o, en el que trataba genéricamente de "Los negocios sujetos a las Leyes de este Código", hacia perfecta referencia a las "empresas de construcción de barcos", cifrando sin lugar a dudas su actividad como mercantil.

El Prof. MENENDEZ (2) dice que la falta de una jurisdicción mercantil especializada en España, actualmente, hace perder interés a la distinción de este contrato como sujeto al Derecho Civil Común o al Mercantil "al menos procesalmente". Esto es cierto, como indica MENENDEZ, sólo procesalmente, pero no desde un punto de vista de contenido de Derecho sustantivo. La distinción sigue teniendo una gran importancia (independientemente del Derecho de Ritos), puesto que de la aplicación de las normas y prin -

- 1.-GIRON TENA, J. El concepto ... Ob. Cit, Anuario Dcho. Civil, págs. 147 y sigtes.
- 2.-MENENDEZ MENENDEZ, A. La Naturaleza ... Ob. Cit., en Rev. Dcho. Mtil, pág. 342.

cipios generales de Derecho Civil o de Derecho Mercantil a una contratación, se podrán deducir consecuencias prácticas muy diferentes.

f) Se trata, en todo caso, de un contrato consensual, en cuanto que es meramente productor de obligaciones. Su objeto fundamental es la búsqueda de la actividad ajena, aunque las partes, finalísticamente, deseen por este contrato el resultado de esa actividad, la obra nueva que de ella se deriva.

Es por ello un contrato muy coincidente al de compraventa en muchos aspectos (como veremos más adelante), si bien técnicamente separables. La doctrina de los autores lo ha denominado, en un intento separador terminológico, "arrendamiento de industria", "contrato de obras", "de empresa" y "de ejecución de obras".

Finalmente diremos que tanto el Derecho positivo, como la doctrina científica y la jurisprudencia, distinguen entre las partes contratantes al "dueño o propietario" refiriéndose al acreedor del resultado de la obra, y al "contratista", para referirse al deudor de la obra o ejecutor, si bien la terminología más técnica es la de "constructor" y "comitente", para referirse al ejecutor de la obra y al acreedor de ella, respectivamente.

§I-2. Clases de Construcción de Buques.

II-2-1. Tipos.

En la parte introductoria e histórica, hemos mencionado ya que caben, genéricamente, dos fundamentales formas de construcción de naves: la construcción por cuenta propia o "por economía" (según su denominación histórica), y la construcción por empresa o bajo pedido, denominada "a forfait" por la doctrina francesa y "a destajo" o "a precio alzado" por la española.

La construcción por cuenta propia es una forma típica de fabricación de buques de épocas pretéritas (anormal ya desde la segunda mitad del siglo XIX). Hoy en día es una forma constructiva desusada debido a la "especialización de funciones", entendiéndose por tal el hecho de que el negocio marítimo mueve hoy altísimos capitales, y es poco presumible la consecución de competencia por una misma persona física o jurídica moviéndose en distintos planos de los negocios del mar, salvo muy escasas excepciones.

También el desarrollo tecnológico ha impedido la construcción "por economía", pues el buque es de ordinario una muy complicada obra.

Como consecuencia de lo anterior se producen en la construcción naval muy altos costos que suponen el hacer impensables las construcciones aisladas.

Las indicadas causas, entre otras, hicieron que la construcción "por economía" quedase como inviable desde mediados del siglo XIX, y que hoy en día este tipo de construcción no sea más que una reliquia histórica totalmente vacía de contenido práctico (salvo, como ya queda dicho, en los raros casos de armadores con astilleros propios o en las construcciones estatalizadas).

Conviene indicar aquí, siquiera sea someramente, que en todo caso de construcción de buques se produce una importante intervención administrativa, dado el interés económico, social y político que la navegación tiene, tanto en la esfera nacional como en la internacional.

En el plano internacional, como ejemplo y muestra entre varias, el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar determina una serie de reglas que deben exigirse en la construcción de buques.

En el nacional, las legislaciones internas regulan diversas formas de intervencionismo estatal en la construcción de buques. En España es preciso incoar un "ex

pediente de construcción" previo (1).

El astillero debe dirigir solicitud de construcción a la autoridad competente (2). Con ello se inicia el expediente, que en lo técnico debe ser informado por las Inspecciones administrativas correspondientes.

Autorizada la construcción, el astillero puede comenzar las obras (3), sometido a las fiscalizaciones inspectoras que la Administración tenga por conveniente.

- - - - -

- 1.-Regulado por el Decreto de 20 de Junio de 1968.
- 2.-En general lo es la Subsecretaría de la Marina Mercante, salvo en buques inferiores a 20 T.R.B., respecto a los cuales la competencia corresponde a las Comandancias de Marina.
- 3.-En casos de urgencia probada es posible que el astillero comience las obras de construcción sin que haya solicitado la apertura del correspondiente "expediente de construcción". Para ello es suficiente con que solicite un "permiso provisional". El D. de 20-6-1968 no determina qué debe entenderse por "urgencia", y deja esta materia al criterio de la autoridad administrativa. Entendemos que hay que incluir en tal urgencia la comercial, es de-

La botadura del buque exige también, como es lógico, el consentimiento gubernativo, momento en el que se otorga al buque su señal distintiva.

También exigen solicitud del constructor las pruebas oficiales, de las que la autoridad administrativa otorga la fe oficial.

Por último, el armador debe pedir el rol provisional de la nave y tras el despacho de éste, en dos meses, la matrícula naval. Con ella puede acudir ya a la inscripción del buque en el Registro Mercantil y, finalmente, se le entrega el rol definitivo y la patente de navegación.

Pese a la práctica inexistencia de construcciones "por economía" en la actualidad, la doctrina mercantilista, como veníamos diciendo, aún recoge la distinción, a efectos dogmáticos, entre los dos tipos constructivos (1),

cir, la que pudiera provenir de imperio del solicitante de la construcción si el retraso que pudiere suponer el "expediente de construcción" acarrease al astillero la pérdida del pedido.

1.- Pueden verse, entre otros muchos autores, a DANJON, D.

"Tratado de Derecho Marítimo", Madrid-1931, T. I, pág. 119;

LYON-CAEN et RENAULT. *Traité ... Ob. Cit.*, pág. 134; ZENO, "Sto

ya que ciertamente, y al menos desde un punto de vista doctrinal, ambas fórmulas de fación de buques son posibles.

ria del Diritto Marittimo italiano nel Mediterraneo", Milán-1946, pág.249; GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRIA, F. "Derecho Marítimo", Bilbao-s.f. (Edic. Cámara de Comercio), T. II, nºs. 440 y sigtes., págs.27 y sigtes.; FARIÑA, F. "Derecho Comercial Marítimo", Barcelona-1955, T. I, nºs. 63-64, págs.106 y sigtes.; URÍA, R. Derecho ...Ob.Cit., nº.878, pág.723.

Otros autores citan ambos tipos constructivos pero sólo observan la construcción "bajo pedido", con evidente sentido práctico, como el Prof. SANCHEZ CALERO, F. Instituciones ...Ob.Cit., págs.510 y sigtes.

Otros, finalmente, ni siquiera citan la construcción "por economía" como fórmula de fación de buques, como SMET, R. "Droit Maritime et Droit Fluvial Belges", Bruselas-1971, pág.30.

En todo caso, en la construcción "por economía" o "a cuenta propia" no existe, técnico-jurídicamente, contrato de construcción, debido a que en ella no se dan las mínimas bases de duplicidad de sujetos e intereses para una formulación contractual. En estos casos podrá haber a lo más un contrato con los ejecutores físicos de la obra, que será de trabajo e de servicios (1), pero no de obra, puesto que no actúan la dirección de la construcción ni llevan la obra bajo independencia jurídica (a lo más, podrá existir una relativa independencia técnica).

En el caso de la construcción "por economía", como indica BRUNETTI (2), es indiferente que el constructor se proponga convertirse posteriormente en armador o dedicarse a la navegación, o bien intente vender el buque por él construido a un tercero. En todo caso realiza la obra pa

-
- 1.-En el mismo sentido, MARAIS, G. "De la condition juridique du Constructeur de Navires", en R. Dor., nº14, 1926, págs. 1 y sigtes; URIA, R. Derecho ... Ob. Cit., pág. 859.
 - 2.-BRUNETTI, A. "Derecho Marítimo Privado", Barcelona-1950, T. I, nº126, págs. 362 y sigtes.

ra sí mismo, a él aprovechan los frutos de la obra y también le corresponden íntegramente los perjuicios y riesgos que a la construcción acompañan. Él es el único beneficiario o perjudicado.

Pero como hemos venido repitiendo, sólo existe contrato de construcción en la fábrica "a precio alzado", consistente en las contrapuestas obligaciones de realización y entrega de cosa mueble no fungible a cambio de precio determinado.

Como vemos en esta fórmula constructiva estamos ante un auténtico contrato de construcción, puesto que se dan los elementos mínimos necesarios en una contratación (1).

Por cierto, que los elementos reales u objetivos de este contrato son de amplias posibilidades de fijación y estipulación por las partes contratantes, según el principio de libertad contractual que impera sobre todo el or

1.- Véase el Art. 1544 del Código Civil de España.

denamiento jurídico privado, cualificándolo (1). Sin embargo eso no quiere decir tanto que la libertad paccional privada pueda determinar incluso un cambio en la calificación jurídica de la institución.

En general, dentro de la fábrica de buques "por empresa" o "bajo pedido" existen variadas formas constructivas, especies que vamos a tratar seguidamente bajo el epígrafe de "subtipos" de construcciones de buques.

II-2-2. Subtipos.

a) Aportación de materiales por el comitente.

En toda la doctrina clásica mercantilista (2),

- - - - -

1.-Este punto es ampliamente considerado por RUBINO, D.

"L'Appalto", en "Trattato di Diritto Civile Italiano", dirigido por el Prof. VASSALLI, F. Torino-1954, págs. 30 y sigtes.

2.-Entre otros puede verse a BRUNETTI. Derecho ... Ob. Cit.,

T. I, nº 127, págs. 364 y sigtes.; WAHL, Précis ... Ob. Cit.; nºs.

43 y sigtes., págs. 33 y sigtes.; GAMECHOGOICOECHEA, F. Dere-

cho ... Ob. Cit., T. II, nº 442, págs. 28-29; BONNECASE. Traité ...

y por inercia en buena parte de los autores modernos, se distingue en la construcción de buques "por empresa" entre el supuesto de que el comitente aporte o no materiales para la construcción del buque por él solicitado al astillero. La distinción, expuesta con tal generalización, no es demasiado correcta, puesto que por "materiales" puede entenderse todo lo que no sea planificación técnica y mano de obra y su dirección.

Lógicamente que, en todo caso, debe atenderse al valor de la aportación, puesto que los grados de posible aportación de materiales por el comitente pueden variar desde una aportación insignificante hasta la entrega al astillero de todo el material necesario para la construcción.

- - - - -

Ob.Cit., págs. 246 y sigtes.; PASCIUTO. "Del Contratto di Construzione di Nave", en "Atti V Congresso Nazionale dei Dottori di Scienze Economiche e Commerce", Trieste-1925, págs. 67 y sigtes.; VIDARI. "Corso di Diritto Commerciale", Turín-1926, T.V, n^os. 4.795 y sigtes., págs. 125 y sigtes.; SMEETERS, C. "Droit Maritime et Fluvial", Bruselas-1912, T.I, n^os. 6 y sigtes.

Por supuesto que lo más corriente en la práctica es que realizado un pedido y actuada la correspondiente contratación, sea el astillero quien se encargue de la realización de la obra solicitada en toda su amplitud, es decir, planificando técnicamente la construcción según los deseos del comitente y realizándola con la aportación humana y material que fueren precisas.

Parte de la doctrina mercantilista sostiene que el hecho de que el comitente ponga materiales, sobre todo si lo hace en muy notable cuantía o importancia, puede modificar el contrato de construcción incluso en cuanto a su naturaleza jurídica y, por consecuencia, podrá variar la normativa jurídica aplicable en defecto de lo estipulado por las partes intervinientes (1).

Se piensa que en tales casos se puede estar ante una venta encubierta, puesto que si el trabajo es considerado como un medio habrá compraventa, y si, en cambio, constituye el objeto del contrato existirá entonces un contra-

- - - - -

1.-Ver, p.e., a LEFEBVRE D'OIDIO, A. y PESCATORE, G. Manuale ...

Ob.Cit., pág.172.

ell

to de obra (1), y tal "venta encubierta" puede darse también en el caso contrario, más normal por otra parte, de que el constructor ponga también los materiales, en el primer caso el astillero será adquirente y en el segundo vendedor de los materiales, para tal doctrina.

En nuestra opinión, la aportación de materiales por el comitente tiene más importancia económica que jurídica (2), puesto que lo fundamental en la construcción es la dirección de la obra con independencia, labor intelectual que dará lugar a su término a la *res nova*, aunque las consecuencias económicas de la aportación de materiales por el comitente sean fundamentales en cuanto a la determinación del precio de la construcción.

- - - - -

- 1.-BARASSI."Contratto di lavoro", Milán-1915-17, V.I, págs. 489 y sigtes.
- 2.-En el mismo sentido URÍA, R. Derecho ... Ob.Cit., nº879, págs.723-724.

La aportación de materiales por el comitente, jurídicamente, es considerable en cuanto que tal hecho coadyuva a la calificación del contrato como arrendamiento de obra. Como dice MENEDEZ, textualmente: "Parece claro, en efecto, que en el caso de construcción con materiales proporcionados por el comitente estamos ante un supuesto normal de arrendamiento de obra (contrato de empresa), en virtud del cual el constructor se obliga simplemente a ejecutar una obra (la construcción del buque) y el comitente a pagar un precio cierto ...". Y más adelante dice: "Es en el otro supuesto, es decir, en el contrato de construcción con materiales proporcionados por el mismo constructor, claramente dominante en la práctica actual, en el que la cuestión de la naturaleza jurídica sigue siendo objeto de discusión y se resiste a una solución unánimemente compartida ...", "...duda de si estamos en presencia de un arrendamiento de obra o de un contrato de compraventa" (1).

1.-MENEDEZ MENEDEZ, A. Naturaleza jurídica ... Ob. Cit., págs. 303-304.

Además, no puede establecerse una construcción institucional jurídica basada en elementos altamente subjetivos y variables, como lo son las aportaciones de materiales en un contrato de construcción. ¿Cómo desde un punto de vista dogmático y generalizador, puede establecerse una diferencia científica institucional en atención a la aportación mayor o menor del comitente? ¿Puede establecerse genéricamente y sin descender al caso concreto la frontera entre la aportación "esencial" y la meramente "auxiliar"?

En nuestro criterio, la aportación material del comitente sólo podrá determinar el contrato cuando la aportación de materiales sea total o tan indudablemente esencial que convierta al astillero constructor en un simple "realizador" de un pedido (caso en el cual, como dice MENEZES, estamos con toda certeza ante un arrendamiento de obra), y, apurando más la afirmación, la aportación del comitente sólo calificará per se el contrato cuando el astillero actúe, simplemente, siguiendo las directrices técnicas impuestas por el comitente, como vamos a ver a continuación.

b) Aportación por el comitente de planos constructivos.

La anterior distinción observada, según quien aporte los materiales de la obra, es propia de la doctrina clásica mercantilista, pero hoy la práctica ha impuesto otros subtipos de construcción "por empresa" de mayor enjundia, como es el derivado de la aportación de planos por una u otra de las partes contratantes.

Obviamente la construcción de buques ha llegado a extremos de alta complejidad técnica, máxime en buques especiales, y ello supone que planos y especificaciones técnicas adquieran una importancia trascendental. Esta especialización técnica ha llevado al desarrollo de las empresas de ingeniería de "consulting" naval, cuyo principal objeto es el estudio y confección de planos técnicos de exquisita profundidad científico-técnica. Es cada día más usual que para la construcción de buques, sobre todo especiales, el futuro armador acuda a estas empresas de consulta técnica para que estudien y desarrollen los planos del buque que sus necesidades económicas requieren, aportando tales planos al astillero encargado de la construcción.

e15

Esta aportación de planos entendemos que califica y determina el régimen de obligaciones de las partes contratantes, puesto que la responsabilidad del astillero se atenúa notablemente, ya que la dirección de la obra se limita al deber de amoldarse en todo a unas exigencias técnicas planificadas por el comitente (aportadas por él), y la garantía de lo hecho queda limitada a la simple realización de lo exigido por los planos y especificaciones del comitente, de cuyo cálculo no caben responsabilidades para el astillero, sino sólo respecto a la realización acorde a los mismos. En resumidas cuentas, el constructor se convierte en un mero "realizador".

La jurisprudencia comparada ha observado este subtipo constructivo que comentamos. Una de las primeras sentencias en la materia procede del Tribunal de Comercio de Nantes (1), en la cual se sentó el principio de propiedad del buque a favor del comitente durante la

1.-Sentencia de 13 de Junio de 1894.

construcción "debido a que exigió la construcción con forme a proyecto y planos por él aportados al construc tor".Entiende también el Tribunal por esta sentencia, que el constructor queda liberado de responsabilidad tras la construcción (garantía) "con seguir fielmente las indicaciones de los planos y proyectos que le son proporcionados" (1).

No se entendería en toda su integridad la que llamamos "especialización" contenida en esta sentencia si no nos paramos a pensar que procede de un Tribunal francés. Esto porque la jurisprudencia y la práctica totalidad de la doctrina científica francesa califican el contrato de construcción de buque como compraventa de cosa futura. Este presupuesto quiebra en el caso de que el comitente ponga los materiales de la construcción (como ya hemos dicho en el anterior epígrafe), ya que aquí está claro que el construc tor se obliga simplemente a "ejecutar" la obra. Por

1.-Sentencia citada y comentada por DANJON, D. "Traité de Droit Maritime", París-1926, T. I, nº124, págs. 182-183.

ello en tal supuesto no puede hablarse de compraventa sino de arrendamiento de obra. Admitido esto, que es obvio, a fortiori habrá que admitir lo mismo para el caso de que el comitente aporte planos y proyectos, pues la aportación de materiales por el comitente no es tan vital como la aportación de la planificación técnica, que priva al astillero constructor de la auténtica dirección intelectual de la obra. En consecuencia, aunque en el supuesto enjuiciado por el Tribunal de Comercio de Nantes no hubo entrega de "materiales", el Tribunal consideró, con justo criterio, que el dominio del buque durante la construcción pertenecía al comitente.

Llevando estos argumentos a sus consecuencias científicas últimas, la tesis de la compraventa para calificar el contrato de construcción de buques se debilita enormemente. Pero éste es tema que estudiaremos al tratar de la naturaleza jurídica del contrato y no aquí.

c) Buques gemelos y en serie.

Otro subtipo constructivo de gran actualidad es el de los buques gemelos y construídos en serie.

Estas construcciones suponen que el mismo proyecto, planos y especificaciones técnicas se utilizan para varias construcciones. Lógicamente esto supone un abaratamiento del precio de cada unidad, así como la posibilidad de una más rápida y perfecta fábrica de buques.

Jurídicamente este subtipo constructivo no deja de plantear problemas, en el caso de la construcción seriada, ya que la misma puede suponer una naturaleza de compraventa de cosa futura. Es indudable que si la contratación se realizase en atención a catálogos, planos generales, etc, sin exigencias constructivas novedosas en tales elementos (o modificaciones de muy pequeña entidad) estaríamos ante un contrato de compraventa de buque, pues el objeto contractual es el bien en sí, el buque mismo, a diferencia del objeto del contrato de arrendamiento de obra, cuyo objeto es la construcción del buque, su ejecución según planos y especificaciones.

Fuera de los indicados supuestos este sub-tipo constructivo no tiene mayor especialidad jurídica, aunque sí importantes repercusiones económicas (inferiores precios).

Esta fórmula constructiva ha desechado totalmente la antigua y absurda teoría de la "personalización" de la nave, si bien la individualización de cada buque sigue siendo perfectamente posible, como sucede en otras fabricaciones o construcciones seriadas (nombre, número de las máquinas, datos de inscripción, etc.).

Conviene recordar aquí que los proyectos y planos desde su aceptación por las partes tienen la misma calidad contractual que el contrato propiamente dicho, y son elementos interpretativos junto con éste y en segundo grado (1).

En los casos de construcciones de buques seriadas es frecuente que la planificación y proyectos

1.-RUBINO, D. L'Appalto, en el Trattato ...Ob.Cit., págs. 103 y sigtes.

e20

técnicos sean aportados por el comitente, debido a que suelen proceder de compañías de planificación técnica que venden tales derechos sin facultad de exclusividad. En caso de tal aportación del comitente, por lo anteexpuesto, estamos ante un contrato de arrendamiento de obra tal y como hemos indicado en el punto b) de este apartado (construcción de buques con "aportación por el comitente de planos constructivos").

III.- NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO
DE CONSTRUCCION DE BUQUES.

III.-Naturaleza Jurídica del Contrato de Construcción
de Buque.

III-1.-Introducción. La calificación contractual y su
trascendencia.

La determinación de la naturaleza jurídica del contrato de construcción es uno de los temas más debatidos del Derecho. Aparte de tesis particularistas y extremas, la doctrina de los autores dirime sus diferencias entre las posturas de la compraventa de cosa futura y la del arrendamiento de obra. Modernamente tiene también gran predicamento la teoría mixta, la cual, vistas las dificultades calificadoras, propone como solución la ecléctica aplicación de las normas de la compraventa y las del arrendamiento de obra de forma conexas.

Estando a simples efectos prácticos, no cabe duda que la tesis más fácilmente aceptable sería la de la compraventa de cosa futura, pues dada la amplitud de regulación positiva de este contrato (y

concordantemente de doctrina y jurisprudencia, por ser el negocio jurídico más frecuente en la práctica del Derecho) los problemas planteables quedan fácilmente solucionados por la misma riqueza de la normativa legal y de su práctica.

Pero esto no quiere decir, lógicamente, que por ser una solución práctica y facilitadora sea la correcta. Si así fuera, en vez de distinguir entre las diversas instituciones contractuales deberíamos aplicar una misma normativa a todos los negocios jurídicos bilaterales, lo cual, por supuesto, es imposible y aberrante.

La dicotomía calificadora no es problema nuevo. Ya en el Derecho Romano se planteó la cuestión en toda su crudeza entre los seguidores de las escuelas sabiniana y proculayana, discusión dirimida, a efectos positivos, por el Corpus Justiniano, que atribuyó la calificación de compraventa a todos los supuestos en los que el constructor suministraba los materiales.

Dada la gran influencia que el Derecho Romano ha tenido históricamente en Europa, la concep -

ción justiniana ha gozado de gran predicamento entre los juristas, pero desde el siglo XIX, sobre todo, y por las elaboraciones científicas de los autores, singularmente de los países latinos, la antigua discusión científica ha vuelto a la primera plana de la conflictividad doctrinal.

Bajo la influencia de la doctrina de los autores, los códigos más modernos toman partido en la calificación de los contratos de construcción, naturalizándolos como arrendamientos de obras. Sin embargo algunos códigos (1) generalizan excesivamente el contrato de arrendamiento, sin sistematizar suficientemente la diversa normativa según se trate de arrendamiento de cosas, de servicios, o de obras. Otros Códigos en cambio, más científicamente, distinguen claramente entre las diversas figuras contractuales incursas en la generalidad arrendaticia (2). De esta

1.-P.e., el Código Civil Español.

2.-El B.G.B. alemán distingue con precisión entre el arrendamiento de cosas (escindiéndolo a su vez en

forma tenemos una regulación más específica para el llamado "contrato de construcción" que la genérica derivable de la compraventa. Aunque el tema de fondo sigue en pie: ¿Que normativa es la aplicable?.

El Código Civil Español, al definir el arrendamiento de obras (1), nos dice que por él una de las partes se obliga a ejecutar una obra por precio cierto. Es decir, el objeto contractual coincide con el de la institución que llamamos "contrato de construcción". Y abundando en ello, el Art. 1546 llama "arrendador" al que se obliga a "ejecutar la obra" y "arrendatario" al que "adquiere el derecho a la obra" y, lógicamente, se obliga a pagarla.

Estamos, por tanto, ante un contrato en el que la actividad operativa se enmarca en el resultado a obtener. Se contrata en atención, a teniendo por

arrendamiento de fincas urbanas y bienes muebles, y el de fincas rústicas y derechos), el de servicios, y el de obras.

1.-En el Art. 1544 del Código

objeto, la actividad que dará lugar a un resultado. No es objeto del contrato la actividad por sí sola, sin más (estaríamos ante una prestación de servicios o, en su caso, ante un contrato de trabajo), ni el resultado por sí solo (que tratándose de un "bien" supondría una compraventa de cosa futura), sino la "actividad en atención a un resultado", o, como dice NART (1), estamos ante un "contrato de resultado". En un cuidadoso estudio este autor distingue entre "contrato de obra" y "contrato de empresa", diciendo textualmente: "Y es que la actividad humana puede tomarse contractualmente en consideración de un modo directo y exclusivo (servicios o trabajo), como medio de un resultado (obra), o no ser considerada en ninguna manera, por atender exclusivamente al resultado (empresa), aunque aquélla actividad sea de hecho un presupuesto necesario para éste". Tal distinción no creemos que

- - - - -

1.-NART, I. "Contrato de Obra y Empresa", en Rev. de Dcho. Privado, 1951, págs. 815 y sigtes.

sea enteramente correcta, puesto que si pudiera entenderse una atención contractual "exclusiva al resultado" el objeto contractual sería sólo éste, es decir, en el contrato de construcción estaríamos sólo objetivando la res futura, y por tal la calificación jurídica forzosamente sería la de compraventa.

Si se contrata "para que se construya una cosa" (p.e., un buque), se atiende tanto a la actividad constructiva como al resultado. A lo más podríamos hablar de un objeto directo y otro indirecto o necesario. La actividad de fabricación, fación o construcción, es imprescindible para el resultado. Por eso el Tribunal Supremo de Justicia de España, lógicamente atento a la practicidad del objeto contractual, habla de "arrendamiento de obras o contrato de empresa" (1) concordando términos. Es más, el propio NART concluye diciendo que "a nuestro entender, son indudables contratos de obra aquellos en los que el resultado

1.-P.e., la Sentencia de 26 de Febrero de 1934.

se hace y queda incorporado a cosa del comitente, o es por sí mismo infungible, por haber de realizarse bajo o plano o medida". La jurisprudencia francesa tiene incluso, para calificar el contrato como compraventa que distinguir del "vendedor" en general el "vendedor fabricante" respecto a estos contratos (1).

Realmente es trascendente la determinación de la fungibilidad o infungibilidad del bien, y así lo acepta la doctrina más solvente. GULLON (2) en palabras tomadas de RUBINO dice a estos efectos: "La observación de la naturaleza fungible o no fungible de la cosa presenta un gran interés, porque es cierto que en un buen número de supuestos permite comprobar la función del trabajo en la estructura del negocio. Normalmente en el contrato celebrado para la elaboración o construcción de una cosa fungible el proceso productivo pierde importancia frente a la entre

- - - - -

- 1.- JUGLART, M. y PONTAVICE, E. "Comentarios a la jurisprudencia francesa", en Rev. Droit Commercial, 1975, nº3, pág. 611.
- 2.- GULLON BALLESTEROS, A. "Curso de Derecho Civil. Contratos", Madrid-1968, págs. 263-264.

ga de la cosa, como objeto peculiar del contrato de compraventa. Así sucederá cuando se trate de cosas fungibles producidas, periódica o profesionalmente, por quien las construye o elabora. En cambio, cuando se encarga la realización de una cosa no fungible, el proceso productivo pasa a un primer plano".

Como venimos insistiendo, el problema de la determinación de la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque tiene importantísimas consecuencias prácticas. Si entendemos que en la construcción de buque estamos ante una compraventa, tendremos que afirmar, en principio, que el dominio del buque durante la construcción pertenece al comitente, o petitor de obra, desde la firma del contrato en las legislaciones que dan al contrato de compraventa carácter perfectivo y consumatorio per se (1). Otra cosa será en las legislaciones que exigen

1.-P.e., el Art. 1583 del Código Civil Francés, que expresa que la venta se perfecciona entre las partes y la propiedad es adquirida de derecho por el com

la traditio como elemento consumatorio (1) del contrato de compraventa, aunque en todo caso el comprador "tiene derecho" a exigir el cumplimiento contractual.

Tal y como observa BRUNETTI (2), los autores que califican a este contrato como compraventa de cosa futura quieren olvidar que al atribuir la propiedad del buque al astillero constructor hasta el momento de su entrega al comitente, están proclamando el absurdo jurídico de considerar que existe una venta perfecta (consentimiento, objeto y causa) negándole las resultancias de la transmisibilidad dominical, abiertamente en contra de lo proclamado por su legislación positiva (refiriéndose al Derecho Francés).

Esto incide directamente en el problema del soporte de riesgos del buque durante la cons -

 predor con respecto al vendedor, desde el momento en que se ha convenido acerca de la cosa y el precio, aunque la cosa no haya sido aún entregada, ni el precio pagado".

1.-P.e., el Código Civil Español.

2.-BRUNETTI. Diritto ...Ob.Cit., T.I, nº127.

trucción, en concordancia con la consideración de si por el contrato de construcción el comitente adquiere la propiedad del buque de forma originaria o derivativa.

GULLON (1) distingue en materia de riesgos los de pérdida de materiales, a los que había que aplicar, dice, el Art. 1589 del Código Civil si puso los materiales el contratista, y el 1590 si los puso el comitente; los de pérdida de la obra, caso al que hay que aplicar también el Art. 1590 del Código Civil; y el "riesgo económico" o aumentos en los precios post-contrato y sin cláusula especial al efecto, caso al que, indica, debe aplicarse el Art. 1593.

Y añade textualmente: "No obstante, teniendo en cuenta que con el término "riesgos" se alude al influjo de los acontecimientos no imputables al deudor sobre las prestaciones pendientes, acontecimientos debidos a la fuerza mayor o caso fortuito, hay que pensar que éstos son los que pondrán en juego el

1.-GULLON BALLESTEROS, A. Curso ... Ob. Cit., págs. 263-264.

f11

Art.1590,La conducta negligente o dolosa del contratista supondrá responsabilidad para él en virtud de los principios generales del derecho de obligaciones (Arts.1101 y sigtes.)".

En el sistema de consumación de la compraventa por la traditio,la calificación del contrato como arrendamiento de obras o como venta es también trascendente.Si estamos ante una compraventa no habrá transferimiento de propiedad hasta que la traditio se produzca, en cuyo caso los riesgos pendiente constructione corren a cargo del astillero, salvo si existen entregas parciales de propiedad sobre lo construído, en principio.En cambio, si estamos ante un arrendamiento de obras, y aunque aquí caben como veremos discrepancias doctrinales, el comitente se considera propietario durante la construcción (p.e., en el contrato de edificación el Código Civil Español, Arts.1593-1594, habla de "contratista" y de "dueño" para distinguir al constructor y al comitente), aunque la pérdida de la obra, según las teorías clásicas recogidas en el Art.1589 del Código Civil Español, depende de la aportación de materiales por el

comitante, y en otro caso del momento de la entrega de la obra.

En cuanto a la hipoteca del buque en construcción (1), la Ley de Hipoteca Naval exige la titularidad dominical sobre el buque hipotecado (2), con lo cual es también muy trascendente la determinación de la propiedad del buque durante su construcción a estos efectos.

En el Libro de Buques se inscriben los buques en construcción solamente cuando deban hipotecarse (3). En general, del estudio de los Arts. 145 y sigtes. del Reglamento del Registro Mercantil se deduce que el objeto de la inscripción no es el buque en sí, sino la propiedad de los mismos (4), los cam -

- - - - -

- 1.-RODIERE, R. "Navire et Navigation Maritime", en Rev. Droit Maritime Français, Junio-1975, págs. 323 y sigtes.
- 2.-Ver, en general, a GONZALEZ REVILLA, L. "La Hipoteca Naval", Madrid-1888.
- 3.-Concordantemente los Arts. 145-2º del Reglamento del Registro Mercantil y el 16 de la Ley de Hipoteca Naval.
- 4.-Puede consultarse en concreto el Art. 149 del Reglamento del Registro Mercantil.

bios de dicha propiedad, y la constitución, modificación y cancelación de los gravámenes que pesen sobre la misma. Por ello el Prof. GARRIGUES sostiene que, a diferencia del resto del Registro Mercantil, el Registro de Buques y el Registro de la Propiedad son esencialmente coincidentes en sus formulaciones jurídicas de principios.

En concreto al punto objeto de estudio, la Ley de Hipoteca Naval atribuye a la inscripción de la hipoteca sobre el buque el carácter de constitutiva de derecho.

Como quiera que previamente a la inscripción de la hipoteca sobre el buque es precisa la inscripción de la propiedad de éste, diremos siguiendo a CHICO y BONILLA (1) que, en el caso de adquisición por construcción, es "documento hábil para provocar la

- - - - -

1.-CHICO y ORTIZ, J.M. y BONILLA ENCINA, J.F. "Apuntes de Derecho Inmobiliario Registral", Madrid-1968, T. II, págs. 1085 y sigtes.

inscripción:

.....

Escritura pública de entrega, cuando la adquisición tenga lugar en astillero por contrato de construcción.

Declaración de propiedad del interesado con firma legitimada por Notario si el constructor fuera dueño".

En el caso de inscripción de buque en construcción a efecto de su hipoteca, "la inscripción se practicará en la sección especial de naves en construcción del Registro, por solicitud del dueño o armador, acompañada de certificación expedida por el constructor en que conste el estado de la construcción, o por contrato firmado por el dueño o naviero".

La antedicha inscripción es provisional, y se convierte en definitiva bajo solicitud del interesado "acompañada de la certificación de matrícula y la escritura de entrega del buque otorgada por el constructor a favor del dueño".(1)

- - - - -

1.-Obsérvese en estas citas de CHICO y ORTIZ su distinción clara entre "constructor" y "propietario".

En materia de contrato de seguro del buque en construcción, el problema genérico desde la posición de asegurado es menos esencial, puesto que como el objeto de todo contrato de seguro de cosas (y de todo seguro en general) es el "interés" y no los bienes en sí (1), cabrá el lícito aseguramiento de los respectivos "intereses" del astillero y del comitente respecto al mismo bien (el buque en construcción), sin precisarse por consiguiente la imprescindible determinación de la propiedad del buque durante su construcción. Empero podría producirse una doble cobertura de intereses supuestamente coincidentes, por lo cual la determinación del "interés" en la propiedad de la nave en construcción es de gran importancia también a los efectos del seguro.

Por otra parte, como veremos más adelante, en este contrato en materia de riesgos puede estarse

1.-Puede consultarse la obra del Chartered Insurance Institute, "Elementos del Seguro", Madrid-1973, págs. 168 y sigtes.

sólo al clásico concepto de "res perit dominus" o conexas con el de "res perit debitor" hasta el momento de la entrega de la construcción al comitente.

Por último, es esencial la determinación de la propiedad del buque en construcción para los supuestos de suspensión de pagos y quiebra de constructor y comitente, embargos y ejecuciones, sucesión hereditaria caso de estar ante personas físicas,...

Conviene indicar que la problemática de la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque no se limita a la consideración de si estamos ante

- a) un arrendamiento de obra.
- b) una compraventa de cosa futura.
- c) un contrato mixto.

Ciertamente el problema calificadorio tiene todavía más trascendencia. La doctrina mercantilista clásica, y a su influjo las legislaciones, establecen una diferenciación en la normativa contractual positiva atendiendo a la parte que resultase aportante de materiales. Con ello complican la califica-

ción institucional, y hacen escindirse a la doctrina de los autores sobre el punto de la adquisición dominical, incluso entre los que están de acuerdo en el criterio de la naturaleza jurídica de la institución, entre la tesis de la adquisición originaria y la derivativa de la propiedad por el comitente, todo lo cual incide a su vez en la problemática de la propiedad durante la construcción y en la teoría de los riesgos.

Si a esto añadimos que, para tratar de solventar problemas, una corriente doctrinal numerosa se inclina por atender con especial importancia a los pactos privados, de forma que prácticamente dejan el tema de la calificación contractual al arbitrio de los contratantes, estamos viendo que los problemas actuales sobre la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque son numerosos y falta una mínima concordancia entre las diversas tesis científicas.

Por todo ello, importa mucho conseguir una unificación científica en toda esta temática, o, cuando menos, fijar con exactitud la posible aplicación

f18

normativa en cada caso, si del estudio de la institución se dedujeren pluralidad de supuestos científicos, atendiendo a la estructura contractual del negocio jurídico que llamamos contrato de construcción de buques.

III-2.-Aportaciones del Comitente en el Contrato
de Construcción de Buque.

La doctrina mercantilista, en general, viene entendiendo que la aportación de materiales por el comitente trasciende a la hora de aplicar una calificación de la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque, y por tan poderoso influjo de una doctrina de los autores casi pacífica, así se admite también por algunas legislaciones (1).

En concreto, el grueso de la doctrina mercantilista y muy concretamente la clásica, entiende que si el comitente facilita los materiales de la construcción adquiere el buque construido a título originario, y en otro caso a título derivativo (2).

1.-Véanse, v.g., los Arts. 1588 y 1589 del Código Civil Español.

2.-Pueden consultarse, entre otros, GRAZIANI. "Appunti di Diritto della Navigazione", Nápoles-1938, pág. 103; SCIALOJA. "Lezioni di Diritto della Navigazione",

Pero antes de entrar en la determinación de la adquisición originaria o derivativa del buque por el comitente, es previo el fijar la importancia que para la calificación jurídica del contrato puedan tener las aportaciones del comitente.

En primer lugar hay que indicar que es incorrecto hablar genéricamente de "aportación de materiales por el comitente", como hace la casi totalidad de la doctrina. Y esta incorrección es tanto de forma como de contenido sustancial. De forma en cuanto que la aportación del comitente no tiene por qué limitarse a los "materiales" para la construcción (chapa, motores, aparatos de precisión, tubería, etc.), sino que cabe también una aportación técnica,

Nápoles-1942, pág. 230, y "Corso di Diritto della Navigazione", Roma-1943, pág. 309; BRUNETTI, A. "Manuale del Diritto della Navigazione Marittima e Interna", Padova-1947, nº 161, pág. 121; BONNECASE. *Traité ... Ob. Cit.*, pág. 268; DANJON, D. *Traité ... Ob. Cit.*, T. I, págs. 172 y sigtes.; SMEESTERS et WINKELMOLEN. "Droit Maritime et Droit Fluvial", Bruselas-1929, T. I, págs. 19 y sigtes.; LYON-CAEN et RENAULT. *Traité ... Ob. Cit.*, T. V, págs. 136 y sigtes.

más importante que la aportación de materiales, cifra da en los planos y especificaciones técnicas directi vos de la construcción, como labor fundamentalmente intelectual. Hablar de aportaciones "de material" por el comitente supone un enjuiciamiento arcaico de la cuestión, pues es más correcto indicar que pueden e - xistir "aportaciones del comitente, genéricamente. Por otra parte decimos que existe una incorrección de contenido. Ciertamente no cabe generalizar, en cuanto al contenido sustancial, todas las posibles aportacio nes del comitente a la construcción del buque. No todas las aportaciones tienen la misma calidad ni en - jundia. Hay que estar a cada caso concreto. No es lo mismo aportar toda la planificación técnica que una maquinaria auxiliar de elevación de mercancías o un sistema de extracción de crudos. No es lo mismo una a - portación que suponga facilitar al astillero todos los materiales, que una aportación de una pequeña por ción de ellos.

Hecha esta salvedad entremos en materia concreta. No cabe duda que cualquier aportación del comitente tiene unas resultancias económicas. Y esto

tanto estemos ante una aportación de pequeña entidad como ante una aportación sustancial. Lógicamente el "precio del astillero" constructor no podrá ser el mismo si hay o no aportaciones del comitente. En todo caso la aportación debe valorarse en cada caso concreto y reducirse del precio total del buque a construir. Si el precio total (absoluto) de un buque a construir es de mil quinientos millones de pesetas, por ejemplo, y el comitente realiza aportaciones por valor de quinientos millones, ese buque en concreto y para ese petitor de obra en concreto, tendrá un "valor astillero" de mil millones de pesetas, que no concuerda con el "valor absoluto" del buque por el valor deducido de las aportaciones del comitente.

El tema se centra en determinar si estas implicaciones económicas tienen también o no unas resultancias jurídicas concretas. La doctrina mayoritaria sostiene que con "aportación de materiales" (insistimos debe hablarse genéricamente de "aportaciones") la obra pertenece en dominio originario al co-

mitente (1).

En principio, esta opinión doctrinal debe ajustarse a sus límites correctos. No cabe duda que la aportación del comitente, como queda dicho, puede ser muy variable en su cuantía (o importancia económica), desde la aportación absoluta o muy sustancial a la aportación de escasa entidad económica. Independientemente de la importancia económica de

- - - - -

- 1.-Así, BONNECASE. *Traité* ...Ob.Cit., págs. 276 y sigtes.
 WAHL. *Précis* ...Ob.Cit., pág. 34.; DANJON, D. *Tratado* ...
 Ob.Cit., T.I, pág. 121.; LYON-CAEN et RENAULT. *Traité* ...
 ...Ob.Cit., T.V, pág. 136.; DALMARTELLO, A. *Questioni* ...
 Ob.Cit., págs. 56 y sigtes.; BRUNETTI, A. *Manuale* ...
 Ob.Cit., pág. 121, y *Derecho* ...Ob.Cit., T.I, págs. 368
 y sigtes.; ASCARELLI, T. "Studi in tema di contratti",
 Milán-1952, págs. 579 y sigtes.; LEFEBVRE D'OVIDIO, A y
 PESCATORE, G. *Manuale* ...Ob.Cit., pág. 172.; FIORENTINO.
 "Diritto della Navigazione", Nápoles-1954, pág. 72.

toda aportación del comitente a la construcción, en cuanto que reductora en su valor del total precio del buque a construir, las aportaciones del comitente sólo tienen auténtica entidad jurídica en el caso de la aportación absoluta o muy esencial. Y no porque una aportación de tal entidad determine por sí sola la propiedad del buque en construcción en favor del comitente (en su momento trataremos sobre este punto), sino porque exige per se y sin discusión posible, calificar al contrato que ampliamente denominamos de "construcción de buque" como un contrato de arrendamiento de obra.

En efecto, ante una aportación absoluta o muy esencial del comitente (y entendemos que fundamental y sustancial lo es sólo la aportación de la planificación técnica, con la jurisprudencia francesa, puesto que una simple aportación "de material" sigue permitiendo al constructor la labor intelectual de dirección de obra y forma de actuación), el contrato de construcción de buque debe ser reputado como arrendamiento de obra, y esto indiscutiblemente, ya que el comitente le encarga la realización de un

buque siguiendo precisas instrucciones, de forma que el astillero cumple con servir fielmente las indicaciones del comitente, sin responsabilidad para el astillero constructor en cuanto a las incorrecciones técnicas y defectos de cálculo de los planos aportados por el petitor. Sólo responde de la correcta realización de "su obra", es decir, de la mera ejecución de su trabajo o industria.

Incluso los autores que dan importancia jurídica a la simple "aportación de materiales" por el comitente están de acuerdo en calificar este contrato como arrendamiento de obra. Pero lo hacen incorrectamente, pues como dice GAMECHOGOICOECHEA (1), "siendo los materiales el eje en torno del cual se hace indebidamente girar la cuestión, como quiera que éstos son suministrados por el propio armador, para quien ha de ser el buque, no hay duda de que le pertenece en propiedad desde el primer momento. Todos los auto-

- - - - -

1.-GAMECHOGOICOECHEA, F. Derecho ...Ob.Cit., T. II, nº442, págs. 28-29.

res están de acuerdo en esta solución, aunque no lo estén en cuanto a la naturaleza del contrato. Pero teniendo en cuenta esta unanimidad, no merece la pena discutir este asunto".

Realmente es incierto que no haya unanimidad en la doctrina en calificar este contrato en el caso de aportación del comitente, en cuanto a su naturaleza jurídica. Todos sostienen correctamente que el contrato supone un arrendamiento de obra, pero mientras que la mayoría, indebidamente según nuestro criterio, lo hace en base a que los materiales sobre los que el astillero "actúa la obra" son propiedad del comitente, sólo una minoría doctrinal sostiene la calificación jurídica en base a que se trata de un contrato por el cual el astillero se obliga a ejecutar una obra por precio cierto del comitente. Porque en todo caso se trata de una ejecución para otro. Mientras unos se basan en la imposibilidad de aplicar las normas de la compraventa, puesto que el "material" es del comitente, otros, la minoría, lo hacen en atención a la propia estructura del negocio jurídico, del contrato para la construcción

del buque (1).

Lo que sí es bien cierto es que desde un punto de vista simplemente práctico, la doctrina y la jurisprudencia son pacíficas en la admisión de la calificación arrendaticia de obras respecto al contrato de construcción de buque con aportaciones del comitente, bien por la imposibilidad de aplicación de los principios de la compraventa (en el caso de las aportaciones de "materiales" del comitente), bien sea porque al astillero constructor no le caben más que actuaciones "para obrar la construcción" tal y como específicamente le fue impuesta por el comitente (caso de aportación de planos y especificaciones técnicas por parte del comitente), bien, finalmente, porque con aportaciones o sin ellas el contrato entra en los presupuestos del arrendamiento de obras, al tratarse de un negocio jurídico

- 1.-CARNELUTTI. Teoría ...Ob.Cit., págs.98 y sigtes.; DOMINEDO."Principi dell Diritto della Navigazione", Padova-1963, págs.276 y sigtes.(T.II).

de ejecución que lleva implícito, como pseudo-objeto, objeto secundario, objeto mixto, o simplemente actuación necesaria, la entrega de la res resultante, la entrega de la obra (como sostienen, fundamentalmente, CARNELUTTI, DALMARTELLO, URIA y GAMECHOGOICOECHEA) (1).

La excesiva importancia que buena parte de la doctrina mercantilista viene dando a la aportación "de materiales" por el comitente, que por inercia proviene de la doctrina clásica del Derecho Mercantil, suscita dificultades en la teoría dominical de los mismos durante la vigencia de las obligaciones fácticas de los contratos para la construcción de buques. Dada la incongruencia jurídica de las re -

- 1.-CARNELUTTI. Teoría ...Ob.Cit., págs.98 y sigtes.; DALMARTELLO, A. Questioni ...Ob.Cit., págs.52 y sigtes.; URIA, R. Curso ...Ob.Cit., pág.883.; GAMECHOGOICOECHEA, F. Derecho ...Ob.Cit., págs.34 y sigtes. Puede consultarse también en este punto a GARRIGUES, J. Curso ...Ob.Cit., págs.717-718.

sustancias supuestas a tales aportaciones, se discute sobre adquisiciones originarias o derivativas del buque en construcción, y llega a establecerse la aplicabilidad de los institutos especificatorios para explicar la incongruencia doctrinal calificatoria.

Como hemos dicho, es incorrecto calificar el contrato de construcción de buque como arrendamiento de obra por el solo hecho de que sea imposible aplicarle las normas del contrato de compraventa. Cierro que si el comitente pone los materiales para la construcción del buque pedido al astillero constructor, no cabe hablar de compraventa, puesto que el astillero vendería algo que está en el dominio del comprador: los materiales. En este caso no puede ni discutirse que la aportación del astillero es sólo su "obrar", y estamos ante un arrendamiento de obra. La contraprestación contractual del astillero es, en tal caso, un "hacer", un "ejecutar". En esta base como fundamento, toda la doctrina está de acuerdo en que en este caso hay un arrendamiento de obra.

Pero científicamente, la explicación de tal calificación contractual es muy débil, poco técnica e

incompleta, salvo en los autores que están a una calificación del contrato sin considerar, salvo a efectos económicos de determinación del precio del constructor, la simple aportación de materiales. La construcción de un buque bajo pedido es arrendamiento de obra ponga quien ponga los materiales. Y lo es por la estructura negocial y el objeto mismo del contrato. Porque mientras el objeto del contrato de compraventa es sólo la transmisión dominical de un bien o de derecho, el del arrendamiento de obra es el de hacer la res nova y, lógicamente, entregarla al comitente. La compraventa mira a "transmitir el dominio", y el arrendamiento de obra a "hacer algo para otro". Que éste "otro" ponga o no ponga los materiales o realice otras aportaciones, implicará una variación del precio y/o de la responsabilidad del constructor, pero no modifica la esencia contractual: la realización de una obra para su petitor (comitente).

Precisamente ese error en la apreciación de la importancia de los materiales en cuanto al contrato, hace pensar a buena parte de la doctrina científica que en la construcción con materiales ajenos al

constructor se produce una especificación (1). Básicamente consiste la especificación, en palabras de ALBALADEJO (2), "en realizar una obra de nueva especie empleando (en todo o en parte) materia ajena, como si se hace vino de la uva de otro, o pan de su harina, o una mesa de su madera". Existiendo buena fe, se atribuye la cosa resultante de la obra "a aquel de quien procede lo más importante (que en principio, se estima lo es la obra, salvo que la materia sea más preciosa o valiosa)".

Y en base a esta teoría de la especificación, la doctrina mercantilista clásica entiende que la construcción de un buque supone un caso de especificación, dado que la obra resultante es res nova res-

- 1.-Ver a LEFEBVRE D'OVIEDO, A. y PESCATORE, G. Manuale . . .
Ob.Cit., págs.169 y sigtes.; y a ASCARELLI, T. Studi ...
Ob.Cit., págs.209 y sigtes., entre otros muchos.
- 2.-ALBALADEJO, M. "Compendio de Derecho Civil", Barcelona-
1970, pág.376.

pecto a los elementos necesarios para su construcción (1).

En la especificación, lo mismo que sucede en la accesión que viene llamándose desde el Derecho Romano "industrial", y a diferencia de lo que sucede en la "natural", se actúa un derecho de indemnización a favor del dueño de los materiales incorporados a la obra final.

En España la doctrina civilística, que es la que más se ha preocupado de la calificación del contrato de obra, está a la preponderancia del trabajo o de la materia como fundamento de la distinción, con cierta inclinación por el criterio subjetivo, de la voluntad manifestada por las partes en el contrato, como criterio interpretativo prioritario (2).

- - - - -

1.-SCIALOJA. Sistema ...Ob.Cit.,pág.255.,y Corso ...
Ob.Cit.,pág.304;ASCARELLI. Studi ...Ob.Cit.,pág.212,
Not.1ª.;GRAZIANI. Appunti ...Ob.Cit.,pág.106.

2.-DE DIEGO."Instituciones de Derecho Civil Español",
Madrid-1930,T.II,pág.240;BONET RAMON,F."Derecho Ci-

.s/

En el ámbito del Derecho Marítimo, la doctrina dominante entiende que, salvo que las partes contratantes pacten lo contrario, son perfectamente aplicables las reglas del Derecho Común en materia de especificación al contrato de construcción de buque (1).

Para la mayoría de la doctrina el problema no existe si el constructor utiliza materiales propios, pues en tal caso estamos ante una "especificación de cosa propia". Se plantea, en cambio, el problema cuando los materiales son del comitente. En este caso, opinan, "el constructor adquirirá la nave construída por especificación, con obligación de satisfacer al

vil Común y Foral", Madrid-1940, T. II, págs. 112 y sigtes.; PUIG PEÑA. "Tratado de Derecho Civil Español", Madrid-1951, T. IX, V. II, pág. 302, entre otros.

1.-Además de los autores ya citados, SCIALOJA, A. Corso ...Ob. Cit., pág. 304; GRAZIANI. Appunti ...Ob. Cit., pág. 106; DOMINEDO. Principi ...Ob. Cit., T. II, pág. 263; GAETA. "Lezioni di Diritto della Navigazione", Pisa-1965, pág. 209; RIGHETTI, G. "Contributo alla teoria dell'appalto per la costruzione di nave", en Riv. dell Diritto della Navigazione, 1966-I, págs. 76 y sigtes.

propietario de los materiales (el comitente) el precio de éstos" (1). Pero, ¿qué sucede si el precio de los materiales sobrepasa al de la mano de obra? Entonces, entienden, sucede a la inversa. Es al comitente a quien aprovecha la especificación, aunque "lo normal será que el precio de la mano de obra supere al de los materiales" (2).

Con esto, se produce una gravísima disputa doctrinal sobre la adquisición de la nave durante la construcción. Para unos autores hay que aplicar, concordantemente, las normas de la accesión (3), y para otros las de la conmixción (4).

-
- 1.-RIGHETTI, G. Contributo ...Ob.Cit.,pág.77.
 - 2.-GAETA. Lezioni ...Ob.Cit.,pág.209.
 - 3.-P.e.,ALBANO."Studi sulla costruzione della nave e dell'aeromobile",Milán-1960,pág.90.
 - 4.-DOMINEDO. Principi ...Ob.Cit.,págs.87 y sigtes.

Al propio tiempo estas discrepancias inciden en la determinación de la adquisición originaria o derivativa de la propiedad del buque por el comitente, como veremos en el siguiente epígrafe.

Por el momento, es suficiente con que indiquemos que, en nuestra opinión, la especificación no es aplicable en absoluto al contrato de construcción de buque. Sí a la construcción de buques, pero no a su contrato de construcción. Es decir, la voluntad contractual excluye, prima facie, la aplicabilidad de las normas especificatorias que, ab origine, son sólo aplicables en defecto de normativa contractual.

El contrato de construcción excluye por sí mismo las normas de la especificación en cuanto que éstas son "para accesiones del dominio", y el contrato de construcción es, per se, modo de adquirir el dominio. La especificación sólo es aplicable ante obra no contratada. Como dice ALBANO (1), la construcción

1.-ALBANO, R. Studi ...Ob.Cit., págs.87 y sigtes.

en general supone un caso de especificación, dado que estamos ante una res nova respecto a los elementos necesarios para su construcción, pero esto "siempre que se construya motu proprio", pues si se actúa movido bajo pedido o contrato ("por cuenta de otro") éste excluirá la especificación, pues estas normas pueden ir contra los deseos de los contratantes e, incluso, contra la propia naturaleza jurídica del contrato.

MIRABELLI (1) también se opone a las normas de la especificación en su aplicabilidad al contrato de construcción, y, obviamente, la aplicabilidad de la accesión o la conmixción le parecen innecesarias, y, más recientemente, otros autores han negado también categóricamente la aplicabilidad de las reglas de la especificación al contrato de construcción de buque (2).

Efectivamente, las normas especificatorias suponen un procedimiento que el Derecho facilita pa-

- - - - -

- 1.-MIRABELLI."Gli atti non negoziali nel Diritto Privato Italiano", Nápoles-1955, pág.79.
- 2.-P.e., VOLLI."Costruzione della Nave", en Riv.Diritto della Navigazione, 1959-I, págs.35 y sigtes.

ra la resolución de conflictos de facto, y que decaen ante determinaciones volitivas, como son, prioritariamente, las contractuales. Si se construyera un buque con materiales de otro sin mediar pedido (cosa impen-sable en la práctica) serían aplicables las normas de la especificación, pero mediando contrato, el propio consentimiento de las partes para actuar "la obra" sobre materiales no aportados por el constructor, excluye la normativa especificatoria, en favor de lo pactado por las partes y de las normas positivas del contrato.

Finalmente haremos una mención a normativa fiscal utilizable interpretativamente. Respecto a ella observamos que, al igual que sucede con determinadas normas administrativas, no facilitan un estudio científico de la institución, en cuanto que las lógicas pretensiones de estas disposiciones son exclusivamente practicistas. Pretender, por ejemplo, que la legislación sobre ayudas a la construcción naval, según se faciliten los créditos a armadores o constructores, puede servir para facilitar aportaciones en favor de unas u otras tesis científicas, es muy preten-

cioso. Esta legislación realmente tiene una intención económico-administrativa (véanse, v.g., los comentarios de SCIVICO a la "ley Saragat", de ayuda a la construcción naval y ampliación de la marina mercante) (1), y está a las necesidades de las economías nacionales en cada momento.

De análoga manera, las legislaciones fiscales no suelen pretender precisamente pruritos científicos. Es más, en no pocas ocasiones sacrifican incluso distinciones institucionales precisas a efectos de simplificación impositiva o consecuciones tributarias prácticas.

Por lo dicho, no haremos especial incapié en la normativa fiscal a los efectos del presente estudio (2).

1.-SCIVICCO, R. "La nuova legge sulle costruzioni navali", en Riv. Diritto della Navigazione, 1949-I, págs. 261 y sgtes.

2.-Para un fundamentado estudio fiscal en la materia véase a MATILLA ALEGRE, R. "La Ley de Reforma del .s/

Sistema Tributario y las bonificaciones fiscales de la Ley de Renovación de la Flota Mercante", en Rev. de Derecho Mercantil, 1965-I, págs. 207 y sigtes., y "Algunos problemas en relación al Contrato de Construcción Naval", publicaciones del Instituto Consular de Bilbao, Bilbao-1976, págs. 31 y sigtes.

III-3-El Contrato de Construcción de Buque
bajo aportaciones del Astillero Constructor.

III-3-1-Introducción.

Aunque es posible la construcción de buques bajo un régimen de aportaciones del comitente, lo ordinario en la práctica es que el astillero construya con materiales y planificación técnica propios. Como dice MENENDEZ (1), esta forma constructiva es "claramente dominante en la práctica actual", e incluso las legislaciones observan la aportación del constructor como ordinaria (2).

Y es precisamente en esta forma contractual de la construcción de buques donde se plantean a fondo los problemas científicos y prácticos sobre la determinación de la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque.

1.-MENENDEZ MENENDEZ, A. La Naturaleza ...Ob.Cit.,pág.
304.

2.-Ver,p.e.,el Art.1658 del Codice Civile.

Hechas ya, en el anterior epígrafe, las diferencias entre las posibles aportaciones del comitente al contrato, y determinadas sus consecuencias económico-jurídicas, estaremos ahora al caso, ordinario en la práctica como hemos dicho, de que sea el constructor el aportante absoluto, o prácticamente tal.

La doctrina científica se divide, fundamentalmente, en tres posturas. Para unos (básicamente los autores franceses y anglosajones) estamos ante un contrato de compraventa de cosa futura. Otra línea doctrinal (compuesta prioritariamente por italianos y españoles) sostiene que la naturaleza jurídica del negocio es la del llamado arrendamiento de obras. Por último, existe una postura ecléctica o mixta (1), que

- - - - -

1.- Pueden verse, entre otros, los comentarios de ASCOLI, P. "Del Comercio Marítimo y de la Navegación", Buenos Aires-1953, T. I, págs. 46 y sigtes., y TESTA, T. "In tema di contributi per costruzioni di navi", en Riv. Diritto della Navigazione, 1956-II, págs. 28 a 71.

propia¹mente no supone una línea científica independiente, puesto que de ella participan autores que sustentan una u otra de las tesis anteriores, que entiende deben aplicarse al contrato de construcción de buque, de forma concordante, normas de la compraventa y del arrendamiento de obras (1).

Cabe indicar también aquí, dentro de los aspectos generales, que algunos mercantilistas vienen sosteniendo que la calificación del contrato de construcción de buque debe dejarse a la determinación de los contratantes, en una malentendida aplicación del principio de libertad pactional, básico en el ámbito del Derecho Privado, y que comentaremos más adelante dentro del presente apartado.

La doctrina francesa, globalmente, es como decimos la punta de lanza de la teoría de la compraventa de cosa futura, bien dándole al contrato esta

- - - - -

1.- Tesis que por otra parte no es nueva, y ya fue sustentada en Roma por el Jurisconsulto CASSIO, el cual afirmaba: "materiae quidem emptionem venditionemque, operae autem locationem conductionem".

naturaleza sin paliativos (1), o con ellos, caso de LYON-CAEN y RENAULT (2) que para la materia de garantías sobre el buque construido sostienen deben aplicarse las normas generales de las obligaciones de hacer respecto a defectos menores y vicios ocultos, o de DANJON (3), que sostiene la aplicabilidad de las normas del arrendamiento de obra durante la construcción y las de la compraventa desde el momento de la recepción de la obra.

En oposición (no abierta, por influjo de las teorías eclécticas en uno y otro grupo doctrinal), los autores españoles e italianos, prácticamente sin excepciones (4), se afilian a la calificación

-
- 1.-V.6., RIPERT, G. Droit ...Ob.Cit., pág.340; BONNECASE. Traité ...Ob.Cit., págs.261 y sigtes.; WAHL. Précis ...Ob.Cit., págs.34 y sigtes.; MARAIS, G. De la condition ...Ob.Cit., págs.25 y sigtes.
 - 2.-LYON-CAEN y RENAULT. Traité ...Ob.Cit., págs.139 y sigtes.
 - 3.-DANJON, D. Traité ...Ob.Cit., pág.122.
 - 4.-Entre los españoles el único disidente a la teoría

del contrato de construcción de buque como arrendamiento de obra, movidos en parte por la calificación legal del contrato del Código Civil respectivo.

III-3-2-La tesis de la Compraventa de cosa futura.

En este punto seguiremos fundamentalmente las tesis de RIPERT (1), dada su autoridad científica en la materia, que sirve de guía a la doctrina de los autores que propugnan la naturaleza compraventista del contrato de construcción de buque.

RIPERT, estando al caso normal en la práctica, indica que el constructor es la empresa que pone los planos, la mano de obra estrictamente considerada (operarios), los materiales, y construye con todos estos medios, y bajo su organización, el buque de terminado contractualmente, por un precio cierto.

del arrendamiento de obra es FARIÑA, F. Derecho ...

Ob.Cit., pág. 80.

1.-RIPERT, G. Droit ... Ob.Cit., págs. 275 y sigtes.

Observa que este contrato presenta peculiaridades jurídicas, pero no tales que lo conviertan en un contrato sui generis, refutando a LEVILLAIN (1) y a HENNEBICQ (2).

Este contrato, explica, supone una venta de cosa futura, salvo que el constructor actúe bajo la dirección técnica del armador petitor de obra. Esto produce, concluye, dos importantes consecuencias jurídicas:

1ª) Que la propiedad del buque no se transmite hasta el momento de su entrega y recepción.

2ª) Que el buque se transmite con las cargas reales que le hubiere impuesto, en su caso, el constructor.

Realmente RIPERT no basa jurídicamente su tesis, sino que la da por reconocida mayoritariamente. En general, la aportación de materiales por el constructor es el punto sobre el cual la doctrina cientí-

- - - - -

- 1.-LEVILLAIN."Caractères juridiques des conventions passées en vue de la construction des navires", en Rev.Générale du Droit, 1877-I, págs.586 y sigtes.
- 2.-HENNEBICQ."Le Navire", Paris-1904, T.I, nº157.

fica francesa hace girar su calificación contractual, puesto que el buque construído no es más que la elaboración, manipulación y montaje de los materiales de que se compone. Lo mismo, entienden, es construir un buque para después venderlo, que venderlo antes de que sea construído.

Pero lo cierto es que en Derecho francés la compraventa se perfecciona desde el momento del acuerdo de voluntades (y es contrato consumado) entre comprador y vendedor sobre cosa y precio, por lo cual es insostenible la primera de las consecuencias a las que RIPERT llega (1).

Tal crítica, con ser grave desde un punto de vista científico, no es la mayor a la tesis de la compraventa de cosa futura. Lo peor es que confunde el objeto del contrato de construcción. No es lo mis-

1.-En evitación de esta insoslayable crítica, DUFOUR ("Droit Maritime", Paris-1907, T. II, nº563, págs. 571-2), sostiene que se trata de una venta condicional. Pero lo cierto es que el principio de retroactividad que se aplica en el caso de venta condicional no se da en el contrato de construcción de buque.

mo adquirir un buque por compraventa que solicitar su construcción para adquirirlo. La obligación esencial del contrato de compraventa es la de dar. La del contrato de construcción la de hacer. Por supuesto que tras la fación se requerirá una "puesta a disposición". Lo fundamental en la construcción, incluso prescindiendo de aspectos económicos, es la "obra". Es decir, "el obrar del astillero constructor". El que se construya el buque (se ejecute) de acuerdo a una determinada pericia y conforme a una planificación técnica y calidad de construcción. Incluso ante planos y materiales idénticos no es lo mismo que construya un astillero que otro. Como dice CASTAN (1), en el caso de las obligaciones de dar "se precisa la concurrencia de la entrega o modo de adquirir", en cambio en las obligaciones de hacer se entrega en consecuencia a la obligación de "realizar".

- - - - -

1.-CASTAN TOBEÑAS, J. "Derecho Civil Español Común y Foral", Madrid-1943, T. II, págs. 493-494.

El objeto del contrato de construcción de buque, sin duda alguna, es el de su obra. Surge del contrato una obligación primordial de hacer. Y, consiguientemente y necesariamente a ésta, la de entregar lo hecho.

Ciertamente que, en algunos aspectos, existen analogías entre la compraventa y el arrendamiento de obra. Sobre todo en cuanto que ambos contratos exigen una entrega (si bien estas "entregas" tienen muy distinto carácter, como veremos), y de ambos se desprenden también obligaciones de garantía. Sobre todo ello opina GAMECHOGOICOECHEA (1): "Es que el contrato de construcción ofrece analogías con el de compraventa. No lo entiende así BRUNETTI. Y aun concediendo que así sea, el mismo hecho de la analogía implica diferenciación. Si una cosa o un contrato presenta analogías con otra cosa u otro contrato, es una demostración palmaria de que son cosas y contratos distintos. Si fueran iguales, no habría necesidad de apelar a la analogía que entre ellos existe. Las analogías

- - - - -

1.-GAMECHOGOICOECHEA, F. Derecho ... Ob. Cit., nº445, pág. 33

son de carácter accidental y secundario. La naturaleza de un contrato debe apoyarse en principios esenciales y de orden intrínseco. Hace poco hemos visto que el hallazgo tiene cierta analogía con el salvamento del buque, pero el hallazgo no es el salvamento. El préstamo a la gruesa presenta muchos puntos de analogía con el seguro marítimo, pero no es el seguro marítimo. Cada uno de estos contratos tiene sus caracteres propios que los distinguen esencialmente entre sí. Otro tanto ocurre con el arrendamiento de obras y la compraventa".

Realmente, compraventa y arrendamiento de obra son contratos perfectamente diferenciables por su objeto. La obligación de hacer es esencial. No hasta el punto que decida por sí misma la propiedad de lo hecho (1), pero sí en cuanto que califica la naturaleza de los contratos de construcción.

1.-Contra lo sustentado por GRAZIANI. Appunti ...Ob. Cit.,pág.106,y GAETA. Lezioni ...Ob.Cit.,pág.206.

Cierto es que el hecho de que el arrendamiento de obra exija una entrega de lo hecho al comitente, parece suponer una "traditio", transmisiva de la propiedad, que ha confundido, a nuestro juicio, a la mayor parte de la doctrina de los autores. Por ejemplo, SCIVICCO (1) entiende que sostener un efecto real como directo del contrato de construcción "es perder de vista su íntima estructura". Entiende que la obra nueva no entra en el dominio del comitente hasta su aceptación de lo construido (dando así efectos translativos de propiedad a la entrega y recepción de la obra). En cambio, MESSINEO (2) afirma que el contrato de construcción origina una obligación de hacer y correlativamente un derecho de crédito (el precio de la obra para su constructor), y "como consecuencia derivada y secundaria, la de producir un efecto real".

1.-SCIVICCO, R. La nuova ...Ob.Cit.,pág.99.

2.-MESSINEO."Dottrina Generale del Contratto",Milán-1948,pág.376.

Sobre este punto adelantaremos por el momento sólomente que la entrega del buque por el astillero se considera por una tesis científica no como acto de disposición, sino como un simple acto "de administración" o mera ejecución contractual (1). Esta es la postura de DE LA ESPERANZA (2) en todos los supuestos del contrato de construcción de buque, tanto con aportaciones del comitente como del constructor.

1.-P.e., esta es la doctrina de la Dirección General de los Registros y del Notariado, contenida en la Resolución de 7-7-1962, si bien esta tesis la mantiene en todas sus consecuencias sólo en el caso de que el comitente ponga los materiales. En otro caso, piensa la D.G.R. y N., que cabe discutir una posible asimilación en este punto con el contrato de compraventa.

2.-DE LA ESPERANZA, A. "Comentarios a la Jurisprudencia. Construcción de buque con materiales proporcionados por el comitente. Su propiedad. La entrega como acto de administración", en Rev. Dcho. Mercantil, 1963-II, págs. 415 a 436. s/

Pero la tesis de la compraventa de cosa futura no sólo quiebra desde un punto de vista exclusivamente científico, sino que además, en el caso del Derecho Francés, también desde el de las normas positivas. Cuando la doctrina de los autores franceses, y con ella la jurisprudencia, invocan la aplicabilidad de los Arts. 1787 y siguientes del Código Civil napoleónico, no parece darse cuenta que dicho articulado se encuentra inserto en el T. VIII del L. 3º del Código, Título que se denomina textualmente "Del Contrato de Arrendamiento". Al contrato de compraventa, en cambio, se dedica el T. VI. Es decir, que aplican directamente la normativa arrendaticia de obras al contrato de compraventa (según su calificación). Y esto no sería grave en el caso de buscarse "soluciones positivas" a criterios de base científica, es absurdo considerando que técnico-jurídicamente la tesis de la compraventa tra toca la íntima estructura del contrato de construcción de buque, su objeto contractual y, consecuentemente, los derechos y las obligaciones derivadas para los contra tantes.

Del análisis científico del objeto del contrato de construcción de buque y de las obligaciones contractuales que de él se derivan, es indudable que tal contrato, haya o no aportaciones del constructor, participa de la naturaleza jurídica del arrendamiento de obra, y en tal sentido aciertan en su normativa, entre otros, los Códigos Civiles latinos y los que de ellos traen causa.

III-3-3-La tesis del Arrendamiento de Obras.

III-3-3-1.-Aspectos generales.

Como ya hemos dicho, la teoría que califica el contrato de construcción de buque como arrendamiento de obra es la absolutamente dominante en la doctrina científica española e italiana, y se refleja también en los textos positivos de ambas Naciones.

Científicamente, e incidimos sobre lo ya dicho, el contrato de construcción tiene por objeto la realización de una obra, a diferencia del de compraventa, que pretende la transmisión dominical de un bien.

Empero, es cierto que la actuación del constructor se mira por el comitente, como es lógico, como forma de obtención de un resultado (el nuevo buque), pero, en palabras de GULLON BALLESTEROS (1), "este contrato tiene por objeto conseguir una actividad ajena". Este mismo autor, con alto criterio técnico, distingue sistemáticamente entre los "Contratos traslativos del Dominio" (en los que incluye, lógicamente, el de compraventa) y "Contratos sobre prestaciones de actividad" (en donde observa el contrato de obra). Este objeto del contrato de obra, como "prestación de actividad", nos induce a indicar, aun cuando sea marginal, que estos contratos debieran denominarse "contratos de ejecución de obras" (2), ejecución que puede producirse, como sabemos, y sin que esto implique diferenciación jurídica, sobre planos y/o materiales aportados por el constructor o por el comitente, o de forma conjunta.

-
- 1.-GULLON BALLESTEROS, A. Curso ... Ob.Cit., pág.261.
 - 2.-Denominación ya utilizada por el Tribunal Supremo de Justicia, v.g., en sentencia de 28-1-1960.

Pero aun dentro de la doctrina de los autores que en una correcta tesis científica califican el contrato de construcción de buque como arrendamiento de obra, existen desacuerdos sobre la propiedad del buque durante la construcción, y, consecuentemente, sobre si el comitente adquiere el buque de forma originaria o derivativa, y sobre la valoración jurídica de la entrega del buque por el constructor al comitente tras su construcción.

III-§-3-2-La propiedad del buque durante la construcción. Forma de adquisición de esa propiedad. Tesis doctrinales.

La obligación de que el astillero constructor realice la entrega del buque encargado por el comitente a éste al final de la obra, ha despistado a muchos autores que ven en tal entrega una transmisión de dominio, una "traditio" extricta. A esta desorientación científica coadyuva no poco la imprecisa terminología de algunos textos positivos, caso del Art. 609 del Código Civil Español cuando al tratar de los mo -

dos de adquirir la propiedad dice que ésta se adquiere, entre otros modos, "por consecuencia de ciertos contratos mediante la tradición". Pero esta "tradición" es propia sólo de las adquisiciones derivativas de la propiedad (v.g., mediante el contrato de compraventa), no de las originarias, donde por propia esencia no hay transmisión de propiedad sino creación. Es claro también, por lo obvio, que del contrato de obra que denominamos "de construcción" surge una res nova, es decir, se crea un bien y su consiguiente dominio sobre el mismo. Concretamente, se trata de una forma originaria de adquirir la propiedad.

Estando claro, con un mínimo análisis científico, que el contrato de construcción de buque supone una adquisición original, por el carácter accesorio de la obligación de entrega de la res resultante, diremos con F. JAVIER SANCHEZ CALERO (1) que tal obligación, efectivamente, "tiene carácter accesorio respecto

- - - - -

1.-SANCHEZ CALERO, F. J. "El cumplimiento en el contrato de obra", Tesis Doctoral, n.p., San Sebastián-1976, pág. 89.

a su obligación fundamental de hacer, pues es el lógico complemento para que el comitente pueda entrar en el disfrute de la obra ejecutada por aquél"; recogiendo en esta tesis el autor citado el concepto de "prestación accesoria" formulado por DIEZ-PICAZO (1) para el contrato de ejecución de obras.

Por ello, añade JAVIER SANCHEZ CALERO (2) en su completo estudio sobre el contrato de obra, "la obligación del contratista es una obligación de resultado. Se obliga a proporcionar al comitente un resultado determinado, la obra concluída, y no se libera ni cumple con la realización de una diligente actividad. Ello explica que el constructor, en el supuesto del Art. 1590, soporte el riesgo del perecimiento fortuito de la cosa, no como propietario, que no podría serlo conforme a la doctrina dominante, sino como deudor de

1.-DIEZ-PICAZO, J.L. "Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial", Madrid-1970, V. I, nºs. 596-597, pág. 506.

2.-SANCHEZ CALERO, F.J. El cumplimiento ... Ob. Cit., págs. 140-141.

Como quiera que en el contrato de ejecución de obras debe realizarse la entrega de lo obrado, como obligación contractual, a no pocos autores les desconcierta tal obligación y tienden a su calificación jurídica de "traditio". No parecen darse cuenta de que esa entrega no supone tradición, sino un simple acto necesario a la esencia de los contratos de ejecución de obra, a su misma lógica jurídica. Estamos ante un simple acto de administración. De la misma forma que en el contrato de depósito la devolución de los bienes depositados no es "traditio", ni es tampoco tradición el reintegro de un bien arrendado, o de las mercancías porteadas en el contrato de transporte, o tampoco es "traditio" la entrega de un buque tras su reparación por el astillero, aunque éste hubiera puesto los materiales, aunque hubiese planificado las operaciones de reparación, aunque el valor de la reparación (precio del astillero reparador) excediese al del buque antes de la obra, aunque, finalmente, el buque reparado deba ser recepcionado, como comprobación de las obras ejecutadas por el astillero, y surja posteriormente una obligación de garantía para el constructor

sobre lo obrado por él. Exactamente igual sucede en el contrato de "obra nueva" o construcción propiamente dicha, la otra modalidad de los contratos de ejecución de obra con el contrato de reparación.

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

Así, sustentan, si el comitente aportó los materiales adquirirá el buque originariamente, y si los aportó el constructor éste adquirirá el buque originariamente y lo transmitirá (adquisición derivativa) al comitente con la entrega.(1)

- - - - -

- 1.- Véanse, p.e., a PIPIA. Trattato ...Ob.Cit., pág.43; BRUNETTI, A. Diritto ...Ob.Cit., T.I, pág.399; ASCARELLI, T. "Classificazione dei mezzi d'acquisto della proprietà navale", en Riv.Diritto della Navigazione, 1935-I, pág.212; SCIALOJA. Sistema ...Ob.Cit., pág.256, Lezioni ...Ob.Cit., pág.230, y Corso ...Ob.Cit., pág.308;

Esta postura, tan numerosa entre los autores, proviene del hecho de admitir a pies juntillas la aplicabilidad de las normas especificatorias al contrato de construcción de buque, cuando las normas de la especificación quiebran, precisamente, ante la existencia del negocio jurídico. Y esto, en primer lugar, porque de

RUBINO, D. L'appalto ... Ob. Cit., pág. 427, y "Proprietà della Nave in Costruzione", en Rev. Diritto della Navigazione, 1952-II, pág. 279; TESTA, T. "La Pubblicità nel Diritto della Navigazione", en Rev. Diritto della Navigazione, 1959-I, pág. 361; ASCOLI. Nel Commentario ... Ob. Cit., pág. 5; RIGHETTI, G. Contributo ... Ob. Cit., pág. 89; GARRIGUES, J. Corso ... Ob. Cit., T. II, pág. 718; LEFEBVRE D'OVIEDIO, A. y PESCATORE, G. Manuale ... Ob. Cit., pág. 201; BONNECASE. Traité ... Ob. Cit., págs. 276 y sigtes.; LYON-CAEN et RENAULT. Traité ... Ob. Cit., págs. 137 y sigtes.; RIPPET, G. Droit ... Ob. Cit., T. I, pág. 340; MARAIS, G. De la condition ... Ob. Cit., pág. 4.

la misma observación de las normas positivas especificatorias se deduce claramente que las mismas se ofrecen a falta de pacto, y, en segundo término, y definitivamente, porque la naturaleza y objeto de los contratos de ejecución de obras se verían alterados con la entrada de las normas de la especificación. Las reglas de la especificación, como ya hemos dicho, son aplicables a la ejecución de obras, pero no al contrato de ejecución de obras. Como dice GULLON (1), tratando sobre la aplicabilidad de las normas de la accesión al contrato de construcción de inmueble sobre suelo ajeno, "no hay lugar a la aplicación de las normas de la accesión. Normas que son desplazadas por la voluntad de las partes". Entiende GULLON que en estos casos no cabe hablar a priori de buena o mala fe, sino tan solo de clausulado contractual.

Para salvar la discrepancia doctrinal sobre

1.-GULLON BALLESTEROS, A. Curso ...Ob.Cit.,pág.265.

la forma de adquisición del buque por el contrato para su construcción, otros autores mantienen la postura de considerar que el adquirente originario es siempre el constructor, y derivativamente el comitente (1). Incluso se dice que tal adquisición originaria del constructor se produce ~~hasta~~ en el caso de que el comitente ponga los materiales (2), los cuales debe "abonar" al comitente.

III-3-3-3-Adquisición originaria del buque por el comitente.

Como hemos indicado, el buque en construcción se adquiere por el comitente originariamente, y esto porque el astillero constructor no adquiere el buque que construye bajo pedido previo en ningún momento.

- - - - -

- 1.-BASSI, "Della proprietà della nave in costruzione", en Riv. Diritto Marittimo-1947, pág. 545.
- 2.-DALMARTELLO, A. Questione ... Ob. Cit., pág. 52.

Y esta teoría se impone por la misma esencia de los contratos de ejecución de obras. En estos contratos el constructor se obliga a realizar una obra "para otro" (el comitente o petitor de la misma) a cambio de precio cierto. Incluso el hecho de quien ponga los materiales es un dato marginal al objeto contractual. Como dice ALBANO (1), "con autonomía respecto a los materiales que concurren en su formación". Y dicha propiedad la adquiere el comitente a título originario en todo caso y supuesto (2). La base legal de ALBANO es el Art. 238 del Codice della Navigazione (3), cuando dice que "el contrato de construcción de

- - - - -

- 1.-ALBANO, R. "Sul requisito della determinatezza dell'oggetto nel contratto di costruzione di nave e di aeromobile", en Rev. Diritto della Navigazione, 1963-I, págs. 18 y sigtes.
- 2.-ALBANO, R. Studi ... Ob. Cit., págs. 156 y sigtes.
- 3.-Véase al efecto el comentario de CORRADO MEDINA. "Osservazioni in merito alla proprietà della nave in costruzione", en Riv. Diritto della Navigazione, 1962-I, pág. 96.

buque debe ser hecho público mediante su inscripción en el Registro de Naves en Construcción. En su defecto, la nave se considera, salvo prueba en contrario, construída por cuenta de su constructor". Y añade: "realizada la transcripción del contrato, su modificación o revocación no tiene efectos respecto a tercero, como tampoco cualquier título adquirido y conservado durante la construcción de la nave, si no ha sido inscrito en el antedicho registro". Esta afirmación de que en defecto de inscripción la nave se considera, salvo prueba, del constructor, fuerza a ALBANO a decir que "demuestra que, en presencia de un contrato inscrito debidamente, el buque nace en el dominio del comitente".

Y además, la no inscripción no significa en absoluto que el buque en construcción no pertenezca en dominio al comitente, sino que se trata de forzar las inscripciones, puesto que, como indica TORRENTE (1),

1.-TORRENTE."Aspetti particolari della pubblicità nel Diritto della Navigazione", en Riv.Diritto della Navigazione", en Riv.Diritto della Navigazione, 1952-I, págs.3 y sigtes.

"por su importancia pública la nave en construcción exige su registro administrativo, que sirve a la vez de control técnico y de publicidad jurídica".

DALMARTELLO (1) se acerca mucho a una solución correcta, en nuestro criterio, del tema, al observar que es indiscutible que la propiedad del buque en construcción pertenece al comitente, y critica negativamente a ASCOLI (2) y a BASSI (3), que sustentan la adquisición derivativa del buque en construcción por el comitente en todo supuesto, indicando DALMARTELLO que el contrato de construcción de buque es una especie del género de los contratos de construcción, y que en ellos no varía la calificación jurídica por razón de que los materiales sean pues-

- - - - -

1.-DALMARTELLO, A. Questioni ...Ob.Cit., págs.52 y sigtes.

2.-ASCOLI. "Del Commercio Marittimo e della Navigazione", V. III, del "Commentario" de BOLAFFIO-VIVANTE, Turín-1923, págs.35 y sigtes.

3.-BASSI. Della proprietà ...Ob.Cit., pág.545.

tos por una u otra parte. Este hecho podrá considerarse a los efectos de la teoría del riesgo, de la responsabilidad y de las garantías, pero no de la naturaleza jurídica, dice.

Pero siguiendo la entonces general doctrina, DALMARTELLO da entrada en el contrato a las normas de la especificación, y a sus resultados, e incongruentemente con lo expuesto, mantiene la tesis clásica de adquisición originaria o derivativa del buque en construcción por el comitente según ponga o no los materiales.

GRAZIANI en cambio (1), sostiene congruentemente la adquisición originaria del comitente haya o no puesto los materiales necesarios para la construcción del nuevo buque.

A nuestro juicio, el autor que mejor analiza el objeto del contrato de construcción es CARNELUTTI (2),

1.-GRAZIANI. Appunti ...Ob.Cit.,pág.111.

2.-CARNELUTTI. Teoría ...Ob.Cit.,págs.98 y sigtes.

quien observa que en este contrato, a diferencia de lo que sucede en el de compraventa, "no se busca tanto una transmisión de dominio como la prestación de una obra". Realmente hay que precisar que en absoluto se busca una transmisión de dominio, sino sencillamente su adquisición original. Como añade CARNE LUTTI, el objeto principal del contrato es el hacer, el construir, el obrar. Entiende que el constructor no adquiere el buque ni originaria ni derivativamente, ni en forma alguna, y esto es obvio, pues en el contrato de obra el constructor actúa, ejecuta, "para otro". Por tanto, no hay un momento translativo de la propiedad, sino que el comitente adquiere originariamente, sin que el constructor le transmita propiedad alguna, puesto que nunca tiene tal propiedad.

Por el contrario ASCOLI (1), aún calificando el contrato como arrendamiento de obra, dice que el momento de la adquisición de la obra nueva por el comitente se produce en el momento en que la co-

- - - - -

1. - ASCOLI, P. Del Commercio ... Ob. Cit., págs. 35-36.

sa (el buque) adquiere existencia, es decir, cuando se convierte en cosa perfecta. Y en el mismo sentido se manifiesta TORRENTE (1), que afirma que mientras tanto la propiedad y sus riesgos corresponden al constructor. Pero, ¿qué propiedad? ¿Sobre qué? Antes de que el buque comience su proceso de materialidad, de construcción, no hay propiedad, por la simple razón de que no existe un bien sobre el que conexionala. No existe más que un derecho de expectativa. Y éste, en nuestra opinión, corresponde al comitente, en cuanto que encargado de la obra, titular del derecho a la ejecución del constructor y, en consecuencia, al resultado de esa ejecución. Durante la fábrica del buque, lo construido corresponde al comitente, lógicamente, como titular de un dominio originario. El buque, por tanto, nunca está en el dominio patrimonial del constructor.

A riesgo de ser reiterantes, insistimos en que el objeto del contrato de construcción de buque,

1.-TORRENTE. Aspetti ...Ob.Cit.,pág.17.

como todos los de ejecución u obra, es el de ejecutar una obra para otro, "bajo pedido". A cambio el constructor recibe el precio. El comitente recibe "la obra y sus resultancias". Por consiguiente, y por propia esencia contractual, el comitente adquiere originariamente el buque por el contrato para su construcción, propiedad que nunca corresponde al astillero constructor.

A resultas de tal objeto, el contrato de construcción de buque, simple especialidad de los contratos de construcción o ejecución de obras, supone un arrendamiento de obra.

Como tal arrendamiento de obra, ésta corresponde al comitente, puesto que el astillero constructor la ejecuta para él, bajo su pedido.

El astillero no adquiere el buque construído en ningún momento, a él sólo le corresponde el precio.

La resultancia de la obra, o por mejor decir de su ejecución, corresponde al comitente, como queda dicho, el cual la adquiere originariamente, pues por su propia esencia el contrato de construcción es

forma originaria de adquirir la propiedad, es un contrato de ejecución de "obra nueva".

La propiedad durante la construcción corresponde, por tanto, al comitente. El astillero constructor sólo tiene derecho al precio, contrapartida de su obligación contractual de realizar la obra pedida. Para la percepción de este precio tiene derecho de retención sobre el resultado de la obra (1). Y este derecho de retención, determinado por el Derecho positivo, implica por sí mismo que la propiedad del buque construido pertenece al comitente. En otro caso el constructor no tendría por qué actuar retenciones, sino que podría, sencillamente, actuar el derecho de rescisión unilateral del contrato por incumplimiento de la otra parte contratante.

La necesaria entrega del buque construido al comitente no supone una tradición, como no supone "traditio" la entrega de un buque tras su reparación

1.- Ver en este punto a DE ANGEL YAGUEZ, R. "Los Créditos derivados del Contrato de Obra", Madrid-1969, págs. 119 y sigtas.

por el astillero. Se trata de un acto necesario de ejecución contractual. Un simple acto de administración. No hay transferimiento de propiedad porque el comitente es ya propietario del buque. Tiene derecho a la obra, al trabajo y ejecución del astillero, y a sus resultancias (el buque), en el punto en que se encuentren en cada momento. Y esto porque en su acepción jurídica, como enseña CASTAN (1), "la tradición no implica entrega material de una cosa, sino transmisión de la posesión jurídica, y no por cualquier causa, sino con estricta finalidad traslativa".

En el contrato de construcción de buque, como en todos los de construcción, no hay tradición, sino simple entrega para recepción, mediante la cual el comitente dará su visto bueno o pondrá reparos a la ejecución del astillero, independientemente de las garantías que el constructor debe al comitente por de-

1.-CASTAN TOBEÑAS, J. Derecho Civil ...Ob.Cit., T. II, pág. 148.

factos ocultos o no aparentes, y que pueden manifestarse tiempo después de la entrega de la nave, siendo cubiertos por las obligaciones de garantía del astillero post-construcción (1).

III-3-3-4-El supuesto de las recepciones parciales del comitente durante la construcción.

Es muy normal en la práctica que los contratos para la construcción de buques prevean recepciones parciales de la obra del astillero, con entregas parciales también del precio total de la obra al constructor.

Esta práctica, para los autores que entienden como traditio transmisiva de propiedad la entrega al comitente de la res nova, es desconcertante. Y esto porque un mismo bien (el buque) es entregado, según ellos, con sucesivas tradiciones, lo que compli

- - - - -

1.-Sobre este punto puede verse, entre otros autores, el cuidado estudio de GORLA, G. Durata della garanzia ...Ob.Cit., págs.3 y sigtes.

ca la propiedad del buque durante su construcción.

GARRIGUES (1) llega incluso a decir que este pacto es de dudosa validez en el contrato de obra, pues entiende que las recepciones parciales de obra suponen tradiciones sucesivas, en una aplicación no correcta, a nuestro criterio, del Art. 609 del Código Civil Español.

DALMARTELLO (2) llega a decir que estas "paulatinas transmisiones de propiedad al comitente, conforme realiza las entregas parciales del precio", van creando en el interregno de duración de la construcción "una especie de copropiedad indivisa, por cuotas, que se dilucidará a la terminación total de la construcción y pago completo del precio".

1.-GARRIGUES, J. Curso ...Ob.Cit., págs. 717 y sigtes.

2.-DALMARTELLO, A. Questioni ...Ob.Cit., págs. 52 y sigtes.

Estas dificultades interpretativas de la propiedad del buque durante su construcción en caso de entregas parciales, no se producen si estamos a la naturaleza jurídica del contrato de construcción como lo que es, un contrato de ejecución de obras o arrendamiento de obras.

Como ya hemos dicho, en el contrato de obra ésta pertenece al comitente en todo momento, y también sus resultancias, que son lo mismo en un todo. El comitente es propietario, originariamente, del buque en el estado en que se encuentre en cada momento. No hay tradición o tradiciones parciales, sino sencillamente entrega o entregas para recepción, acto o actos de administración necesarios para el completo cumplimiento de las obligaciones contractuales del astillero constructor, y la utilidad de las recepciones parciales tiene un doble aspecto:

a) Pretenden conseguir una gradual obtención de numerario para el astillero, que le permitirá una más correcta financiación de la empresa, atendiendo con mayor lógica económica a los altos costos de mantenimiento de un astillero.

b) Tienen también el objeto de facilitar las observaciones del comitente sobre "obras acabadas" parciales, lo que al propio tiempo facilitará la recepción final del buque, en cuanto que en esta recepción final no será preciso que el comitente o sus agentes analicen el correcto acabado de todo el buque construído, sino de tan sólo una parte del mismo.

Como bien dice ALBANO (1), que mantiene la adquisición originaria del buque en construcción por el comitente, el hecho de hacer pagos parciales no supone una transmisión parcial de propiedad de la res nova, ni, consecuentemente, la originación de un supuesto de copropiedad.

1.-ALBANO, R. Studi sulla costruzione ...Ob.Cit.,
págs.127-128.

III-4-El supuesto de buques construídos en serie.

Aunque anormal todavía para los grandes buques, viene siendo usual la fabricación seriada de pequeñas embarcaciones, sobre todo de recreo y pesqueras.

En cuanto a navíos de mediano y gran tonelaje es difícil que se pase, a lo sumo, de la construcción de buques gemelos o de varias unidades idénticas limitadas en número, y en todo caso para un mismo armador, al menos mientras exista competitividad entre navieras y tendencia a la especialización de los buques.

No hay duda que es lo mismo, desde un punto de vista técnico-jurídico, que el comitente, bajo idéntica planificación técnica, solicite dos o más buques iguales a un astillero a efectos de su construcción, en principio. En todo caso supone un contrato de ejecución, de arrendamiento de obra, igual que en el caso de que se solicite la construcción de un solo buque.

El problema puede plantearse en el caso de la adquisición de buques construídos en serie, pues es el único caso lógico, en pura ciencia jurídica, en que puede dudarse entre la calificación de esa adquisición

de buques seriados como derivada del arrendamiento de obra o de la compraventa de cosa futura.

MENENDEZ (1) opina que en los supuestos de producción continuada o en serie la cosa producida prevalece sobre la estimación de su proceso de fabricación, ya que está, para calificar los contratos de construcción, a los criterios especificatorios subjetivistas, valoradores de la preponderancia del trabajo o de la materia en la construcción del buque.

Por ello MENENDEZ ve en estos supuestos de construcción seriada de buques una compraventa de cosa futura.

Sin embargo, los criterios subjetivos y objetivos de valoración de obra y materiales precisos para la misma, sólo son válidos atendiendo a la aplicabilidad de las normas especificatorias, que, como ya hemos indicado reiteradamente, no son utilizables ante la existencia de un negocio jurídico. Más precisa y concretamente, de un contrato. Las normas de especificación sirven para dilucidar los actos unilaterales de ejecución, pero no son utilizables ante

1.-MENENDEZ, A. La Naturaleza ...Ob.Cit.,pág.317.

un contrato de ejecución, en cuanto que la prestación de voluntades contractuales excluye normas que incluso pueden ir contra la naturaleza, objeto, obligaciones y derechos dimanantes de un contrato.

Científicamente, para saber si en la construcción seriada de buques estamos ante un arrendamiento de obra o ante una compraventa de cosa futura, hay que analizar la naturaleza del pacto entre las partes.

En principio, si el armador contrata con el astillero la construcción y entrega del buque, estaremos ante un arrendamiento de obra, y si contrata directamente la adquisición de la nave, sin solicitar ni atender su proceso de fabricación, estaremos, obviamente, ante un contrato de compraventa.

Por concretar más. Si el buque se encuentra ya en periodo constructivo en el astillero, estaremos en todo caso ante una compraventa de cosa futura, ya que el armador adquirente no es encargado de la obra ad origine, y, por tanto, el adquirente originario es el astillero constructor. También, si el buque se adquiere sobre catálogo, y como entiende la jurisprudencia,

dencia española, estaremos ante una compraventa, pues se excluye la intentio operis.

En cualquier otro supuesto hay que estar al análisis del caso concreto. En general, si se contrata la construcción del buque, su ejecución, su obra, estaremos en todo caso ante un contrato de arrendamiento de obra. En cambio, si se contrata la adquisición del buque, sin atender para nada a su proceso de construcción o fabricación, estaremos ante un contrato de compraventa de cosa futura, y esto no por criterios objetivos o subjetivos especificatorios, sino, simplemente, en atención a la naturaleza jurídica de lo contratado por el armador y el astillero.

III-5-Ambito de la libertad paccional en el Contrato de Construcción de Buque.

En el campo del Derecho Privado es de aplicación general la libertad de pactos entre los contratantes, siempre que no se alteren los fundamentos del Derecho, sus bases constituyentes, la materia "indisponible". Este es un principio común a todo el De-

recho Comparado, en mayor o menor grado de aplicabilidad en atención a los regímenes imperantes en cada Nación, pues éstos pueden alterar en alguna medida las dichas bases constituyentes del Derecho, o por me jo r decir, darle bases distintas en parte.

En la concreta esfera del Derecho Privado Español, el principio de libertad pactional viene formulado principalmente por el Art. 1255 del Código Civil, cuando dice textualmente: "Los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios a las Leyes, a la moral, ni al orden público".

Es claro que el principio de autonomía de la voluntad de los contratantes es norma esencial en el ámbito de las relaciones contractuales privadas (pacta sunt servanda), pero el problema se plantea en el análisis de los concretos límites jurídicos de esa libertad pactional.

Una tesis filosófica del Derecho, bajo el mantenimiento de que el Derecho Privado pretende, fundamentalmente, regular los conflictos de intereses privados, sostiene que si los interesados formularan

libremente una regulación pactional de sus relaciones fuera de la específica normativa legal privatística, dicho pacto debe ser reconocido (con tal de que no atente al orden público) y aún amparado por el Derecho, en cuanto que facilita la regulación de intereses y es sancionado por la propia prestación del consentimiento de las partes.

Y esto, que puede parecer correcto en el área de los principios científicos generales, no lo es tanto en el de los concretos.

Veamos a qué conduce en el específico campo del contrato para la construcción de buque.

Que este contrato es de suyo un contrato privado es indudable. Y por tal, que el principio jurídico de la libertad de pactos le es perfectamente aplicable, tampoco puede ser puesto en duda. Es algo en lo que la doctrina de los autores es pacífica.

Pero dadas las discrepancias que se han planteado dentro de la doctrina científica para calificar la naturaleza jurídica del contrato de construcción de buque, una línea doctrinal entiende, en abusiva y complaciente aplicación del principio de libertad pactio

nal, que es la voluntad de las partes la que servirá para calificar este contrato en último extremo.

Limitadamente, para los casos de "obra fungible", lo admite así NART (1) cuando dice que "en es tos contratos hay que atender para la calificación a la voluntad de las partes".

Y de forma general lo admiten así LEFEBVRE D'OVIDIO y PESCATORE (2) al expresar: "...pero queda a salvo la voluntad en contrario de las partes". Y en el mismo sentido se expresa GRAZIANI (3). Incluso el mismo ALBANO (4) dice: "salvo el pacto expreso". Y también MENENDEZ (5), TORRENTE (6), etc.

1. NART, I. Contrato ... Ob. Cit., págs. 824-825.

2.-LEFEBVRE D'OVIDIO, A. y PESCATORE, G. Manuale ... Ob. Cit., pág. 172.

3.-GRAZIANI. Appunti ... Ob. Cit., pág. 109.

4.-ALBANO, R. Studi ... Ob. Cit., pág. 128.

5.-MENENDEZ MENENDEZ, A. La Naturaleza ... Ob. Cit., págs. 328-329.

6.-TORRENTE. Aspetti ... Ob. Cit., págs. 15-16.

A nuestro juicio, para calificar la naturaleza jurídica de un contrato hay que analizar su objeto, estructura y obligaciones y derechos derivados, bajo el prisma técnico-científico. Si en un contrato de construcción de buque se está primordialmente a su fábrica, su ejecución, estaremos ante un contrato de arrendamiento de obras, aunque los contratantes dijese que le dan el carácter de compraventa.

Y esto porque los contratantes no pueden alterar a su libre albedrío la naturaleza jurídica de un contrato (ello va contra el orden público, es decir, el sistema jurídico). Como dice el Tribunal Supremo de Justicia (1), "no se determina la índole de los contratos y de las obligaciones en ellos contenidas por la denominación que quienes concierten a quéellos y asuman éstas les atribuyan, ni de una y otra se desprenden efectos distintos de los que jurídicamente correspondan a su propia naturaleza".

1.-Sentencia del 27 de Junio de 1946.

Y es que, como expresa el Art. 1258 del Código Civil Español: "Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley". Lo expresamente pactado no puede ir contra la naturaleza del contrato conformado, sino que éste tendrá todas las consecuencias "según su naturaleza".

El principio de autonomía de la voluntad no puede llevarse más allá de los límites de la lógica, ni en concreto de la lógica jurídica, que es lo mismo. Si se contrata un fletamento, no pueden las partes decir que contratan un arrendamiento de buque. Si se contrata un seguro, no pueden las partes decir que contratan un afianzamiento. Y la cláusula que tal dijera no tiene valor. Va contra la naturaleza del contrato establecido. Es decir, es un pacto contra Derecho. Contra Ley. Contra el orden público jurídico.

El contrato de construcción de buque es por

su esencia, de acuerdo a su objeto y caracteres, un contrato de arrendamiento de obra, de ejecución. Las partes no pueden calificar su naturaleza como de compraventa, y tal cláusula no tendría validez.

El ámbito de la libertad pactional se limita al "Derecho disponible", y la naturaleza jurídica de una institución es indisponible.

Las partes podrán convenir o no recepciones y entregas de precio parciales, podrán establecerse o no términos de gracia por morosidad, imponerse penalizaciones y premios, incluso prevenirse una rescisión unilateral por retrasos determinados, establecerse cláusulas de irresponsabilidad por actuaciones de subcontratistas, determinar peritaciones concretizadas para la recepción de obra, limitar o ampliar las garantías post-recepción, incluso renunciar al derecho de retención, someterse a arbitraje, etc.

Pero lo que las partes en un contrato de construcción de buque no pueden hacer (ni en ningún otro) es disponer sobre su naturaleza jurídica. No pueden establecer que su contrato es una compraven

ta, porque no participa de esta naturaleza jurídica.

El contrato de construcción de buque es un arrendamiento de obra, y lo es pactaren lo que pactaren los contratantes.

III-6-Principales consecuencias de la tesis de la atribución de propiedad del buque en construcción al comitente.

Dado que el llamado contrato de construcción de buque no es otra cosa que un contrato de arrendamiento de obra, como hemos expuesto, y en él su objeto directo es la prestación de un hacer del constructor, la ejecución de la obra, y el indirecto o necesario la entrega de lo ejecutado, no como tradición sino como simple acto de administración o ejecución de obligaciones contractuales, en lógica consecuencia el comitente es propietario de lo obrado, en concepto de dueño de la ejecución y sus resultancias. Por tanto, es propietario del buque en construcción en el estado en que se encuentre en cada momento, y lo sigue siendo a su terminación.

En concreto, el comitente es tanto propietario del buque durante su construcción (res imperfecta) como una vez construido (res perfecta), sin que el astillero constructor adquiera nunca tal propiedad, pues él simplemente "actúa la obra" por la contrapartida de su precio, de la misma forma que el astillero que repara un buque no adquiere propiedad alguna sobre él, sencillamente tiene derecho al precio de su ejecución, "su obra", la reparación. Y cuando entrega al armador el buque reparado no actúa una tradición sino una simple entrega para recepción, un acto de administración de necesario cumplimiento contractual.

Esta formulación jurídica de propiedad del buque en construcción en favor del comitente, como adquirente originario, plantea numerosas cuestiones de gran interés, de las cuales vamos a ver, someramente, las principales:

A) Seguros sobre el buque en construcción.

Puesto que el objeto asegurable, u objeto de los contratos de seguro en general, es el "interés" de la persona, física o jurídica, sobre algo (bien

nes, derechos o "valores" personales), tenemos que concluir diciendo que pueden ser asegurados por pólizas de seguro sobre un buque en construcción quienes tengan respecto a él cualquier "interés" legítimo, susceptible de lesión, aleatorio y valorable. En resumen, cualquier interés asegurable.

Pero sólo puede asegurar su interés sobre la propiedad del buque en construcción quien tenga dominio sobre él durante la misma, es decir, el comitente, y sólo él.

Que el seguro sobre la propiedad del buque corresponde sólo al comitente, lo corrobora la autoridad científica del Prof. URIA (1), que además establece, dilucidando encontradas opiniones, que se trata de un seguro marítimo. Dice URIA textualmente: "Con más dificultades podría tropezar la extensión del seguro marítimo a los riesgos que amenacen a un navío durante el periodo de su construcción. En este supues

1.-URIA, R. "El Seguro Marítimo", Barcelona-1940, nº52, págs. 107-108.

to la idea de la navegación está demasiado lejana; aparece relegada a un tiempo futuro y nada puede influir sobre la naturaleza de los riesgos, los cuales en sí nada tienen de marítimos. Esta dificultad es ciertamente grave, pues aunque el buque en construcción tenga cualidad jurídica de navío hace falta extender mucho la noción del seguro marítimo para cubrir los riesgos a que se halle expuesto. Mas a pesar de ello domina marcadamente la tendencia que permite tal extensión y atribuye carácter marítimo al seguro de dichos barcos."

Y añade a continuación: "Por otra parte, nada impide que el propietario de un buque en construcción cubra los riesgos que le amenacen con un seguro terrestre, por ejemplo, un seguro contra incendios. Pues no parece existir obstáculo que a ello se oponga".

En este mismo punto, el Anteproyecto de Reforma del Código de Comercio Español (1) prevee la

1.-Art.230 del Anteproyecto, hoy abandonado.

extensión del seguro marítimo en previsión de riesgos por "accidentes en el mar, o en puerto o astillero".

Cualquiera otro que asegurase el interés en la propiedad del buque en construcción que no fuese el comitente o persona a la que éste hubiese transmitido su propiedad (caso en el cual el constructor deberá dar su consentimiento al nuevo propietario como novación del deudor por el precio de la obra, pues en otro caso el comitente, propietario originario, seguirá siendo deudor del precio pese a la transmisión de su dominio), hará de tal contrato de seguro un contrato inválido en cuanto que su objeto contractual lo es, pues siendo el "interés" en el dominio del buque en construcción el objeto del contrato de seguro, el asegurador por tal póliza no puede ser más que el titular de tal dominio, es decir, el comitente (o en su caso la persona a la que el comitente transmitiera su dominio sobre el buque en construcción).

B) Hipoteca del buque en construcción.

Como es sabido, la hipoteca es un derecho real de garantía que grava la propiedad, fundamentalmente, y también los derechos reales enajenables (2).

La Ley de Hipoteca Naval del 21 de Agosto de 1893 limita los tecnicismos, a sus efectos, de los bienes y derechos hipotecables, al expresar en su Art. 1 párrafo 1º: "Pueden ser objeto de hipoteca los buques mercantes, con arreglo a las disposiciones de esta Ley", y concreta sobre buques en construcción el Art. 5 párrafo 3º: "La hipoteca sobre buques en construcción se constituirá por el propietario".

Esto significa que la hipoteca que grave el buque en construcción se realizará por quien tenga el derecho de propiedad sobre el buque, y nadie más que el titular de tal dominio puede facilitar hipoteca sobre el buque en construcción. Por ello dice DE LA CAMARA (1) que "quien tenga capacidad o po

1.-DE LA CAMARA ALVAREZ, M. "El nuevo Art. 1413 del Código Civil", en A.D.C., XIII-2ª, Abril-Junio, 1960, pág.

403.

2.-Véanse los Arts. 106 y sigtes. de la Ley Hipoteca

der legal para enajenar el buque, tendrá la libre disposición del mismo y, por tanto, cumplirá el requisito exigido por el Art. 4 de la Ley de Hipoteca Naval".

Por tanto, ante la existencia de un contrato de construcción de buque, y dada la naturaleza jurídica de arrendamiento de obra de este contrato, en el cual el comitente resulta propietario originario de la nave, sólo el comitente puede ofrecer en garantía hipotecaria el buque en construcción.

Esto además, puede deducirse de la propia Ley de Hipoteca Naval, que en su Art. 16, después de expresar que es indispensable se haya invertido un tercio del presupuesto total del casco y de que debe inscribirse previamente la propiedad del buque, dice: "A este efecto el dueño o armador presentará en el Registro una solicitud, acompañada de certifi

- - - - -

ria de 8 de Febrero de 1946 y los Arts. 215 y sigtes. del Reglamento Hipotecario de 14 de Febrero de 1947, modificado por Decreto de 17 de Marzo de 1959.

cación expedida por un constructor naval ...".Y más adelante dice: "Cuando la construcción se verifique por contrato deberá inscribirse éste, presentando una copia del mismo, firmada por el dueño o naviero". Realmente, como dice FOSSAR (1), "la dicción de la Ley es incorrecta al exigir que el contrato vaya sólo firmado por el dueño o naviero. Si es el contrato privado original ¿cómo va a ir firmado sólo por una de las partes contratantes?. Debe interpretarse el precepto en el sentido de exigir la firma de ambas partes contratantes, si es que se quiere prescindir de la intervención notarial, con todos los riesgos que ello comporte".

Desde luego la precisión en la terminología y léxico técnico-marítimo no es notable en esta Ley, como vemos, pero de la normativa expuesta puede deducirse que la Ley de Hipoteca Naval entiende que

- - - - -

1.-
FOSSAR, R. "Problemática notarial y registral del Buque en la moderna legislación marítima", en Rev. Crítica de Derecho Inmobiliario, Madrid-1969, nº475 (Nov.-Dic.), págs. 1531-1532.

el "dueño" de la nave en construcción es el armador que contrata tal construcción, más correctamente, el propietario es el comitente (armador en todo caso como propietario del buque, y naviero si además actúa los negocios de la navegación mediante contratos de transporte y servicios marítimos).

A esta interpretación parece oponerse el último párrafo del Art.5 de la Ley de Hipoteca Naval, que después de expresar que la hipoteca se constituirá por el propietario, dice: "Podrá también constituir la el naviero, si en el contrato de construcción se le hubiese concedido especialmente esta facultad". ¿Quiere decir esto, en contra de lo que parece indicar el Art.16, que el propietario del buque en construcción es el astillero constructor?. Y, a la luz de la naturaleza jurídica del contrato de obra, ¿podría hipotecar el buque un no propietario, como es el constructor?. Y en todo caso, ¿tendría alguna validez una ley que fuera contra la naturaleza jurídica de una institución contractual?. ¿Podría ir contra la esencia del arrendamiento de obra?. ¿O la expresión "naviero" está utilizada por error en el susodicho artículo?.

A nuestro juicio este párrafo tiene una ex plicación muy concreta y razonable atendiendo a las enseñanzas del Derecho Histórico. No debemos olvidar que la Ley de Hipoteca Naval es del siglo XIX, y de que tiene unos orígenes prácticos anteriores históricamente. En el siglo XIX, y proveniente de épocas anteriores, aún era normal que los astilleros construyeran "para sí mismos" (construcción "por economía"), a efectos de buscar después un armador que decidiera la compra del buque. Es decir, algunos astilleros eran fabricantes de naves para venderlas después al mejor postor. Y con frecuencia estas naves construídas "para sí mismos", sin pedido de tercero, eran adquiridas cuando todavía estaban en construcción por el astillero. En este caso tal adquisición es, obviamente, una compraventa de cosa futura, puesto que el adquirente originario es el astillero constructor, y el objeto contractual es la transmisibilidad de tal dominio. En los sistemas en que la compraventa se consuma con la tradición, el español por ejemplo, no hay duda que la propiedad no pasa al adquirente hasta su entrega por el vendedor. En concre

to, el buque hasta su terminación y entrega, en los casos dichos, era propiedad del astillero. Para facilitar las posibilidades crediticias del comprador del buque inconcluso, en el contrato de compraventa se posibilitaba la hipoteca del buque por el comprador, actuándose así una "traditio per cartam" sobre lo construído.

Esta es, a nuestro juicio, la explicación del último párrafo del Art.5 de la Ley de Hipoteca Naval.

Fuera del histórico y desusado supuesto indicado, el único que puede hipotecar el buque en construcción, actuado por contrato de construcción, es el comitente, propietario originario del buque en todo momento y en el estado constructivo en que se encontrare.

Por lo dicho opina VALLET DE GOYTISOLO (1)

-
- 1.-VALLET DE GOYTISOLO, J.B. "Derechos de garantía sobre el buque y las aeronaves", en "Estudios sobre garantías reales", Madrid-1973, págs.141 y sigtes.

que la hipoteca se incluye entre los créditos "que pueden corresponder al constructor o vendedor", si bien, "también pueden corresponder a un tercero, generalmente un Banco o una entidad oficial o privada de crédito, que haya financiado la construcción o la compraventa".

Realmente, a la hipoteca naval como forma de garantía acuden la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante, de 12 de Mayo de 1956, y la de Protección y Renovación de la Flota Pesquera, de 23 de Diciembre de 1961, por ejemplo, si bien para que surta plenos efectos administrativos, en estos casos, es precisa la previa aprobación del crédito y de la garantía por la Subsecretaría de la Marina Mercante o por la Comandancia de Marina, según la mayor o menor importancia de la construcción, o compra en su caso.

La garantía crediticia de la hipoteca naval, como en general sucede con toda hipoteca, se acrecienta por su extensión a las indemnizaciones, caso de darse, derivadas de accidentes, abordaje, seguro de daños o pérdida del buque, etc. (Art. 7, de la Ley de Hipoteca Naval).

Pese a todo la garantía de la hipoteca naval no es comparable a la hipoteca sobre inmuebles. Ello es explicado claramente por los especialistas del Derecho Hipotecario, dada la antelación de cobro de otros créditos a la luz del Derecho positivo. A estos efectos dice VICENTE Y GELLA (1) que la hipoteca naval "es uno de los supuestos hipotecarios en que firmemente puede defenderse su posición de simple privilegio, hasta tal punto que la generalidad de los especialistas en la materia la incluyen, en tratados fundamentales, entre los créditos sobre el buque, dejando aparte el origen contractual que pueda tener, y desatendiendo en absoluto su pretendido carácter real". Por ello deduce la muy escasa importancia como garantía de la hipoteca naval, dado que antes cobran "un sinnúmero de acreedores, cuyos derechos no constan en registro alguno".

1.-VICENTE Y GELLA, A. "Curso de Derecho Mercantil Comparado", Zaragoza-1948, V. II, nº242, págs. 207 y sigtes.

En el caso de que se produjese una transmisión de buque en construcción, que al mismo tiempo estuviera hipotecado en garantía de créditos del constructor o de terceros, parece pueden presentarse problemas técnicos registrales, dado el carácter provisional de la previa inscripción de propiedad en el caso de hipoteca de buques en construcción. Sin embargo, solucionado el problema general de la hipoteca del buque en construcción, entendemos no existe mayor dificultad para admitir la transmisión dominical del buque en construcción hipotecado, ya que la hipoteca sigue al bien y no al titular del mismo. Por ello, cabe la segunda inscripción provisional de dominio sobre el buque pendiente construcción, en nuestra opinión, manteniéndose el derecho de hipoteca con la novación del deudor hipotecario.

En este último punto planteado hay que distinguir la problemática administrativa de la del Derecho Privado en concreto.

A efectos administrativos el Art. 59 del Texto Refundido sobre Abanderamiento, Matriculación de Buques y Registro Marítimo, de 20 de Junio de 1968,

exige la aprobación de la Dirección General de Navegación o la de Pesca, según los casos. El titular del astillero constructor acreditará la conformidad del transferente y de los organismos que hayan concedido crédito para la construcción, en su caso.

A efectos privatísticos entendemos no existe mayor problema en tales transmisiones, como ya hemos dicho, si bien la conformidad del transferente debe figurar en escritura pública. En efecto, dice FOSSAR (1) que "si el buque en construcción ha tenido acceso al Registro Mercantil por haberse inscrito la hipoteca naval que garantiza el crédito, es un buque a todos los efectos legales, especialmente, a los efectos de ser hipotecable". Por el contrario, añade, si el buque en construcción no se ha inscrito en el Registro Mercantil, "mucho nos tememos que tal conformidad sólo figurará en la documentación administrativa, necesaria para el expediente de aprobación de la transferencia".

1.-FOSSAR, E. Problemática ...Ob.Cit.,pág.1551.

C) Responsabilidad por pérdida o daños del buque en construcción.

En general, en materia de daños y pérdidas se sigue el principio jurídico "res perit domino" (la cosa se pierde para su dueño), y este dogma, en el ámbito de los principios, es innegable y obvio.

Pero existen diversos contratos en los cuales la ejecución de obligaciones lleva insito un desplazamiento posesorio. Por ejemplo, el transporte exige que el cargador ponga la mercancía a disposición del porteador, el arrendamiento supone la transmisión de la posesión del bien dado en arriendo del arrendador al arrendatario, el contrato de depósito precisa la entrega de los bienes sujetos al mismo al depositario, etc. En general, la reparación y la construcción de buques exigen también que el astillero "tenga" el buque sujeto al contrato de ejecución de obras.

Este desplazamiento de la posesión de bienes por ciertos contratos, supone que el poseedor ejecutivo obligacional (tener por imperio del necesario cumplimiento de obligaciones contractuales)

asuma una responsabilidad sobre los bienes desplazados, por la necesidad de guarda y custodia.

Para el astillero constructor o reparador de buques, mientras dura la ejecución de obras contratadas con el comitente, surge una obligación in diligendo e in vigilando respecto a los daños que el buque sujeto al contrato de arrendamiento de obra pueda sufrir por dolo, negligencia y culpa profesional del astillero constructor. Los daños o pérdidas que por estas causas pudiera sufrir el buque son a cuenta del astillero, no del comitente.

En cambio, en los casos de fuerza mayor y caso fortuito no caben responsabilidades para el astillero (salvo que concurren con culpas de éste) y en tales supuestos las pérdidas o daños son de cargo del comitente.

No es exactamente, como apunta DOMINEDO (1), aunque está muy cerca de dar una solución científi

1.-DOMINEDO."Appunti sul Contratto di Costruzione Nautica", en Riv.Diritto Civile-1962, págs.421-422.

ca definitiva, que deba trocarse en este contrato el principio "casum sentit dominus" por el "casum sentit debitor", pero sí que deben conjugarse los principios del "res perit domino" y "res perit debitor".

En cuanto a las cláusulas de irresponsabilidad, entendemos que las mismas son nulas ante supuestos de dolo, negligencia y culpa profesional o grave, pues suponen tanto como "legitimar" el abuso jurídico, el imperio de la falta de buena fe, esencial e imperativa en el mundo de las obligaciones jurídicas.

En los casos de aportaciones del comitente hay que distinguir la índole de éstas. Si estamos ante aportación de planos, los daños que se produzcan por defectos técnicos en la planificación son de cuenta del comitente, siempre que el astillero constructor haya seguido diligente y fielmente lo planificado. Si estamos ante aportación de materiales, el comitente será responsable de los daños que se produjeran por entrega de materiales de distinta calidad de la exigida por las especificaciones técnicas. Y esto, porque, como bien reza el principio jurídico, "la causa de la causa, es causa de los efectos

causados".

D) Quiebra del astillero constructor o del comitente durante la construcción del buque.

Dado que el comitente es propietario de la nave en construcción, originariamente, lo es en el estado en que la misma se encuentre en cada momento. Si el astillero constructor fuere sometido a procedimiento de quiebra (o entrase en suspensión de pagos, en ~~este~~ caso), el buque en construcción no entrará entre la masa de bienes del constructor para hacer frente a sus responsabilidades, pues no le pertenece. Y si entrare, dentro de las operaciones de reducción de la masa de la quiebra, el comitente puede terciar en defensa de su derecho de dominio.

Si a la inversa, fuese el comitente quien entrare en procedimiento de ejecución universal, el buque en construcción entra en su activo para responder frente a los acreedores. Lógicamente el constructor tiene un derecho especial de garantía, el de retención por el precio de la obra.

En punto al crédito del constructor y máxime considerado en relación a la hipoteca naval del buque, se plantea un tema de indudable trascendencia práctica, magistralmente estudiado por el Prof. SANCHEZ CALERO (1). Consiste el tema en dilucidar si el crédito del constructor puede considerarse como un caso de precio aplazado por venta de la nave, o bien como crédito refaccionario, aunque es bien cierto que el concepto de crédito refaccionario no está claro en nuestro derecho positivo.

SANCHEZ CALERO dice que no cabe equiparar el crédito pendiente del constructor sobre la nave construída con el precio aplazado, "ya que los créditos que tiene el constructor frente a su comitente no pueden equipararse a los del vendedor frente

- - - - -

1.-SANCHEZ CALERO, F. Dictamen sobre "Posible preferencia del crédito por el precio pendiente derivado del contrato de construcción con relación a la hipoteca naval", n.p., Bilbao-1976.

a su comitente no pueden equipararse a los del vendedor frente al comprador, pues el contrato de construcción tiene una naturaleza jurídica distinta al del contrato de venta, y, en consecuencia, en principio unos créditos y otros tienen distinto origen". Y añade, "en el ámbito del Código de Comercio se prevee expresamente el derecho del constructor como un crédito privilegiado y su preferencia se sitúa — en el caso de venta judicial de buque — a la altura del precio de venta aplazado".

Todo ello proviene de la redacción del Art. 580 del Código de Comercio Español, a nuestro juicio proveniente de épocas en que la construcción "por economía" era la fórmula normal para la construcción de naves (1).

Concretando, y siguiendo como queda dicho al Prof. SANCHEZ CALERO, entendemos que la preferencia

1.-Para la observación de la evolución legislativa puede verse a ALVAREZ DEL MANZANO, F., BONILLA, A. y MIÑANA, E. "Códigos de Comercio Españoles y Extranjeros", Madrid-1909, T. II, págs. 122 y sigtas.

del crédito del constructor exige que tal crédito conste inscrito en el Registro Mercantil (1), y, como dice el Código de Comercio, que el buque no haya navegado. Por otra parte debe decirse que este crédito, como se deduce del Art. 36-1º de la Ley de Hipoteca Naval, puede perjudicar a la hipoteca.

E) Transmisibilidad del buque en construcción.

El comitente, como propietario del buque en construcción puede transmitirlo en cualquier momento, salvo que en el contrato para la construcción del buque hubiere contratado con el constructor la intransmisibilidad pendiente construcción sin consentimiento del astillero.

Si se transmitiere el buque estando aún en

- - - - -

1.-Art. 145-3º del Reglamento del Registro Mercantil y Art. 16-4º de la Ley de Hipoteca Naval.

su proceso constructivo, estaríamos ante una venta de cosa futura si se adquiere como cosa perfecta, es decir, pendiente de su acabado. Si no hubiere pacto contractual en contrario de la transmisibilidad, pero el constructor no otorga su consentimiento respecto al adquirente como nuevo deudor del precio de la obra, el comitente seguirá como deudor del as tillero por el precio de la construcción, y por él persiste su derecho de garantía (retención), que es objetivo, es decir, se ejercita sobre el mismo buque fuera quien fuere su propietario en el momento de la entrega.

Si el comitente fuese una persona física, puede transmitir el buque también mortis causa, pues el buque entra en su activo hereditario (y el constructor sigue teniendo derecho al precio de construcción) (1).

- - - - -

1.- Puede verse en este punto a ALBANO, R. Studi ...

Ob. Cit., págs. 127-128.

IV.- EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUE A LA
LUZ DEL DERECHO POSITIVO ESPAÑOL.

IV.-El Contrato de Construcción de Buque a la luz
del Derecho Positivo Español.

Considerando que el contrato de construcción de buque es aquél por el cual una parte (constructor) se obliga a ejecutar la fabricación de un buque a favor de la otra (comitente) por precio cierto, no cabe duda que tal contrato es para el Código Civil Español un arrendamiento de obra, delimitado en el Art. 1544 del referido cuerpo legal (1).

La posible aportación del comitente a la construcción no modifica para nada la naturaleza jurídica del contrato, y así lo expresa el Art. 1588 del Código Civil al decir que "puede contratarse la ejecución de una obra conviniendo en que el que la ejecute ponga solamente su trabajo o industria,

- - - - -

- 1.-En el mismo sentido, GARRIGUES, J. Curso ... Ob. Cit., pág. 717; URÍA, R. Derecho ... Ob. Cit., pág. 883; SANCHEZ CALERO, F. Instituciones ... Ob. Cit., pág. 511; BROSETA, M. Manual ... Ob. Cit., pág. 719; MENENDEZ, A. La Naturaleza ... Ob. Cit., pág. 312.

o que también suministre el material". Tales aportaciones tendrán siempre implicaciones de orden económico (reducción del precio normal de obra), o jurídicas (2) distintas de la afección de la naturaleza jurídica del contrato.

Con ello el Código, indirectamente aquí, está desvirtuando la absurda tesis de la aplicación de las normas de la especificación al contrato de construcción o ejecución de obra (que no a la obra en sí, si no mediare contrato), ya que tal aplicabilidad puede suponer unas resultancias contrarias a la naturaleza jurídica del contrato, como ya hemos indicado.

Por lo dicho, las tesis objetivistas o subjetivistas de valoración de materiales o de obra (2),

-
- 1.-Ver Arts. 1589 y 1590 del Código Civil Español.
 - 2.-Puede consultarse a PUIG BRUTAU. "Fundamentos de Derecho Civil", Barcelona-1956, T. II, V. II, págs. 392 y sigtes.; y a PEREZ y ALGUER. Notas al "Tratado de Derecho Civil" de ENNECERUS-KIP-WOLF, Barcelona-1950, T. II, V. II, pág. 311.

coadyuvantes especificatorias, son ante la existencia de un contrato absolutamente inviables. El mismo MENENDEZ (1) dice, criticando negativamente las posturas de PEREZ y ALGUER y PUIG BRUTAU, textualmente: "Si el legislador ha dictado un conjunto de normas para la regulación del contrato de obra y reconoce entre sus modalidades la del contrato de obra con suministro de materiales por parte de quien la ejecuta, no parece correcto trasladar a nuestro Derecho una solución que por principio supone una disociación positiva del contrato, al intentar combinar las normas, a veces contradictorias, de aquellas dos figuras contractuales" (se refiere MENENDEZ, lógicamente, al arrendamiento de obra y a la compraventa).

Pero no es esto todo. El sabio legislador del Código Civil no admitió lo dicho caprichosamente

1.-MENENDEZ, A. La Naturaleza ...Ob.Cit.,pág.312.

te o errado, sino que por un análisis científico del contrato de arrendamiento de obra, y sobre todo en atención a su objeto, se resuelve indudablemente que las aportaciones de una u otra partes contratantes no alteran ni modifican la naturaleza jurídica de la institución. Tienen, obviamente, una implicación económica, pero el objeto contractual sigue siendo el mismo: la ejecución de la obra.

De otro lado, la legislación española da su ficiente y claro pie de mantenimiento de la tesis de la atribución originaria de la propiedad del buque en construcción en favor del comitente. Además de lo ya dicho respecto a la Ley de Hipoteca Naval (1), a lo cual ahora reconducimos, el propio Código Civil en el Art. 1594 llama al comitente "dueño", en contraposición al "contratista" (constructor). Y, más específicamente, el Art. 149 del Reglamento del

1.-Ver III-6,B).

Registro Mercantil dice que "cuando la adquisición del buque tenga lugar en astillero por contrato de construcción, se considerará como título de propiedad del buque la escritura pública de entrega del mismo, que deberá otorgar el constructor a favor del dueño". Y reiteramos que la entrega del buque por consecuencia del contrato de construcción no supone tradición, sino que es un simple acto necesario de cumplimiento de obligaciones contractuales del contrato de obra, un simple acto de administración. Como no hay "traditio" en el contrato de obra de reparación. Y como avala con su autoridad científica el propio CARNELUTTI (1). E incluso, se deduce de la sistemática del Código Civil, que separa en diferentes títulos la compraventa y permuta (que exigen tradición consumatoria) de los arrendamientos (que no la exigen).

- - - - -

1.-CARNELUTTI. Teoría ...Ob.Cit.,pág.89.

Por su parte, el Derecho Administrativo es coincidente con el Privado en la calificación de los contratos de obra como arrendamientos operis. Esto puede verse indirectamente en variada legislación administrativa, como la Ley de Viviendas de Protección Oficial (1), pero sobre todo en los contratos del Estado y en la parte del Derecho Administrativo que ha dado en llamarse Derecho Económico-Administrativo.

- - - - -

1.-La Ley de Viviendas de Protección Oficial, texto refundido por decreto de 24 de Julio de 1963, modificado por el de 3 de Diciembre de 1964, distingue el "promotor" contratista (constructor de las viviendas protegidas) del no constructor, por encargar a su vez las obras con empresas destinadas a tal objeto, pese a su directa responsabilidad frente a la Administración. Pueden verse, en general, los Arts. 38 y sigtes. de la Ley, Capítulo IV de la misma, relativo a los beneficios legales de su aplicación.

Para el Derecho Administrativo es claro que en el contrato de obra, o ejecución de obra para hablar con mayor propiedad, la Administración es "dueña" de lo ejecutado y el tercero que "hace" la obra es el "contratista" (1). Además del control y fiscalización contratados en cada caso concreto, en el Derecho Económico Administrativo interviene la Administración en utilización de sus generales "poderes de policía administrativa".

La normativa más completa en esta materia, dentro del Derecho Administrativo, se encuentra, como es lógico, en la Ley de Contratos del Estado y disposiciones concordantes con ella. Siguiendo esta normativa legal en un breve análisis que nos ayudará a fijar ideas respecto al contrato de construcción de buques, diremos que los contratos del Esta

- - - - -
1.-MANZANEDO, J.A., HERNANDO, J. y GOMEZ REINO, E. "Curso de Derecho Administrativo Económico", Madrid-1970, págs. 943 y sigtes.

do cualquiera que sea su forma de adjudicación, deben formalizarse dentro de los treinta días siguientes a la adjudicación definitiva, y en escritura pública (1).

Con respecto a su ejecución, en general, diremos con GONZALEZ-BERENGUER (2) que "lo normal es que el contratista se atenga, en cuanto a la clase, calidad, volumen y tiempo de entrega de un trabajo, a lo previsto en el Pliego de Condiciones. Ya sabemos que si hay alguna divergencia entre el Pliego de Condiciones y el texto del contrato, el contratista debe atenerse al primero".

Además de lo dicho, el Art. 43 de la Ley de Contratos del Estado exige al contratista que atienda a las instrucciones que por escrito le vaya facilitando el facultativo que la Administración pu-

- - - - -

1.-Art. 40 de la Ley de Contratos del Estado.

2.-GONZALEZ-BERENGUER URRUTIA, J.L. "La Contratación Administrativa", Madrid-1966, pág. 232.

diera determinar, con respecto a la interpretación de los documentos técnicos.

Y aunque, como dice GONZALEZ BERENGUER (1), hasta la recepción definitiva de la obra el contratista es responsable de las faltas que en la construcción puedan advertirse, lo normal en la práctica de estos contratos es que se determinen recep-ciones parciales de obra con los correspondientes abonos de precio, sobre el total de la obra.

La mora del contratista puede suponer resolución del contrato, en cambio la de la Admisnis-tración, en principio, sólo abono de intereses indemnizatorios (2).

Por el contrario, en cuanto atañe a ries - gos la situación del contratista en los contratos del Estado es mucho más favorable que la del loca - tor del contrato de obras según su regulación por

1.-GONZALEZ-BERENGUER URRUTIA, J.L. La Contratación
...Ob.Cit.,pág.233.

2.-Véase a DE LAUBADERE, A. "Les éléments d'originali - té de la responsabilité contractuelle de la Admi - nistration", París-1953, págs.383 y sigtes.

el Código Civil (1). En el caso de los contratos del Estado es claro que el contratista no sólo responde de daños por causa de fuerza mayor, sino que además en estos supuestos tiene derecho a una indemnización.

Por último, en cuanto al tema del subcontrato en estas contrataciones administrativas y al problema de la cesión contractual, expondremos lo enunciado por la Exposición de Motivos de la Ley de Bases que dió lugar a la vigente Ley de Contratos del Estado: "La cesión de contratos y los subcontratos ha sido objeto de regulación en esta base, constituyendo una novedad respecto al Derecho que se deroga. Estas dos figuras habían nacido en la práctica y era necesario determinar las condiciones de admisibilidad para garantizar el cumplimiento del contrato y los intereses de la Adminis-

- - - - -

- 1.- Opinión sustentada, entre otros, por GARCIA DE ENTERRIA, A. "Riesgo, ventura y fuerza mayor en la contratación administrativa", en Rev. de Administración Pública, nº2, págs. 83 y sigtes.

tración. Aunque, desde un punto de vista económico, tanto la cesión de contratos como los subcontratos deben reputarse favorables en cuanto dan flexibilidad al mercado y permiten la participación de las empresas pequeñas en la ejecución de las grandes obras públicas, desde un punto de vista administrativo es muy prudente someterlas a previas autorizaciones, a fin de que no se originen especulaciones, o subrogaciones de empresarios, contrarias a los criterios que dieron lugar a la perfección del contrato".

Queda, por último, por apuntar que al cumplimiento de la obra contratada por la Administración, "procede la práctica de un acto revestido de cierta solemnidad: la recepción provisional de la obra ejecutada" (1). Como vemos, a la entrega del resultado del contrato de obra, la doctrina científica administrativa lo considera "recepción", no tra-

- - - - -

1.-GONZALEZ-BERENGUER URRUTIA, J.L. La Contratación
...Ob.Cit.,pág.296.

dición, puesto que, se entiende, la Administración es en principio titular del dominio de lo ejecutado a su encargo.

Queda por indicar, que en materia de obligaciones de garantía post-recepción de la obra, el Código Civil Español no recoge ni con mucho una normativa legal suficiente. Por ello en esta materia habrá de estarse a lo determinado por la expresión de voluntad de los contratantes, y, en su defecto, y por analogía, a las normas de la compraventa en la materia.

V.- LA POSIBLE UNIFICACION DE CRITERIOS, RESPECTO AL
CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUE POR MEDIO DE
LOS CONTRATOS-TIPO INTERNACIONALES.

V.-La posible unificación de criterios, respecto al Contrato de Construcción de Buque, por medio de los Contratos-Tipo Internacionales.

La disparidad de criterios científicos en el ámbito del contrato de construcción de buque ha supuesto que, internacionalmente, ante idénticos concen-tenciosos prácticos se hayan producido distintas soluciones por Arbitros, Juzgados y Tribunales.

Esto, unido al deseo de facilidad contrata-dora de los constructores navales, compelió a las asociaciones de éstos a redactar contratos adheso-rios de construcción de buques, con el deseo de uni-ficar criterios y evitar la complejidad de la ela-boración documental contractual caso por caso.

De esta forma, bien en el ámbiti nacional, bien, después en el internacional, se fueron estable-ciendo contratos-tipo de las asociaciones de Arma-dores y Constructores Navales, recomendados a sus miembros.

No cabe duda que en la esfera nacional han dado resultados positivos en el camino de la unifi-cación de criterios jurídicos, pero están lejos de

ser una solución en la esfera internacional, al menos considerada ésta con cierta amplitud.

Y nacionalmente son positivos porque, de ordinario, las posturas científicas y jurisprudenciales internas han llegado a una tesis unitaria, más o menos pacífica, lo cual es imposible en el plano internacional, puesto que además de una doctrina de los autores muy dispersa, la variedad de las decisiones jurisprudenciales dificulta toda solución unitaria.

Tan es así, que entre los contratos-tipo de mayor influjo en la práctica actual, nos encontramos con una diversidad calificatoria contractual en cuanto a la naturaleza jurídica respecta, de forma que lejos de haber servido para dar una solución unitaria del problema han agravado las diferencias científicas de la institución con unas diferencias prácticas que pueden llevar a hacer imposible, afianzadas tales prácticas, una unificación privada de criterios en el contrato de construcción de buque.

Las disparidades de criterios son tales, aunque en los contratos-tipo no se establece con

determinación específica, como es lógico, la naturaleza jurídica de los mismos sino que se infiere de su general clausulado, que tenemos por una parte contratos que establecen una adquisición originaria del comitente (como contratos de ejecución de obras) y contratos-tipo que reglamentan una adquisición derivativa (como contratos de compraventa de cosa futura).

Ejemplo del primer caso es el Contrato-Tipo Noruego, conformado por dos comisiones representativas de la Asociación de Armadores y de la de Astilleros constructores de esta Nación (1). Efectivamente, el Art. 6 de este modelo expresa que "después que los adquirentes hayan pagado el primer plazo de la suma del contrato, los materiales, piezas, maquinaria, generadores y equipo pasarían a ser propiedad de los adquirentes, puesto que han sido adquiridos para propiedad del buque. Lo mismo será de aplicación al de-

- - - - -

1.-Contrato-Tipo que aportamos, traducido, como Apéndice 1º.

j16

recho de propiedad del casco y al buque en general, a medida que el trabajo de construcción sea llevado a cabo". Es decir, que el buque "se va adquiriendo" por el comitente conforme se construye. Además, el mismo Art. reconoce, más adelante, que el buque en construcción puede ser hipotecado por el "adquirente" (Hablar de "adquirente" proviene de la terminología inglesa, ya que éste es el idioma utilizado en los contratos-tipo, y el empleo de tal término supone una incorrección derivada de la influencia inglesa que, con error a nuestro juicio, considera el contrato de construcción de buque como compraventa). Por otra parte, debe comentarse que este modelo contractual es de elevada precisión en general.

Por contra, tenemos contratos-tipo que están, o mejor de ellos se deriva, a la consideración del contrato como una compraventa. Tal es el caso del modelo japonés de la SAJ (1), que por otra parte es muy completo.

1.-

Aportamos como Apéndice 2º, en su redacción original, este modelo contractual. El aportado es el de 1971, que ha sufrido alteraciones posteriores de detalle.

Huyendo de estas dificultades calificatorias, tenemos Contratos-tipo que no se inclinan en absoluto por una u otra postura científica, no estableciendo nada sobre la propiedad del buque durante su construcción, sirviendo por tanto su clausulado, que por lo mismo resulta incompleto, para una u otras posturas. En este sentido es representativo el modelo de la Asociación de Constructores de Buques de Suecia, modificado ligeramente en 1964 (1).

Por último, existen contratos-tipo con diversas formulaciones en orden a la propiedad del buque en construcción según se esté a su calificación como compraventa o como arrendamiento de obra. Tal es el caso del modelo recomendado por la Asociación de Constructores Navales del Oeste de Europa (2).

- 1.-Aportamos como Apéndice 3º este modelo, traducido, según su redacción de 1964.
- 2.-Que aportamos, traducido, en la "modalidad arrendatícia", como Apéndice 4º.

En la actualidad se intenta establecer un modelo de contrato de construcción de buque que cubra una esfera multinacional muy superior al de todos los contratos-tipo vigentes, a cuyos efectos vienen solicitándose encuestas a las Asociaciones Nacionales implicadas y se están celebrando reuniones negociadoras de alto nivel. Ciertamente la unificación, que como vemos se plantea muy difícil dada la encontrada oposición de tesis sobre la naturaleza jurídica del contrato, entendemos será imposible si previamente no se establece una reunión de juristas especializados que, desde un punto de vista científico, estudien a fondo el objeto contractual, que dará, conjuntamente con el análisis de la estructura y obligaciones de la institución, la única naturaleza posible del contrato. La unidad no vendrá de la negociación sino del estudio científico. Porque el problema de la unificación de criterios en el contrato de construcción de buque, no es un problema de simple afiliación a un contrato-tipo uniforme, sino un problema científico de unidad de criterios en el esencial, trascendente, vital problema de su naturaleza jurídica.

Hasta tanto no haya unificación en este tema, que es el del contrato en sí, no cabrá un contrato único si no es, simplemente, en los aspectos generales del contrato, tan importantes por otra parte, como son los de las garantías, responsabilidades, penalidades, pagos, pruebas, etc.

Como bases para una posible unificación de los contratos-tipo están los clausulados de los contratos en vigor, una vez unificado el problema científico de su naturaleza, como son los antecitados modelos Noruego, Sueco, de la AWES y de la SAJ, entre otros, y cuyos fundamentos jurídicos vamos a comentar comparadamente. A estos efectos nos fijaremos prioritariamente en el tema de la propiedad del buque durante la construcción, los riesgos en tal tiempo y la cesión de la condición de parte del contrato.

El contrato Noruego se refiere al "título de propiedad" del buque en construcción en su Art. 6º. A los efectos se exige que el astillero constructor marque todos los materiales, máquinas, etc., con el número que según contrato corresponda a la cons-

trucción del buque de que se trate en cada caso, desde la recepción de los mismos en los talleres del constructor, y ello porque tras el pago del primer plazo del total precio, se consideran en dominio del armador, y "lo mismo será de aplicación al derecho de propiedad del casco y al buque en general, a medida que el trabajo de construcción sea llevado a cabo".

Como vemos, para que este contrato-tipo es claro que la propiedad del buque y sus elementos integrantes pertenecen al comitente, y el buque "se va adquiriendo" originariamente por el comitente conforme avanza su construcción. La naturaleza de tal contrato es, por tanto, de ejecución de obra, y tal se corrobora por el derecho de retención en favor del astillero: "Caso de que se disponga una hipoteca, los comitentes estarán obligados a hacer constar en la misma el aviso del derecho de los constructores a retener el buque".

El modelo Sueco, como ya hemos dicho, no se refiere a la propiedad del buque en construcción, si bien indirectamente parece concebir el contrato como "de ejecución" u obra, con lo cual la resolución

del problema puede producirse por vía legislativa. En todo caso el eclecticismo en esta materia limita más que favorece las posibilidades prácticas de este contrato.

El modelo de la AWES de calificación a arrendaticia, considera propietario del buque en construcción al comitente, desde el momento en que efectúe el pago del primer plazo del precio, y la adquisición es paulatina al avance de la obra.

También todos los equipos componentes y materiales destinados al buque, tan pronto como lleguen al astillero constructor y sean destinados al buque, pertenecen en propiedad al comitente.

Tal reconocimiento de dominio viene corroborado por cuanto que el constructor o los subcontratistas de éste, se consideran titulares de garantía en apoyo al pago de los créditos sobre el precio total no abonado (entiéndase sobre cualquier importe integrante de tal precio pendiente de abono).

Todo ello viene contenido en el modelo europeo en el Art. 8º.

En el contrato de la SAJ, la propiedad del

buque y los riesgos respecto a él, por tanto, pasan al armador solicitante de su construcción "únicamente a la entrega del buque" (Art. VII). Hasta tanto la propiedad, y por tanto el riesgo, son del vendedor-constructor.

En este contrato, como vemos, la naturaleza jurídica contractual se reputa claramente de compraventa de cosa futura.

En materia de riesgo y seguro, el modelo Noruego, consecuente a su calificación de arrendamiento de obra, entiende que durante la construcción ambos corresponden al astillero constructor (Art. 7).

Precisamente en consecuencia a entender que los riesgos durante la construcción recaen en el astillero, el contrato de la AWES exige a los constructores un seguro "contra riesgos de construcción" para la nave y los materiales y equipos adquiridos para él, mientras se encuentren en el recinto del astillero (obligación de guarda y custodia). Los beneficiarios de tales pólizas de seguro son los armadores solicitantes de la construcción: "Si antes de la entrega el buque sufre un

daño tan considerable que no pueda completarse la construcción y, consecuentemente, se resuelve el contrato, se pagará directamente a los comitentes la indemnización".

El seguro de los constructores contra los riesgos de la construcción dura mientras persistan las obligaciones de guarda y custodia, es decir, hasta finalizar las pruebas de entrega.

En materia de riesgo y seguro el modelo Sueco trata de limitar las responsabilidades del astillero, no autorizando en caso alguno a los adquirentes a rehusar la entrega del buque (Cláusula 8-4º).

En todo caso, hasta que la entrega del buque se haya efectuado, los constructores mantendrán el buque y las piezas destinadas al mismo asegurados, al menos cubriendo una indemnización no menor a los plazos pagados a cuenta por los adquirentes.

El modelo de la AWES exige al contratista "debida diligencia", limitando en todo caso su responsabilidad al precio total convenido para el buque.

El contratista debe asegurar el buque y sus pertenencias, materiales, motores, etc., hasta la entrega final (Art.9).

Por último, el modelo japonés de la SAJ, en punto al riesgo y seguro, hemos dicho ya que entiende soportador del riesgo al astillero hasta la entrega del buque, pero por considerar estamos ante una compraventa.

Por lo dicho, el contrato de la SAJ obliga al astillero a constituir un seguro que cubra los riesgos durante la construcción, y no solo con cargo al mismo astillero constructor, sino también en beneficio directo del mismo (derecho a las indemnizaciones del seguro). Este contrato de seguro debe contratarse hasta el momento de la entrega del buque.

En punto a la cesión de derechos derivados del contrato de construcción de buque, todos los modelos contractuales exigen el consentimiento del astillero constructor. Salvo el modelo de la SAJ, los restantes sólo observan como posibles cedentes a los armadores, y el consentimiento aludido se exige por escrito en todo caso, salvo en el modelo de la AWES,

que no indica expresamente éste requisito.

El contrato Noruego recoge la cláusula de cesión en su Art.15, expresando que "los adquirentes no podrán transferir el contrato a menos que los constructores acuerden esto por escrito. Los constructores pueden negarse a convenir tal traspaso sin exponer razones".

El modelo Sueco dedica su cláusula 15 al tema de la cesión, exigiendo consentimiento por escrito de los constructores.

El contrato de la AWES se refiere a la cesión en su Art.18, exigiendo previo consentimiento del constructor.

Por último el modelo de la SAJ expresa que ninguna parte puede ceder sus derechos, salvo con consentimiento de la otra parte. En cualquier caso, tras dicho consentimiento y realizada la cesión de derechos, el cedente continúa responsabilizándose de las resultas del contrato.

A la vista de lo expuesto, podemos concluir exponiendo nuestra opinión de imposibilidad de unión contractual hasta que no se produzca la de las doctrinas científicas. En todo caso, adelantando una

opinión, creemos que el contrato-tipo más correcto, admitida la naturaleza jurídica del contrato como de ejecución de obra, es el Noruego, sin lugar a dudas, si bien podría ser complementado por algunas cláusulas no esenciales del modelo de la SAJ (que es el modelo más completo, por otra parte), al menos para las Naciones que no tienen, para la interpretación y complemento de la contratación privada, un rico Derecho Positivo en la materia.

No podemos terminar este apartado sin hacer una breve referencia a los modelos contractuales en España. No existe propiamente un contrato-tipo español, sino que, en muchos casos, suelen utilizarse los de la Asociación Europea (fundamentalmente para contrataciones con no españoles). Internamente se viene produciendo un influjo creciente de los contratos de los grandes astilleros, a más de que existe unidad doctrinal en torno a la tesis del arrendamiento de obra. En los contratos se establece el carácter de arrendamiento de obra del pacto, con adquisición originaria del buque por el armador, y riesgo durante la construcción del constructor, y custodia hasta la entrega final. Podemos citar

como ejemplo de uno de estos contratos: "El buque y sus equipos, la maquinaria y todo el material destinado a la construcción de aquél, pertenecen durante la obra, en pleno dominio, al Armador". Y: "El riesgo pasará al armador a la entrega y aceptación del buque, entendiéndose expresamente que hasta tal entrega y aceptación se haya efectuado, el buque y su equipo están a riesgo del constructor".

En términos extraídos de otro de estos contratos de grandes astilleros, se expresa (en un contrato de construcción de un buque especializado): "El buque y sus equipos, la maquinaria y todo el material destinado a la construcción de éste, ya se encuentre en las dependencias del Constructor, ya en las de sus subcontratistas, pertenecen en todo momento, durante la construcción, en pleno dominio del Armador".

VI.- CONCLUSIONES DELIMITADORAS DEL CONTRATO
DE CONSTRUCCION DE BUQUE.

VI.-Conclusiones delimitadoras del Contrato
de Construcción de Buque.

Vamos a exponer, sucinta y brevemente, puesto que para su fundamento hemos escrito la presente obra y a su global consulta reconducimos, unas conclusiones finales que fijen los principales puntos de trascendencia jurídica a los que hemos llagado en un análisis científico de la institución que, genérica e incorrectamente, llamamos "contrato de construcción de buque".

Estas conclusiones definitivas que, como decimos, no basamos ahora, las presentamos numeradas en diez apartados, a modo de resúmen de los caracteres que el contrato tiene, según nuestra postura, derivados del análisis científico-técnico realizado en este trabajo que pretende delimitar la institución.

- 1ª) El Contrato de Construcción de Buque es una especie del Contrato de Construcción en general.

El contrato "para la ejecución" de buque no

es una especie contractual por sí mismo. Es, sencillamente, un contrato (con especialidades) para la ejecución de un bien mueble determinado y especial, como es el buque (con simple consideración como inmueble a los solos efectos de la hipoteca naval).

Es, por consiguiente, un contrato especial dentro de un género contractual. Una especie de los contratos de construcción, género al que pertenece la especie del de buque.

Conforme a ello, la legislación aplicable a este contrato es sustancialmente la misma que a los restantes contratos de ejecución de obras, fuera de lo disponible por los contratantes en aplicación del principio de libertad pactional, que informa a toda la normativa privada contractual (Debe quedar firmemente asentado que la naturaleza jurídica de la institución es materia "indisponible" para los contratantes, es decir, que el contrato para la construcción de buque es siempre un arrendamiento de obra, aunque los contratantes en su pacto lo calificaren de distinta manera).

2ª) El Contrato de Construcción de Buque
es un contrato mercantil en todo caso.

Aunque el contrato no está expresamente regulado por el Código de Comercio, sí se recoge en él y se cita como forma adquisitiva de la propiedad de los buques. Si a esto añadimos los antecedentes históricos de tratamiento de la institución, el estudio del Derecho Comparado y su regulación mercantilista en varios textos que sirven de interpretación legislativa (fundamentalmente la Exposición de Motivos del Proyecto de Código Comercial de la Comisión de 1829), esta conclusión adquiere muy suficiente fundamento.

Y de acuerdo a la teoría jurídica doctrinal mayoritaria, a la jurisprudencial y al Derecho positivo, en relación a los llamados "actos de comercio", es claro que aunque el comitente no sea comerciante o el buque no vaya a destinarse a ejercicios mercantiles, el contrato para su construcción será siempre mercantil, como mercantil es siempre la letra de cambio, por ejemplo, aunque los intervinientes no sean comerciantes.

Lo dicho supone que, salvo en lo disponible por las partes, se aplicará la normativa positiva mercantil, escasamente en lo fundamental dada la lógica falta de tratamiento de la institución en los Códigos de Comercio. Más sustancialmente, la mercantilidad del instituto supondrá la necesaria intervención de los Tribunales de Comercio en la dilucidación de contenciosos derivados de contratos de construcción de buques (en las Naciones, lógicamente, que tengan establecida esta especial jurisdicción ordinaria).

3ª) El objeto del Contrato de Construcción de Buque es la ejecución del mismo.

De un análisis científico del contrato que llamamos "de construcción de buque", se deduce que la prestación del consentimiento por las partes tiene como objeto la ejecución de un buque. Las partes tienen como "intención", determinada, que el astillero construya un buque para el comitente. Que realice una obra para otro. Que actúe la fábrica, la ejecución, la obra, la construcción de la nave para el comitente.

Lógicamente, el deseo final del comitente es adquirir la propiedad del buque que necesita, pero para ello desea que se le construya, se le ejecuten las obras de su fabricación.

Por tanto, es claro que el objeto del contrato de construcción de buque es la realización de la obra de fábrica o construcción de la nave solicitada por el comitente, a cambio del precio convenido para el astillero constructor por la obra.

En consecuencia, no debe ser equivocado este contrato con el de compraventa de cosa futura. El contrato de compraventa tiene como objeto la transmisión de la propiedad, la entrega, simplemente, de cosa determinada, a cambio del precio estipulado para el vendedor.

Para la consumación de la compraventa, no su perfección contractual estricta, en muchos sistemas legislativos, es imprescindible la tradición del bien o bienes sujetos a la misma, es decir, la "consumación del acto translativo de propiedad". Esto no se produce en el contrato de construcción de buque, en él no hay "traditio", por la simple razón de que no hay translación de propiedad. El astillero

constructor no transmite propiedad alguna, actúa simplemente una obra para otro. No hay tradición en el contrato de construcción de buque, como en ningún contrato de construcción, sino una simple entrega o entregas de lo obrado por el astillero. Entrega o entregas que son sencillamente actos de administración, actos necesarios de cumplimiento de obligaciones contractuales, a efectos de que el comitente realice la necesaria recepción de la obra.

4ª) El Contrato de Construcción de Buque es un Contrato de Arrendamiento de Obra.

Visto que el objeto del contrato de construcción de buque es la ejecución de la nave para su petitor a cambio del precio de la obra, contrapartida del astillero constructor, no cabe duda que este objeto, y las obligaciones y estructura que comporta, coinciden absoluta y totalmente con los del contrato de arrendamiento de obra. Y es que el contrato de construcción en general, y el de buque en particular, son contratos de ejecución de obras. Por ello sería más propio hablar de contratos para

la construcción de buques, que de contrato de construcción de buque.

En este contrato las partes no pactan la adquisición de un buque simplemente. Contratan su construcción, la ejecución del mismo para el comitente. En la compraventa, en cambio, se contrata simplemente la adquisición del buque. Entre una compraventa de buque y un contrato para su construcción existen muchas diferencias, y sólo algunas analogías, exteriores éstas últimas a la estructura contractual.

La compraventa es negocio translativo de la propiedad, y la construcción bajo pedido es forma de "nacimiento" de la propiedad sobre un bien que antes no existía, que nace, precisamente, con la ejecución de las obras encomendadas. Tiene cierta similitud con la compraventa de cosa futura, pero mientras que en ésta se pacta la entrega del bien próximo, en el arrendamiento de obra se pacta la ejecución de la cosa, extendiendo a planos, medidas, especificaciones, etc. La entrega de lo obrado es un acto necesario para la recepción de lo obrado por su solicitante.

Por consiguiente, el contrato para la construcción de buque es siempre, e indudablemente, un contrato de ejecución o arrendamiento de obra, totalmente diferenciado y diferenciable del contrato de compraventa, aún del contrato de compraventa de cosa futura.

5ª) El Contrato de Construcción de Buque es forma originaria de adquisición de propiedad para el comitente.

Es indudable que el contrato para la construcción de buque es forma originaria de adquisición de la propiedad del mismo, pues la construcción "de obra nueva" es per se forma originaria de adquisición del dominio.

El tema discutido es el de quién es tal adquirente originario, si el comitente o el constructor. Basta realizar un análisis de la naturaleza jurídica contractual para concluir en la convicción del absurdo e incorrección que supone el pensar que el constructor pueda considerarse como adquirente originario del buque.

Considerado ya el punto de la naturaleza jurídica del contrato, conclusivo en favor del arrendamiento de obra, sin duda alguna, veamos su consecuencia en orden a la adquisición de la propiedad del buque.

En el contrato para la ejecución del buque, la obra se actúa por cuenta del comitente. El solicita su ejecución, y es el propietario de las resultas de tal ejecución. A cambio al astillero le corresponde el precio convenido por tal ejecución.

El constructor del buque nada adquiere, pues no construye para sí, sino por y para otro (el comitente). Es por tanto el comitente quien adquiere la propiedad, y de forma originaria, como al contrato de construcción corresponde. El comitente es propietario del buque durante la construcción, y lo es en el estado en que el buque se encuentre en cada momento.

En el caso de que en un contrato de construcción de buque se pactase que el mismo quede en propiedad del constructor si se produjeran determinados incumplimientos del comitente, esto no quiere decir que el constructor, producidos tales incum

plimientos, adquiera el buque originariamente. En este concepto solo adquiere, incluso en tal caso, el comitente. El constructor, en tal supuesto, adquiere derivativamente del comitente, como cesión en pago de deudas.

En resumen, el comitente, por el contrato para la construcción de buque, adquiere el mismo, siempre, originariamente.

Por su parte, el astillero constructor no adquiere nunca el buque en construcción mediando pedido contractual, a lo más, puede adquirirlo como cesión en pago de deudas o por cualquier otro medio jurídico de transmisibilidad del dominio, pero siempre derivativamente.

6ª) En el Contrato de Construcción de Buque,
la entrega del mismo por el astillero
constructor no supone tradición.

Visto que el comitente es adquirente originario del buque en construcción, hay que concluir, en lógica consecuencia, que las entregas parciales, en su caso, y la entrega final, o global no habiendo

k11

entregas parciales, del astillero constructor al comitente, no suponen una transmisión de propiedad, una traditio, y no suponen tradición porque para actuar ésta es necesario ser titular del dominio, y el constructor no tiene tal título.

El contrato de construcción de buque es forma original de adquirir el dominio, la posible cadena dominial se inicia en él. A posteriori podrá haber tradiciones. Por ello al hablar de las formas de adquirir el dominio el Art. 609 del Código Civil Español dice que se adquiere (entre otras formas) "... por consecuencia de ciertos contratos mediante la tradición". El de construcción no está entre ellos, ya que la tradición implica por sí misma la calidad derivativa en la adquisición de la propiedad. La lógica entrega tras la prestación de las obras contratadas no implica tradición sino entrega para recepción, y ello ha desorientado a algunos autores.

Ciertamente, la entrega del buque por el astillero constructor, a resultas del contrato para la construcción de buque, no es transmisiva de propiedad. Es sólo un acto necesario a tal contrato, un

acto de ejecución de obligaciones contractuales, un simple acto de administración. De la misma forma que la entrega del buque a su propietario por el astillero reparador no es tradición.

Algunos autores han mantenido la tesis de que la voluntad de las partes puede determinar la calificación jurídica del contrato de construcción de buque, en cuanto a su naturaleza jurídica. En absoluto. La libertad pactional no puede ir contra la naturaleza jurídica de un contrato. Así se deduce de la normativa del Código Civil, y el Tribunal Supremo Español así lo considera también. Si se contrata un depósito, depósito será el contrato aunque las partes digan que contratan, por ejemplo, un arrendamiento.

Y el contrato para la construcción de buque es un arrendamiento de obra aunque las partes dijese que contratan una compraventa.

Por lo expuesto, hay que concluir, sin duda alguna, conviniendo que la entrega del buque actuado por contrato para su construcción del astillero al comitente no supone una tradición, sino un simple acto de administración.

7ª) Al Contrato de Construcción de Buque no le son de aplicación las normas de la especificación.

Algunos autores han sostenido la aplicabilidad de las normas de la especificación para determinar la propiedad del buque durante su construcción. Vemos que esta supuesta aplicabilidad es, en primer lugar, innecesaria, ya que el problema se resuelve por sí mismo con el análisis científico del contrato, como hemos visto. Pero además, en segundo lugar, la aplicación de la especificación al contrato de construcción de buque es técnico-jurídicamente incorrecta.

Las normas especificatorias no son aplicables ante la existencia de un acuerdo de voluntades, de un contrato. De las mismas normas legales de la especificación se deduce que su aplicación viene dada en defecto de pacto. Además, la aplicación de esta normativa ante la existencia de un contrato puede ir contra la propia naturaleza jurídica del pacto acordado.

En conclusión, la especificación es aplicable a una obra, pero no a un contrato de arrendamiento de obra.

8ª) Durante la construcción del buque éste se encuentra afecto al patrimonio del comitente.

Como hemos dicho, el llamado contrato de construcción de buque es un negocio jurídico "para" su ejecución, esto es, un arrendamiento de obra. A sus resultas, el comitente es adquirente originario del buque, le pertenece en dominio durante la construcción, en el estado en que se encuentre en cada momento, y la entrega del mismo por el astillero constructor no supone, por tanto, transmisión de propiedad, sino un simple acto de administración necesario.

Por todo ello concluimos que el buque, durante su construcción, se encuentra afecto al patrimonio del comitente, en el cual nace, lo que tiene importantes consecuencias.

En primer lugar, lo dicho supone que, salvo pacto entre las partes, el comitente puede transferir su propiedad durante la construcción, salva sea la obligación crediticia de pago del precio, si el constructor no da su consentimiento a la novación en la persona del deudor (el adquirente, que lo es derivativamente del comitente).

En caso de suspensión de pagos o quiebra del comitente, el buque se encuentra afecto a sus responsabilidades crediticias, debiendo considerarse, en todo caso, el derecho de retención del astillero constructor y, si se hubiera constituido, la posible hipoteca de garantía en favor del mismo.

Por otro lado, si el comitente fuera una persona física y se produce su fallecimiento pendiente construcción, el buque en construcción entra a formar parte de su activo hereditario.

A resultas de lo mismo, el seguro que cubra el "interés" sobre la propiedad del buque en construcción, sólo le corresponde al comitente. El constructor podrá asegurar su "interés", el riesgo a que se produzcan siniestros de su responsabilidad.

y, finalmente, siendo el comitente persona ju

rídica, el buque se encuentra afecto a las resultas de las situaciones sociales, como todo el patrimonio social, propias del Derecho de Sociedades.

9ª) La Hipoteca del Buque en Construcción
corresponde sólo al comitente.

Como quiera que el comitente es propietario del buque en construcción, y la hipoteca sobre el buque en construcción sólo corresponde a su "dueño", es conclusión científica obligada el determinar que el único que puede gravar al buque durante su construcción con garantías hipotecarias es tal "dueño", es decir, el comitente.

El constructor no puede hipotecar el buque en construcción, porque no es propietario del mismo en ningún momento. Puede sí, ser beneficiario o acreedor hipotecario del gravamen real actuado por el comitente, pero nada más. Ello es indudable, considerando simplemente que el único que puede gravar la propiedad es el investido en las atribuciones del dominio o el apoderado especialmente para ello por él.

10ª) Durante la construcción del buque rigen, concordantemente, los principios "res perit domino" y "res perit debitor".

Es claro que los bienes "perecen" para su dueño (res perit domino). Pero en los contratos de construcción, al igual que sucede en otros en los que la ejecución obligacional exige la tenencia de los bienes del obligado (depósito, transporte de mercancías, etc.), la tenencia del bien o bienes por el obligado contractual, le imponen una responsabilidad por daños y pérdidas derivada de la culpa in vigilando e in diligendo.

En concreto, en el contrato para la construcción de buque, el constructor, hasta la entrega final, responde de los daños o pérdidas que al buque se produzcan mediando dolo, negligencia y culpa profesional o grave, quedando exonerado en los supuestos de fuerza mayor y caso fortuito.

Las posibles cláusulas de irresponsabilidad del astillero constructor no tienen validez an-

te el dolo, la negligencia y la culpa profesional, pues en otro caso se legitimaría la falta de buena fe, esencial al Derecho en general, y en particular al Derecho Mercantil.

A P E N D I C E S .-

APENDICES:

Iº.-CONTRATO PARA LA CONSTRUCCION DE
BUQUES EN ASTILLEROS NORUEGOS.

IIº.-CONTRATO PARA LA CONSTRUCCION DE
BUQUES DE LA THE SHIPBUILDERS
ASSOCIATION OF JAPAN.

IIIº.-CONTRATO PARA LA CONSTRUCCION DE
BUQUES DE LA ASOCIACION DE CONS -
TRUCTORES DE SUECIA.

IVº.-CONTRATO PARA LA CONSTRUCCION DE
BUQUES DE LA ASOCIACION DE ARMA -
DORES DEL OESTE DE EUROPA.

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCION DE BUQUES EN ASTILLEROS NORUEGOS

ENTRE:

.....
(Denominado en lo sucesivo los Adquirentes)

Y:

.....
(Denominado en lo sucesivo los Constructores)

1.- EL BUQUE

Los Constructores construirán y entregarán a los Adquirentes un buque con el siguiente número de construcción y construido de acuerdo con la siguiente descripción:

Número de construcción de astillero:

Tipo:-

El buque será construido en todas sus partes principales de acuerdo con los planos y especificaciones, pertenecientes al contrato, siguientes:

- Plano del Astillero nº:
- Proyecto del Astillero nº;
- Junto con especificaciones de

En caso de desacuerdo entre el contrato y las especificaciones o planos perteneciente a él, serán válidas las condiciones establecidas en el contrato. En caso de desacuerdo entre especificación y plano, será decisiva la especificación.

Dimensiones:-

- Eslora total:
- Eslora e.p.p.;
- Manga de trazado:
- Puntal a la cubierta superior:
- Puntal a la segunda cubierta:
- Calado cargado sobre con franco bordo de verano.
- Maquinaria propulsora:
- Maquinaria auxiliar;

Clasificación:-

El buque con su inventario, equipo y maquinaria, será construido de acuerdo con las reglas de clasificación, y también de acuerdo con las reglas del Den Skipskontroll.

Caso de que los reglamentos para esta clasificación o las reglas del Den Norske Skipskontroll fueran modificadas después de que el contrato haya entrado en vigor, el trabajo subsiguiente deberá llevarse a cabo de acuerdo con las nuevas reglas, si los Adquirentes solicitan que éstas -- sean cumplidas. Los Constructores deberán, para el mejor de sempaño de su labor, informar a los Adquirentes de cualquier modificación en las reglas de la clasificación que afecten a la construcción del buque.

Tonelaje:-

El peso muerto del buque será de aproximadamente Tns. (cada uan de 1. 016 Kgs.) en francobordo de verano, que corresponde a un calado medio en agua salada (peso específico 1,025) de aproximadamente El peso muerto especificado incluirá el combustible, provisiones, pañoles de efectos de consumo, agua dulce, tripulación y pasajeros, así como los repuestos y equipo que excede el que se establece para la clasificación.

Velocidad:-

La velocidad media del buque en un recorrido de pruebas (cf. apartado 10) tomada en ambas direcciones sobre una distancia media, con el casco limpio, con buen tiempo y mar suave y con plena carga será, como mínimo, de nu des con aproximadamente I.H.P. y revolucio - nes, más revoluciones.

Consumo de combustible:-

El consumo de fuel de la maquinaria propulsora - en el recorrido de pruebas no excederá de grs. por I. H.P./hora cuando el motor desarrolle I.H.P., em - pleando con un valor calorífico efectivo míni - mo de unidades térmicas por kilo.

Certificados:

Los Constructores suministrarán:

Un certificado de construcción.

Un certificado de Arqueo:

Noruega

Pan Panamá

Suez

.....

Certificado de clasificación:

.....

Certificado del Den Norske Skipskontroll:

.....

Otros certificados:

.....

2.- FECHA DE ENTREGA.

El buque será entregado

Si se establecen modificaciones o adiciones después de haber sido firmado el contrato, o si un determinado trabajo debiera ser modificado a resultas de los requerimientos técnicos exigidos por la Sociedad Clasificadora o autoridades públicas, la fecha de entrega será prorrogada de acuerdo con las necesidades de preparación y ejecución de dicho trabajo.

La fecha de entrega convenida se aplicará con -- las reservas usuales de fuerza mayor. Se entenderá existe -- fuerza mayor si después de haberse firmado el contrato la -- entrega es impedida o demorada debido a circunstancias o -- acontecimientos que en el momento de negociar el contrato es -- taban fuera de control de los Constructores, por ejemplo -- acontecimientos sin responsabilidad directa dentro o fuera de -- Noruega, tales como guerra o condiciones bélicas, movilizaciones, restricciones de importación o exportación, como -- ción civil, huelgas, cierre de fabricas, reducción forzosa -- de horas de trabajo, catástrofes naturales, inundaciones, -- impedimentos debidos a hielo, mal tiempo, fuego y otros acontecimientos análogos y las consecuencias de causa en estos. Lo mismo será de aplicación si la entrega es obstaculi -- zada o retrasada por causa de demoras en la entrega de e -- quipos, materiales, materiales auxiliares, trabajos de sub -- contratistas, problemas de transporte, falta de mano de --- obra en el astillero constructor o sus subcontratistas, fun-

dición defectuosa, desguace de materiales, defectos de fabricación o accidentes durante la ejecución del trabajo, disturbios en relación con la marcha del astillero u otras circunstancias que los constructores no han podido enmendar por medios razonables.

En casos de fuerza mayor, los constructores pueden pedir una prolongación del plazo de entrega por el número de días laborables en que haya sido retrasada la entrega debido a las circunstancias en cuestión. Esto es de aplicación asimismo si el caso de fuerza mayor no tiene lugar hasta después de haber excedido la fecha determinada de entrega.

Si se dieran circunstancias que, en opinión de los Constructores, pudieran ocasionar demoras, éstos informarán del hecho por escrito a los Adquirentes lo más pronto posible. Los Constructores deberán igualmente hacer constar, en la medida de sus posibilidades, la probable duración de la demora. Estarán obligados asimismo a realizar las gestiones que razonablemente estén a su alcance, encaminadas a evitar o reducir el retraso.

Los Constructores no serán responsables de las demoras causadas por los Adquirentes o personas designadas por ellos o a su cargo. Si los Adquirentes no cumplen sus obligaciones en el transcurso de la obra, según se establece en el contrato, los Constructores tendrán el derecho a parar el trabajo hasta que tales obligaciones sean cumplidas y en su tiempo. En estos casos, la fecha de entrega será prorrogada proporcionalmente y todos los gastos extra en que se incurra serán a cargo de los Adquirentes, una vez que los Constructores les hayan informado por escrito de estas circunstancias.

Si el Buque está listo para entrega antes de la fecha convenida, los Adquirentes estarán obligados a aceptar la entrega del buque a los 14 días de aviso, si bien nunca antes de con anterioridad a la fecha convenida de entrega.

3.- PRECIO.

El precio se establecerá en acuerdo separado que se incluye en este contrato.

Cualquier bonificación de derechos de aduana será devengada a los Constructores.

4.- PAGO.

Salvo pacto en contrario, los Adquirentes pagarán a los Constructores en la siguiente forma:

- 1)- A la firma del contrato la suma de Cr. N.
- 2)- Cuando sea acopiado por los Constructores el material de acero, la suma de Cr. N.
- 3)- A la puesta de quilla o realización de un trabajo equivalente, la suma de Cr. N.
- 4)- A la ejecución de la cubierta superior principal o de un trabajo equivalente, la suma de Cr. N.
- 5)- A la botadura del buque, la suma de Cr. N.
- 6)- A la entrega del buque, la suma de Cr. N.

Simultaneamente con el pago del sexto plazo, se abonará cualquier suma adicional o se harán las deducciones de acuerdo con las previsiones del contrato.

Se darán treinta días de preaviso a cada plazo. Para el pago de las sumas adicionales, se dará un aviso similar.

Si los Adquirentes no pagan el plazo y las sumas adicionales de los Constructores a sus vencimientos, los Constructores tendrán el derecho de cargar el interés correspondiente al interés por créditos en metálico y gastos bancarios de créditos metálicos (en Noruega), en todo caso no será inferior al 4¹/₂ por ciento anual desde el vencimiento del plazo hasta que se efectue el pago.

Si los Adquirentes no pagan la cantidad adeudada a los Constructores dentro de los treinta días después del vencimiento del plazo correspondiente, los Constructores tendrán el derecho, bien de parar el trabajo y recaudar sus deudas, o supuesto que el buque no haya sido entregado, cancelar el contrato. En cualquier caso, los Constructores estarán facultados para reclamar daños por los perjuicios habidos.

Si los Constructores no pueden presentar una cuenta final en el momento de la entrega, podrán exigir garantía para el cobro de la cantidad que presuman como importe adeudado antes de entregar el buque.

Los Constructores tendrán el derecho de retener el buque hasta que se efectúe el pago completo o se haya obtenido una garantía, según se indica en el párrafo anterior. Si surgiera desacuerdo en cuanto al importe a pagar, los Adquirentes, una vez depositado el importe total demandado por los Constructores, tendrán el derecho de pedir una garantía bancaria suficiente sobre lo no discutido y otra garantía suplementaria correspondiente a la parte discutida de la cuenta. En tales casos, los Constructores no pueden negarse a entregar el buque. Si los Constructores no están dispuestos a garantizar la parte que se discute de la cuenta, los Adquirentes tendrán derecho a tomar el barco contra pago de la cantidad que no se discute y depósito de una garantía bancaria suficiente y otra suplementaria correspondiente a la parte discutida de la cuenta. Cuando una de las partes ha depositado una garantía, la otra parte deberá diligenciar el asunto de acuerdo con el apartado 16 en un periodo no superior a tres meses después de haber sido depositada la garantía. De no hacerse ésto, la garantía caducará. Los gastos producidos por el depósito de la garantía serán proporcionalmente a cargo de las partes, de conformidad con el resultado del litigio.

5.- PEDIDOS DE MATERIALES.

Los Constructores tendrán libertad para hacer uso de subcontratistas y decidir la fecha de los pedidos, salvo pacto en contrario en las especificaciones o acuerdo escrito en cualquier otro sentido.

Si no se ha convenido precio fijo alguno, los Adquirentes tendrán la oportunidad de dar su opinión antes de que los Constructores pasen pedidos de cierta importancia financiera.

6.- TITULO DE PROPIEDAD.

Los Constructores marcarán todos los materiales, piezas, maquinaria, generadores y equipos adquiridos para el buque con el número de construcción del barco tan pronto como reciban en el astillero la mercancía.

Después de que los Adquirentes hayan pagado el primer plazo de la suma del contrato, los materiales, piezas, maquinaria, generadores y equipo pasarán a ser propiedad de los Adquirentes, puesto que han sido adquiridos pa-

ra propiedad del buque. Lo mismo será de aplicación al derecho de propiedad del casco y al Buque en general, a medida que el trabajo de construcción sea llevado a cabo.

Si los materiales, piezas, maquinaria o equipo no han sido empleados para el Buque, serán propiedad de los Constructores cuando el Buque esté listo o, si fuera éste el caso, antes, si está completamente claro que los materiales, etc., no se van a utilizar en el Buque.

Cuando el trabajo en el Buque ha alcanzado un punto en que puede entrar en el Registro de Buques, los Constructores deberán, a petición de los Adquirentes, ayudarles para obtener la inscripción definitiva de la construcción. Los Constructores ayudarán a los Adquirentes si estos desean hipotecar el Buque y los materiales comprados para el mismo. Caso de que se disponga una hipoteca, los Adquirentes estarán obligados a hacer constar en la inscripción de hipoteca el derecho de los Constructores a retener el Buque.

Los Constructores tendrán el derecho de retener el Buque y los materiales comprados para el mismo, etc., hasta tanto se efectúe el pago de acuerdo con las condiciones del contrato.

7.- RIESGOS Y SEGURO.

Los Constructores harán un seguro contra riesgos de construcción para el barco y los materiales y equipos adquiridos para él, según se encuentren en el recinto del astillero. Adicionalmente, los Constructores harán el seguro necesario de incendios y transporte para los materiales y equipo que puedan los Adquirentes recibir de subcontratistas.

El seguro contra riesgos de construcción cubrirá el precio estipulado de compra ajustado, si fuera preciso, a la liquidación final del precio del contrato.

Si debe ser previsto que el valor de la construcción excede el precio convenido de compra, la póliza de seguro puede ampliarse, previo acuerdo que hayan establecido las partes a este efecto, para cubrir el valor de reconstrucción en todo momento.

Si hay daños exigibles, los Constructores pueden pedir de la compañía aseguradora una entrega directa de la indemnización equivalente a las pérdidas propias de los --

Constructores. En caso de daño parcial a reparar, los Constructores tendrán además el derecho a recibir en pago plazos adelantados de hasta 500.000 (Quinientas mil) coronas noruegas según la marcha del trabajo.

Si, producida una pérdida total, los Constructores tienen que entregar un buque nuevo para sustituir el perdido, los Constructores tendrán derecho a recibir pagos finales por anticipado, de acuerdo con el contrato. Se puede efectuar cualquier pago adicional según convenio entre Constructores y Adquirentes.

Si antes de la entrega el buque sufre un daño tan considerable que no puede completarse la construcción y, consecuentemente, se resuelve el contrato, se pagará directamente a los Adquirentes la indemnización, de acuerdo con los términos de la póliza de seguro contra riesgos de construcción, equitativamente a la suma que pueden reclamar los Adquirentes como pago de acuerdo con el contrato suscrito con los Constructores. Si el seguro de riesgo de los Constructores en la forma descrita arriba se amplía para cubrir el costo de la reconstrucción del buque, la diferencia entre la cantidad asegurada y la contratada será abonada del mismo modo directamente a los Adquirentes.

El seguro de los Constructores contra riesgos de construcción para el buque tendrá vigor hasta tanto sea entregado el buque a los Adquirentes al finalizar las pruebas de entrega. Si el buque fondea o procede directo a los muelles del astillero de los Constructores, el seguro de éstos tendrá validez en todos los casos hasta que el buque quede fondeado o sea remolcado hasta el costado del muelle.

Al finalizar el recorrido de pruebas o cuando el buque quede fondeado o sea remolcado al costado del muelle, los Adquirentes estarán obligados a entregar una declaración escrita según se indica en el apartado 10. Se hará constar en la declaración la hora exacta de entrega del buque.

Los constructores correrán con el riesgo de guerra y serán responsables de la pérdida por incautación del buque o de los materiales o equipos comprados para él. Se hará un seguro de riesgo de guerra únicamente mediante solitud escrita de los Adquirentes, y a su cargo.

8.- INSPECCION.

Durante el periodo de construcción los Adquirentes tendrán derecho a tener inspectores en el astillero durante las horas de trabajo, con objeto de inspeccionar la ejecución del trabajo.

En contratos con subcontratistas, los Constructores deberán, a petición de los Adquirentes, procurar asegurar el derecho de los Adquirentes a efectos de conseguir que sus inspectores puedan examinar la ejecución de los trabajos.

9.- CONSTRUCCION Y MODIFICACIONES.

El trabajo será llevado a cabo por el astillero constructor de acuerdo al uso normal de éste.

No obstante, los Constructores considerarán las indicaciones de los Adquirentes en cuanto a materiales o ejecución, siempre que tales demandas se atengan a las condiciones del contrato y sean solicitadas con un tiempo razonable antes de que los Constructores pasen los pedidos o realicen los trabajos.

Los Adquirentes pueden solicitar por escrito la ejecución de pequeñas modificaciones o adiciones sobre lo que se establece en la especificación. Otros trabajos de esta índole se realizarán únicamente previo especial acuerdo escrito, o de conformidad con las demandas de los Adquirentes como resultado de enmiendas en los reglamentos de la Sociedad Clasificadora o Ships Control (apartado 1, Clasificación).

Se calculará el importe de trabajos de esta clase como cargo o deducción extra, de acuerdo con las reglas normales de los Constructores, salvo acuerdo escrito en contrario antes de ejecutar el trabajo. Si se ha establecido un precio fijo y las modificaciones iniciales acarrearán una reducción en el costo de los Constructores, los Adquirentes recibirán el importe que los Constructores han calculado para este trabajo.

Si fuera preciso, se prorrogará la fecha de entrega por un periodo de tiempo necesario para la preparación o adición (apartado 2).

Si después de entrar en vigor el contrato se realizan modificaciones respecto a las especificaciones o equipo, los Constructores no serán responsables del efecto

que tales modificaciones tenga en el peso muerto del buque, su velocidad o consumo de combustible.

10. VIAJE DE PRUEBAS.

Cuando los Constructores hayan declarado que el buque está listo para entregar, se realizará una prueba para recepción que durará aproximadamente seis horas, en presencia de los representantes de los Adquirentes, con objeto de determinar la eficiencia y maniobrabilidad de la maquinaria, así como la conformidad del buque en general con el contrato.

A menos que los Adquirentes presenten una queja por escrito antes de la conclusión de las pruebas, los Adquirentes deberán realizar la recepción del buque y a este efecto suministrarán a los Constructores un acta documental. Si por otra parte se demuestra la existencia de deficiencias, los Constructores deberán subsanar las mismas por su cuenta lo más pronto posible y, si fuera necesario, determinar nuevas pruebas para establecer si el buque cumple el contrato.

Los buques de carga seca no efectuarán las pruebas a plena carga, a menos que se haya convenido expresamente.

11.- RESPONSABILIDAD POR PESO MUERTO, CAPACIDAD, VELOCIDAD Y CONSUMO DE COMBUSTIBLE.

1).- Si no se mantiene la capacidad de P.M. (..... Tns.), según se indica en el apartado 1, y la reducción comprende más del dos por ciento (2%) de la capacidad de peso muerto establecida, los Constructores deberán, como compensación a la pérdida que ésto suponga, pagar a los Adquirentes la cantidad de Cr. N. por cada tonelada que exceda la citada reducción del dos por ciento mencionado.

2).- Si no se obtiene la velocidad indicada en el apartado 1, las únicas consecuencias de ésto será que los Constructores paguen como compensación los siguientes importes, calculados como porcentaje de la cantidad contratada (precio final del buque):

Por el primer décimo (1/10) de nudo0 por ciento.

Por cada décimo entero de nudo hasta 1/2 medio nudo incluido,0,3 por ciento.

Por cada décimo entero (1/10) de nudo de reducción de velocidad por encima de esta cifra 0,6 por ciento.

3).- Si la reducción en la capacidad de peso muerto excede por ciento sobre la capacidad contratada de carga y/o la reducción en velocidad excede por ciento de la velocidad contratada y los constructores no pueden subsanar estas deficiencias de acuerdo con el apartado 12, subsección 4, los Adquirentes podrán negarse a recibir el buque. En tales casos, los Constructores deberán devolver a los Adquirentes los plazos que ya habían desembolsado, junto con un interés anual del por ciento.

4).- Si el consumo de combustible en las pruebas de entrega excede en más del cinco por ciento al establecido en el apartado 1, esto sólo tendrá como consecuencia que los Constructores pagarán a los Adquirentes la cantidad de Cr. N. por cada cinco gramos enteros por I.H.P./hora que exceda el consumo de combustible en las pruebas de entrega sobre lo establecido en el apartado 1 por encima del 5%.

5).- Si las previsiones en las subsecciones 1, 3 o 4 no especifican un porcentaje definitivo o una concreta suma de coronas, o si se suprime la subsección 2 citada arriba, los Constructores no serán responsables de deficiencia alguna de las referidas anteriormente.

12.- RESPONSABILIDAD POR DEFECTOS.

1).- Los Constructores serán responsables de los defectos del buque o equipos del mismo existentes en el momento de la entrega, si se presenta una queja de tales defectos dentro del periodo establecido en la subsección 3, post-indicada, y los Adquirentes prueban que tal defecto es debido a mano de obra o material deficientes, no pudiendo, por consiguiente, ser achacado al uso o manejo del buque, mal tiempo, accidente o cualquier otro agente externo después de la entrega. Si los Adquirentes han encontrado tal defecto durante el periodo de construcción, los Constructores serán no obstante responsables si se les presenta una reclamación por escrito una vez descubierto el defecto e inmediatamente antes de la recepción del buque.

En el caso de defectos debidos a faltas de construcción o fallos de forja o fundición o materiales que han sido pedidos, la responsabilidad de los Constructores cesará al entregar el buque, si el trabajo o material en cuestión ha sido examinado y aprobado por la Sociedad Clasificadora o autoridades públicas.

3).- Si la reducción en la capacidad de pesc muerto excede por ciento sobre la capacidad contratada de carga y/o la reducción en velocidad excede por ciento de la velocidad contratada y los constructores no pueden subsanar estas deficiencias de acuerdo con el apartado 12, subsección 4, los Adquirentes podrán negarse a recepcionar el buque. En tales casos, los Constructores deberán devolver a los Adquirentes los plazos que ya habían desembolsado, junto con un interés anual del por ciento.

4).- Si el consumo de combustible en las pruebas de entrega excede en más del cinco por ciento al establecido en el apartado 1, ésto sólo tendrá como consecuencia que los Constructores pagarán a los Adquirentes la cantidad de Cr. N. por cada cinco gramos enteros por I.H.F./hora que exceda el consumo de combustible en las pruebas de entrega sobre lo establecido en el apartado 1 por encima del 5%.

5).- Si las previsiones en las subsecciones 1, 3 o 4 no especifican un porcentaje definitivo o una concreta suma de coronas, o si se suprime la subsección 2 citada arriba, los Constructores no serán responsables de deficiencia alguna de las referidas anteriormente.

12.- RESPONSABILIDAD POR DEFECTOS.

1).- Los Constructores serán responsables de los defectos del buque o equipos del mismo existentes en el momento de la entrega, si se presenta una queja de tales defectos dentro del periodo establecido en la subsección 3, post-indicada, y los Adquirentes probasen que tal defecto es debido a mano de obra o material deficientes, no pudiendo, por consiguiente, ser achacado al uso o manejo del buque, mal tiempo, accidente o cualquier otro agente externo después de la entrega. Si los Adquirentes han encontrado tal defecto durante el periodo de construcción, los Constructores serán no obstante responsables si se les presenta una reclamación por escrito una vez descubierto el defecto e inmediatamente antes de la recepción del buque.

En el caso de defectos debidos a faltas de construcción o fallos de forja o fundición o materiales que han sido pedidos, la responsabilidad de los Constructores cesará al entregar el buque, si el trabajo o material en cuestión ha sido examinado y aprobado por la Sociedad Clasificadora o autoridades públicas.

2).- Los Constructores serán responsables de los motores principales, generadores y grupos auxiliares de la cámara de máquinas, así como el servomotor, equipo de carga y bombas, a pesar de las previsiones de la subsección 1 arriba descrita, si el defecto es debido a mano de obra o material deficiente y los Adquirentes han dado aviso de los mismos a los Constructores dentro del tiempo estipulado en la subsección 4 que se establece más adelante.

Los Constructores pueden pedir a los Adquirentes que designen un maquinista especial de garantía nombrado por los Constructores, para los seis meses primeros a partir de la entrega. Recibirá de los Adquirentes la paga normal para un maquinista de su clase y se le pagará el viaje de retorno a su lugar de residencia. Los Constructores pueden, si lo desean, aceptar un maquinista del Armador como maquinista de garantía. En caso de que los Adquirentes no acepten el maquinista nombrado o aprobado por los Constructores o si el mismo es desembarcado sin el consentimiento de los Constructores antes del final de los seis meses indicados, cesará la responsabilidad de los Constructores por defectos en la maquinaria.

3).- Los Constructores nunca serán responsables de defectos no descubiertos por los Adquirentes en los seis meses a partir de la entrega. Las reclamaciones por cualquier clase de defectos descubiertos antes de la caducidad de tal período, serán presentadas lo antes posible y en ningún caso más tarde de ocho días después de caducado el citado período de seis meses.

Las reclamaciones citadas deberán ser hechas por escrito.

4).- Cuando los Constructores sean responsables de un defecto, su responsabilidad se limitará a rectificar el defecto en su propio astillero sin compensación. No obstante, los Adquirentes tendrán derecho a que el trabajo de reparación sea realizado por otro astillero, si se prueba irrazonable llevar el buque o la parte en cuestión al astillero de los Constructores. En tales casos, los Constructores pagarán el costo de la reparación, siempre que tales costos no excedan el precio de un trabajo similar en su propio astillero.

5).- Sobre lo que queda establecido más arriba --adicionalmente a las previsiones hechas en el apartado 11-- no se podrá reclamar a los Constructores por deficiencia alguna en la construcción. Por lo tanto, los Constructores no serán responsables de los daños o pérdidas que sufran el buque, la maquinaria o su equipo, después de la entrega como resultado de defectos por los que son responsables, o por una demora o pérdida de tiempo u otros perjuicios o pérdidas debidos a los indicados defectos.

13.- RESPONSABILIDAD POR DEMORA.

Si no se cumple la fecha de entrega establecida en el apartado 2, este incumplimiento no tendrá más consecuencias para los Constructores que el tener que pagar a los Adquirentes como liquidación de daños la cantidad de Cr. N. por cada día completo de demora con un total máximo de Cr. N. Los Adquirentes no podrán reclamar en concepto de demora por encima de la citada liquidación de daños, o hacer cualquier otra reclamación a cuenta de la demora. Si la demora se debe a circunstancias de las que no son responsables los Constructores, apartado 2, no se pagarán daños. Si no se indica importe específico alguno en coronas en la cláusula anterior, los Constructores no serán responsables de demora alguna.

14.- LA GUERRA.

En el caso de que Noruega sea afectada por guerra, o si se produce cualquier crisis de tipo bélico en Noruega o en cualquier otra parte que esencialmente implique o afecte al cumplimiento del contrato, cada una de las partes puede pedir negociaciones con vista a una revisión del contrato.

15.- CESION.

Los Adquirentes no podrán transferir sus derechos contractuales a menos que los Constructores transijan a ello por escrito. Los Constructores pueden negarse a facilitar tal novación sin exponer razones.

16.- ARBITRAJE.

Si surgiera alguna controversia en relación con este contrato de construcción, la disputa se resolverá mediante arbitraje en Noruega, siendo definitiva su resolución y obligará a ambas partes. Las partes nombrarán conjuntamente un tribunal arbitral compuesto por tres miembros. Uno de ellos, que deberá ser Abogado, será designado presidente del tribunal. Si las partes no están de --acuerdo para el nombramiento de los árbitros en los 14 --días siguientes a la solicitud escrita de arbitraje que -haya hecho una de las partes en litigio, el Presidente --

del Tribunal de Apelación del distrito en que los Construc
tores tengan su jurisdicción deberá, a petición de una de
las partes, nombrar los tres árbitros.

Cualquier disputa relativa a este contrato será
decidida de acuerdo con la Ley de Noruega.

Este contrato se extiende por duplicado con apén
dices, quedándose con un ejemplar cada una de las partes.

Fecha.

Firmas.

STANDARD SHIPBUILDING CONTRACT
(SINGLE SCREW DIESEL DRIVEN CARGO VESSEL)

THE SHIPBUILDERS' ASSOCIATION OF JAPAN.

SHIPBUILDING CONTRACT FOR CONSTRUCTION OF A DWLT.
(SINGLE SCREW DIESEL DRIVEN CARGO VESSEL)

THIS CONTRACT, made this day of, 19....., by and between ... (Builder's Name) ..., a corporation organized -- and existing under the laws of Japan having its principal office at ... (address)... Japan (hereinafter called the "BUILDER"), the party of the first part, and ... (Buyer's name)... a corporation organized and existing under the laws of ...(name of country)... having its principal office at ... (address)... (hereinafter called the "BUYER") the party of the second part.

WITNESSETH:

In consideration of the mutual covenants contained herein, the BUILDER agrees to build, launch, equip and complete at its ... - (name of yard)... (hereinafter called the "SHIPYARD") and deliver -- and sell to the BUYER after completion and successful trials, one (1) ... (Cargo Vessel)..., more fully described in Article I hereof, to be registred under the flag of, and the BUYER agrees to -- accept delivery of and purchase from the BUILDER the aforesaid vessel all upon the terms and conditions hereinafter set forth.

ARTICLE I - DESCRIPTION AND CLASS.

1.- Description:

(One (1) Steel-Hulled, Single Screw, Diesel Driven Cargo Vessel) (hereinafter called the "VESSEL") of the class described below

The VESSEL shall have the BUILDER's Hull No. and shall be constructed, equipped and completed in accordance with the Specifications and the General Arrangement for Hull No. -- attached hereto and signed by each of the parties to this Contract (hereinafter collectively called the "Specifications"), making an integral part hereof.

2.- Class and Rules:

The VESSEL shall be built, classified and registered to in compliance with the rules of (hereinafter called the "Classification Society") without any reservation of any kind and shall also comply with the rules, regulations as described in the Specifications.

The requirements of the foregoing authorities are to include any additional rules or circulars issued and become effective up to the date of this Contract.

The BUILDER shall arrange with the Classification Society for the assignment by said Society of a representative or representatives (hereinafter called the "Classification Surveyor") to the --- VESSEL during construction.

All fees and charges incidental to Classification and to compliance with the above specified rules, regulations and requirements of this Contract as well as royalties, if any, payable on account of the construction of the VESSEL shall be for the account of the BUILDER. The VESSEL shall at all times be subject to inspection and tests in accordance with the rules and regulations of the said Classification Society.

The facilities, labour and materials necessary for the safe and convenient conduct of such inspection, shall be furnished by the BUILDER without charge.

Decisions of the Classification Society as to compliance or non-compliance with the Classification, rules and regulations shall be final and binding upon both parties hereto.

3.- Principal Particulars of VESSEL:

(a) Hull:

Length Overall	abt.	m.
Length between Perpendiculars	m.
Breadth, moulded	m.

Depth, moulded abt.m.
 Draft, Design Full Load, moulded (Summer)m.

(b) Propelling Machinery (Outline):

The VESSEL shall be equipped, in accordance with the --
 Specifications, with one set of developing a normal --
 output ofBHP (metric) at about RPM, a maximum
 continous output of BHP (metric) at about RPM.

All necessary auxiliary machinery in the engine room, --
 steering gear, deck machinery, etc., shall be supplied and installed
 according to the Specifications.

(c) Deadweight:

The BUILDER shall guarantee the actual deadweight of the
 VESSEL in accordance with the terms of the Specifications not to be
 less than long tons.

The actual deadweight of the VESSEL shall be based on -
 calculations by the BUILDER and approved by the BUYER's Supervisors.

(d) Speed:

The BUILDER shall guarantee on sea trials of the VESSEL,
 a speed of not less thanknots at the conditions as specified
 in the Specifications.

(e) Fuel Oil Consumption:

The BUILDER shall guarantee the fuel consumption of Main
 Engine as determined by shop trial as specified in the Specifications
 at maximum continuous output to be less than grams/BHP/hour -
 using fuel oil having lower calorific value of keal/kg.

ARTICLE II - PURCHASE PRICE AND TERMS OF PAYMENT.

1.- Price:

The purchase price of the VESSEL is, which is
 exclusive of the articles to be supplied by the BUYER as provided -

in Article XVII (BUYER's Supplies) hereof, and is subject to upward or downward adjustment, if any, as hereinafter set forth in this -- Contract. The said sum is hereinafter called the "Contract Price" - of the VESSEL.

2.- Adjustment of Contract Price:

Increase or decrease of the Contract Price, if any, due to adjustments thereof made in accordance with the provisions of -- Articles III, V and VI of this Contract shall be paid upon delivery of the VESSEL in the manner as hereinafter provided.

3.- Currency:

Any and all payments to the BUILDER under this Contract shall be made in United States Dollars.

4.- Terms of Payment:

All payments of the Contract Price shall be made by the BUYER in instalments as provided hereunder:

(a) 1st Instalment:

The sum of shall be paid in cash to the BUILDER upon issuance of the Japanese Government's Export -- Licence.

(b) 2nd Instalment:

The sum of shall be paid in cash to the BUILDER upon keel laying of the VESSEL.

(c) 3rd Instalment:

The sum of shall be paid in cash to the BUILDER upon launching of the VESSEL.

(d) 4th Instalment:

The sum of plus any increase or minus any decrease due to modifications and/or adjustments of the -

Contract Price shall be paid in cash to the BUILDER concurrently - with delivery of the VESSEL.

(e) Instalments payable after delivery of the VESSEL:

The remaining balance of the Contract Price for the -- VESSEL in the amount of (... principal amount of deferred payment) ... shall be deferred over a period of eight (8) years from the -- delivery date of the VESSEL, and shall be paid in sixteen (16) --- equal consecutive semi-annual instalments, (... principal amount - of each promissory note...) each, commencing six (6) months after delivery of the VESSEL together with interest payable semi-annually commencing from six months after delivery of the VESSEL, on the to tal unpaid balance of the Contract Price at the rate of (.... %) per annum.

5.- Payment Method:

(a) 1st Instalment:

Upon receipt by the BUYER of a cable notice from the - BUILDER of issuance of the Japanese Government's Export Licence -- for the VESSEL, the BUYER shall remit by telegraphic transfer the amount of said instalment to the ...(name of Bank)... (hereinafter called theBank, Tokyo) for the account of the BUILDER - payable against its simple receipt.

(b) 2nd Instalment:

The BUYER shall remit by telegraphic transfer the amount of said instalment to the Bank, Tokyo, for account of the BUILDER payable against its written statement endorsed by the - BUYER's Supervisor that the keel laying of the VESSEL has been made.

(c) 3rd Instalment:

The BUYER shall remit by telegraphic transfer the amount of said instalment to the, Bank, Tokyo, for account of the -- BUILDER payable against its written statement endorsed by the BUYER's Supervisor that the **launching** of the VESSEL has been made.

(d) 4th Instalment:

The BUYER shall deposit by telegraphic transfer the -- amount of said instalment as adjusted at the Bank, Tokyo, at latest seven (7) days prior ~~to the~~ scheduled delivery date of - the VESSEL. The said deposit shall be released to the BUILDER against presentation by the BUILDER of the signed copy of the Protocol of Delivery and Acceptance of the VESSEL to the Bank, Tokyo.

(e) Instalments Payable after Delivery:

All instalments due after delivery of the VESSEL shall be paid by the BUYER in such manner as provided for in the promissory notes which shall be executed and delivered by the BUYER upon -- delivery of the VESSEL in accordance with the provisions in the -- Paragraph 7 of this Article.

(f) Notice of Payments before Delivery:

With the exception of the first instalment the BUILDER shall advise the BUYER by cable confirmed in writing of the due -- date of each instalment at least ten (10) days prior to the due -- date thereof.

6.- Preayment:

The BUYER shall be entitled to prepay any or all of the deferred instalments at the BUYER's option upon delivery of the -- VESSEL without any price adjustment of the VESSEL, provided, however that the BUYER gives the BUILDER not less than fifty (50) day's -- prior notice before scheduled date of delivery of the VESSEL.

7.- Security for Payment after Delivery:

The BUYER shall, simultaneously with delivery of the -- VESSEL by the BUILDER, execute and deliver to the BUILDER -- Sixteen (16) ... promissory notes, first preferred ship mortgage - on the VESSEL, insurance documents and Bank's Letter of Credit, -- all as more fully provided hereunder and in form and substance --- satisfactory to the BUILDER and its banks concerned.

(a) Promissory Notes:

The BUYER shall execute and deliver to the BUILDER ... sixteen (16) ... promissory notes in the aggregate amount of ... -- (principal amount of deferred payment)...representing all of the -- deferred instalments, respectively numbered 1 to 16 both inclusive, with the principal amount and maturity dates as tabulated below, -- each such notes to be substantially in the form annexed hereto as - Exhibit "A".

<u>Note</u>	<u>Principal Amount</u>	<u>Maturity</u>
1	6 months after delivery of the VESSEL
2	12 "
3	18 "
4	24 "
5	30 "
6	36 "
7	42 "
8	48 "
9	54 "
10	60 "
11	66 "
12	72 "
13	78 "
14	84 "
15	90 "
16	96 "

All such promissory notes shall bear interest on the -- principal thereof at the rate of per cent (... %) per -- annum, payable semi-annually, commencing six (6) months after --- delivery of the VESSEL and shall be unconditionally guaranteed by - and payable to the BUILDER at ...(name of bank and place)...

(b) First Preferred Ship Mortgage on VESSEL:

As security for all instalments due after delivery of -- the VESSEL and interest thereon represented by said Promissory Notes,

the BUYER shall execute, deliver and establish, at its own cost, - a first preferred ship mortgage in favour of the BUILDER on the -- VESSEL. This first preferred ship mortgage shall be substantially in the form annexed hereto as Exhibit "B" and shall constitute a - valid preferred maritime lien upon the VESSEL under the laws of...

The said first preferred ship mortgage will be assigned by the BUILDER to its banks concerned immediately after the --- registration thereof. All charges, expenses and/or taxes due and - payable in or elsewhere, if any, on and in connection with execution, delivery and registration of the said first preferred ship mortgage and its assignment shall be borne by the BUYER.

(c) Insurance Documents:

From delivery and acceptance of the VESSEL by the BUYER and until the last Promissory Note is fully paid, the BUYER shall - insure the VESSEL and keep the same always insured in United States Dollars against marine and war risks with British, American or --- Japanese underwriters satisfactory to the BUILDER and its banks -- concerned for full insurable value of the VESSEL, but in any event for not less than one hundred and thirty per cent (130 %) of the -- total outstanding amount due under the Promissory Notes secured by the mortgage on the VESSEL. Such insurance shall be made in the --- joint names of the BUYER and the BUILDER. The BUYER shall enter the VESSEL in a Protection and Indemnity Club satisfactory to the BUILDER and its banks concerned. The BUYER shall cause to be included in -- marine and war risk policies a loss payable clause providing that - in the event of total or constructive total loss of the VESSEL the proceeds of insurance shall be paid to the BUILDER up to the total sums due under all of the Promissory Notes then outstanding and -- such others sums, if any, due to the BUILDER under the terms of -- the first preferred ship mortgage, whether or not the same be then due and payable, together with accrued interest thereon, and all -- losses other than actual or constructive total loss of the VESSEL - shall be payable to the BUYER unless and until the BUYER shall be - in default under the first preferred ship mortgage, and if the --- underwriters or insurers shall have been so notified by the BUILDER then such losses shall be paid to the BUILDER exclusively. Also the BUYER shall cause to be included in the entry certificate of the -- Protection and Indemnity Club the loss payable clause providing that if the BUYER shall be in default under the said mortgage and if the underwriter or insurers of the Club shall have been so notified --

by the BUILDER, then the proceeds shall be paid to the BUILDER --- exclusively. The BUYER shall furnish the BUILDER upon delivery of - the VESSEL with insurance cover notes containing the insurance and loss payable clauses as above outlined, together with a letter of - undertaking by brokers promising to keep insurance policies in their custody and also to pay the proceeds in accordance with the said -- loss payable clause, and a letter certifying the entry into the --- Protection and Indemnity Club. The BUYER shall also furnish the -- BUILDER as soon as practicable with duplicate or photostatic copies of insurance policies and Entry Certificate of the Protection and - Indemnity Club and any renewals thereof.

(d) Letter of Credit:

The BUYER shall furnish to the BUILDER with an irrevocable Letter of Credit in favour of the BUILDER issued by ...(name of bank) ... through the Bank, Tokyo in the form and substance -- satisfactory to the Export-Import Bank of Japan, covering the --- principal of the first (.....) of the said sixteen (16) - promissory notes and interest on all the outstanding notes to become due within the first (.....) years after delivery of the - VESSEL.

ARTICLE III - ADJUSTMENT OF CONTRACT PRICE.

The Contract Price of the VESSEL shall be subject to --- adjustment, as hereinafter set forth, in the event of the following contingencies. It is hereby understood by both parties that any -- reduction of the Contract Price is by way of liquidated damages and not by way of penalty.

1.- Delayed Delivery:

(a) No adjustment shall be made and the Contract Price -- shall remain unchanged for the first thirty (30) days of delay in - delivery of the VESSEL beyond the delivery date as defined in Article VII hereof (ending as of twelve o'clock midnight of the thirtieth - (30 th) day of delay).

(b) If the delivery of the VESSEL is delayed more than -- thirty (30) days after the said contractual delivery date, then, in such event, beginning, at twelve o'clock midnight of the thirtieth (30 th) day after the date on which the delivery is required under

this Contract, the Contract Price of the VESSEL shall be reduced - by deducting therefrom one quarter of one per cent (0,25 %) for -- each full week of delay thereafter and portions of week shall be -- prorated accordingly. However, the total reduction in the Contract Price shall not be more than would be the case for a delay of --- twenty-six (26) weeks, counting from midnight of the thirtieth (30 th) day at the above specified rate of reduction.

(c) But, if the delay in delivery of the VESSEL should - continue for a period of twenty-six (26) weeks from the thirtieth - (30 th) day after the delivery date under this Contract, then in -- such event, and after such period has expired, the BUYER may at the BUYER's option cancel this Contract in accordance with the provisions of Article X of this Contract. The BUILDER may, at any time after - the expiration of the aforementioned twenty-six (26) weeks period - of delay in delivery, if the BUYER has not served notice of ---- cancellation as provided in Article X, demand in writing that the - BUYER shall make an election, in which case the BUYER shall, within thirty (30) days after such demand is received by the BUYER, notify **the** BUILDER or its intention either to cancel this Contract or consent to the acceptance of the VESSEL at an agreed future date: it being understood by the parties that, if the VESSEL is not delivered by - such future date, the BUYER shall have the same right of cancellation upon the same terms as hereinabove provided.

(d) For the purpose of this Article, the delivery of the VESSEL shall be deemed to be delayed when and if the VESSEL, after taking into full account extension of the delivery date by reason - of permissible delays as defined in Article VIII and/or any other - reasons under this Contract is not delivered by the date upon which delivery is required under the terms of this Contract.

2.- Insufficiento Speed:

(a) The Contract Price of the VESSEL shall not be effected or changed by reason of the actual speed, as determined by trial -- runs, being less than three-tenths (3/10) of one knot below the --- guaranteed speed required under the terms of this Contract.

(b) However, commencing with and including a deficiency of three-tenths (3/10) of one knot in actual speed below the --- guaranteed speed of the VESSEL, the Contract Price shall be reduced for each full one-tenth (1/10) of a knot deficiency (but disregarding fractions of less than one-tenth (1/10) of a knot) in excess of -- three-tenths (3/10) of a knot as follows:

For Three-tenths (3/10) of a knot	U.S.S.
For Four-tenths (4/10) of a knot	U.S.S.
For Five-tenths (5/10) of a knot	U.S.S.
For Six-tenths (6/10) of a knot	U.S.S.
For Seven-tenths (7/10) of a knot	U.S.S.
For Eight-tenths (8/10) of a knot	U.S.S.
For Nine-tenths (9/10) of a knot	U.S.S.
For One (1) knot	U.S.S.

(c) If the deficiency in actual speed of the VESSEL upon trial run is more than one (1) full knot bellow the guaranteed -- speed of the VESSEL, then the BUYER, at its option, may reject the VESSEL and rescind this Contract in accordance with the provisions of Article X of this Contract, or may accept the VESSEL at a re--- duction in the Contract Price as above provided for one (1) full - knot only.

3.- Excessive Fuel Consumption:

(a) The Contract Price of the VESSEL shall be effected - or changed by reason of the actual fuel consumption, as determined by shop trial, as per Specifications, being less than three per --- cent (3 %) above the guaranteed fuel consumption as specified and - required under the provisions of this Contract.

(b) However, commencing with and including an excess of three per cent (3%) in the actual fuel consumption over the -- -- guaranteed fuel consumption of the VESSEL, the Contract Price of -- the VESSEL shall be reduced by the sum of U.S. Dollars -- (U.S.S.) for each full one per cent (1%) increase in fuel - consumption above said three per cent (3%) (fractions of one per -- cent to be prorated).

(c) If such actual fuel consumption exceeds ten per cent (10 %) of the guaranteed fuel consumption of the VESSEL, the BUYER, as its option, may reject the VESSEL and rescind this Contract in accordance with the provisions of Article X of this Contract, or may accept the VESSEL at a reduction in the Contract Price as above specified for ten per cent (10 %) only, that is, at a total reduction of U.S. Dollars (U.S.).

4.- Deficiency or Excess of Deadweight:

(a) In the event of a deficiency or excess in the actual deadweight of the VESSEL below or over the guaranteed deadweight of long tons, the Contract Price shall be decreased by the sum of U.S. Dollars (U.S.S.) for each full long ton of such decrease being more than (....) long tons or -- increased by the sum of U.S. Dollars (U.S.S.) for each full long ton of such increase being more than (.....) long tons.

(b) In the event of a deficiency in the actual deadweight of the VESSEL being long tons or more below the guaranteed deadweight, then the BUYER may, at its option, reject the VESSEL, -- and rescind this Contract in accordance with the provisions of -- Article X of this Contract or accept the VESSEL at a reduction in the Contract Price as above provided for long tons only.

ARTICLE IV - SUPERVISION AND INSPECTION.

1.- Appointment of BUYER's Supervisors:

The BUYER shall send timely to and maintain at the SHIPYARD, at the BUYER's own cost and expense, one or more representatives who shall be duly accredited in writing by the BUYER (such representatives being hereinafter collectively and individually called the "Supervisor") to supervise the construction by the BUILDER of the VESSEL, her engines and accessories.

2.- Approval of Plans and Drawings:

Prior to arrival of the Supervisor at the SHIPYARD, the plans and drawings shall be sent by the BUILDER to the BUYER at its head office for approval, and the BUYER shall return such plans and

drawings to the BUILDER with approval or remarks, if any, within --
(.....) days after receipt thereof.

After arrival of the Supervisor at the SHIPYARD, all such plans and drawings shall be submitted by the BUILDER to the Supervisor for approval, and shall be returned by the Supervisor to the BUILDER with approval or remarks, if any, within (.....) days after receipt thereof by the Supervisor. In case, however the Supervisor sends any of these plans and drawings to the BUYER at its head office for its approval, such plans and drawings shall be returned to the BUILDER with approval or any remarks within(.....) days -- after receipt thereof by the Supervisor.

Unless notification is given to the BUILDER by the --- Supervisor or the BUYER of approval or disapproval of any plans and drawings within the above designated period of time for each case, the said plans and drawings shall be deemed to have been automatically approved.

The plans and drawings approved by the BUYER or Supervisor shall be final, and any alteration thereof shall be regarded as -- modification specified in Article V of this Contract.

3.- Supervision and Inspection by the Supervisor:

The Supervisor shall have, at all times until delivery - of the VESSEL, the right to attend to all tests and inspect the -- VESSEL, her engines, accessories and materials at the SHIPYARD, its sub-contractors or any other place where work is done or material - stored in connection with the VESSEL. In the event that the Supervisor discovers any construction or material or workmanship which does -- not conform to the requirements of this Contract and the Specifications the Supervisor shall promptly give the BUILDER a notice in writing as to such non-conformity, upon receipt of which the BUILDER shall correct such non-conformity. However, the BUYER undertakes and --- assures the BUILDER that the Supervisor shall carry out their --- inspections in accordance with usual shipbuilding practice and in - such a way as to avoid any increase in building costs and delays in the construction of the VESSEL.

4.- Responsibility of the BUILDER:

The BUILDER shall furnish the Supervisor with office -- space, transportation and other reasonable facilities at, or in the immediate vicinity of, the SHIPYARD. At all times, during the ---- construction of the VESSEL until delivery thereof, the Supervisor - shall be given free and ready access to the VESSEL, her engines --

and accessories, and to any other place where work is being done, or materials are being processed or stored, in connection with the construction of the VESSEL, including the yards, workshops, stores and offices of the BUILDER, and the premises of sub-contractors of the BUILDER who are doing work, or storing materials in connection with the VESSEL's construction.

5.- Liability of the BUILDER:

The Supervisor engaged by the BUYER under this Contract shall at all times be deemed to be the employees of the BUYER. The BUILDER shall be under no liability whatsoever to the BUYER, or to the Supervisor or the BUYER's employees or agents in Japan for their personal injuries, including death, during the time when they, or any of them, are on the VESSEL, or within the premises of either - the BUILDER or its sub-contractors, or are otherwise engaged in -- and about the construction of the VESSEL, unless, however, such -- personal injuries, including death, were caused by the gross negli- gence of the BUILDER, or of any of the BUILDER's employees or agents or sub-contractors. Nor shall the BUILDER be under any liability - whatsoever to the BUYER for damage to, or loss or destruction of - property of the BUYER or of the Supervisors, or of the BUYER's -- employees or agents in Japan, unless such damage, loss or destruction was caused by the gross negligence of the BUILDER, or of any of -- the employees or agents or sub-contractors of the BUILDER.

6.- Salaries and Expenses:

All salaries and expenses of the Supervisors, or any - others employed by the BUYER under this Article, shall be for the BUYER's account.

7.- Replacement of Supervisor:

The BUILDER has the right to request the BUYER to -- replac any of the Supervisors who is deemed unsuitable and -- unsatisfactory for the proper progress of the VESSEL's construction. The BUYER shall investigate the situation by sending its representa- tive to the SHIPYARD if necessary, and if the BUYER considers that such BUILDER's request is justified, the BUYER shall effect the -- replacement as soon as conveniently arrangeable.

ARTICLE V - MODIFICATIONS, CHANGES AND EXTRAS.

1.- How Effected:

The Specifications and Plans in accordance with which the VESSEL is to be constructed, may be modified and/or changed at any time hereafter by written agreement of the parties hereto, - provided that the BUYER shall first agree to reasonable adjustments of the Contract Price, time of delivery of the VESSEL and other terms of this Contract and Specifications before such modifications and/or changes are carried out.

The BUILDER hereby agrees to exert its best efforts to accommodate such requests by the BUYER so that said modifications - and/or changes shall be made at a reasonable cost and within the - shortest period of time as is reasonably possible.

Agreements to modify and/or change this Contract including the Specifications and Plans may be effected by exchange of letters signed by the authorized representatives of the parties or by cables confirmed by such letters manifesting such agreements, which shall constitute amendments to this Contract and/or the Specifications - and Plans and shall be incorporated into this Contract and made an integral part thereof.

Upon consummation of agreements as aforesaid to modify and/or change this Contract including the Specifications and Plans, The BUILDER shall without delay alter the construction of the VESSEL in accordance therewith, including any additions to, or reductions from, the work to be performed in connection with such construction.

2.- Changes in Class, etc. :

If, after the date of the signing of this Contract, - any requirements as to Class, or as to the rules and regulations, - to which the construction of the VESSEL is required to conform, are altered or changed by the Classification Society or the bodies -- authorized to make such alterations or changes, the BUILDER, upon - receipt of due notice from the said Society or the bodies concerned, shall transmit such information to the BUYER in writing, thereupon, within twenty-one (21) days after receipt of the said notice from - the BUILDER, the BUYER shall instruct the BUILDER in writing as to the alterations or changes, if any, to be made in the VESSEL which the BUYER, in its sole discretion, shall decide. The BUILDER shall promptly comply with such alterations or changes, if any, in the - construction of the VESSEL, provided that the BUYER shall first - agree:

a. - To any increase or decrease in the Contract Price of the VESSEL that is occasioned by the cost for such compliance; and/or.

b.-To any extension in the time for delivery of the -- VESSEL that is necessary due to such compliance; and/or.

c. - To any increase or decrease in the contractual -- deadweight of the VESSEL, if such compliance results in increased- or reduced deadweight; and/or.

To any other alterations in the terms of this Contract or of Specifications or both, if such compliance makes such --- alterations of the terms necessary.

Such agreement by the BUYER shall be effected in the - same manner as provided above for modificacions and/or changes or- the Specifications and/or Plans.

3.- Substitution of Materials:

In the event that any of the materials required by the Specifications or otherwise under this Contract for the construction of the VESSEL cannot be procured in time or are in short supply to maintain the required delivery date of the VESSEL, the BUILDER may, provided the BUYER so agrees in writing, supply other materials - capable of meeting the requirements of the Classification Society - and of the rules, regulations, requirements and recommendations -- with which the construction of the VESSEL must comply. Any agreement as to such substitution of materials shall be effected in the manner provided in Paragraph 1 of this Article, and shall, likewise, include adjustment in the Contract Price and other terms of this Contract - effected by such substitution.

ARTICLE VI - TRIALS.

1.- Notice:

The BUYER and the Supervisor shall receive from the -- BUILDER at least(.....) days previous notice in writing or by cable confirmed in writing, of the time and place of the trial run of the VESSEL, and the BUYER and/or the Supervisor - shall promptly acknowledge receipt of such notice. The Supervisor shall be on board to witness such trial run, and to pass upon the- performance of the VESSEL during the same. Failure of the Supervisor

to be present at the trial run of the VESSEL, after due notice to the BUYER and the Supervisor, as provided above, shall have effect to extend the date for delivery of the VESSEL by the period of --- delay caused by such failure to be present, except that, if the -- trial run is delayed more than five (5) days by reason of the --- failure of the Supervisor to be present, then, in such event, the BUYER shall be deemed to have waived its right to have the Supervi sor on board the VESSEL at the trial run, and the BUILDER may --- conduct such trial run without the Supervisor being present, and - in such case the BUYER shall be obliged to accept the VESSEL on the basis of a certificate by the BUILDER and the Classification --- Surveyor that the VESSEL, upon trial run, subject to minor altera tions and corrections as provided in this Article, if any, is found to conform to the Contract and Specifications and is satisfactory- in all respects.

In the event of unfavourable weather on the date speci fied for the trial run, the same shall take place on the first -- available day thereafter that the weather conditions permit. The -- parties hereto recognize that the weather conditions in Japanese -- waters in which the trial run is to take place, are such that great changes in weather may arise momentarily and without warning, and, - therefore it is agreed that, if during the trial run of the VESSEL, the weather should suddenly become unfavourable, as would have -- precluded the continuance of the trial run, the trial run of the -- VESSEL shall be discontinued and postponed until the first favoura ble day next following, unless the Supervisor shall assent in ---- writing to acceptance of the VESSEL on the basis of the trials made prior to such sudden change in weather conditions.

In the event that the trial run is postponed because -- of unfavourable weather conditions, such delay shall be regarded as a permissible delay, as specified in Article VIII hereof.

2.- How Conducted:

(a) All expenses in connection with the trial run of the VESSEL are to be for the account of the BUILDER, who, during the -- trial run and when delivering the VESSEL for trial run, is to provide, at its own expense, the necessary crew to comply with conditions of safe navigation. The trial run shall be conducted in the manner -- prescribed in the Specifications, and shall prove fulfilment of the performance requirements for the trial run as set forth in the --- Specifications. All trials of the VESSEL shall be conducted in --- Japanese waters.

(b) Notwithstanding the foregoing, fuel oil, lubricating oils and greases necessary for the operation of the VESSEL and its equipment shall be supplied by the BUYER at the SHIPYARD - prior to the time of the trial run, and the BUILDER shall bring -- these supplies on board without cost to the BUYER, and the BUILDER shall pay the cost of the quantities of fuel oil, lubricating oils and greases consumed during trials on delivery of the VESSEL. The - fuel oil, as well as lubricating oils and greases shall be in -- accordance with the applicable engine specifications.

3.- Trial Load Draft:

In addition to the supplies provided by the BUYER in accordance with Sub-paragraph (b) of the preceding Paragraph 2 -- hereof, the BUILDER shall provide the VESSEL with the required -- quantity of fresh water and other stores necessary for the conduct of the trials. The necessary ballast (fresh and sea water and such other ballast as may be required) to bring the VESSEL to the trial load draft as specified in the Specifications, shall be for the -- BUILDER's account.

4.- Method of Acceptance or Rejection:

(a) Upon notification of the BUILDER of the completion - of the trial run of the VESSEL, the BUYER shall, within six (6) days thereafter, notify the BUILDER by cable confirmed in writing of the acceptance of the VESSEL, or of the rejection of the VESSEL together with the reason thereof.

(b) However, should the result of the trial run indicate that the VESSEL or any part thereof including its equipment fails - to meet the requirements of this Contract and Specifications, then the BUILDER shall investigate with the Supervisor the cause of --- failure and the proper steps to be taken to remedy the same and --- shall make whatever corrections and alterations and/or re-trials as may be necessary, and upon notification by the BUILDER of completion of such alterations or corrections and/or re-trials, the BUYER shall, within working days thereafter, notify the BUILDER by cable confirmed in writing of acceptance of the VESSEL or of the -- rejection of the VESSEL together with the reason thereof on the --- basis of the alterations and corrections and/or re-trials by the - BUILDER.

(c) In the event the BUYER fails to notify the BUILDER by cable confirmed in writing of the acceptance of or the rejection of the VESSEL together with the reason thereof within working days period as provided for in the above Sub-paragraphs (a) and (b), the BUYER shall be deemed to have accepted the VESSEL.

(d) Any dispute arising between the parties hereto as to the result of any trial run or re-trial of the VESSEL shall be solved reference to Arbitration as provided in Article XIII of this Contract.

5.- Disposition of Surplus Consumable Stores:

Should any reasonable amount of fresh water, or other consumable stores, furnished by the BUILDER for the trial runs remain on board the VESSEL at the time of acceptance thereof by the BUYER, the BUYER shall purchase the same from the BUILDER at the purchase price thereof, and payment by the BUYER shall be effected as provided in Paragraph 2, Article II of this Contract.

6.- Effect of Acceptance:

The BUYER's written or cabled notification of acceptance, delivered to the BUILDER as above provided, shall be final and binding so far as conformity of the VESSEL to the Specifications is concerned, and shall preclude the BUYER from refusing former delivery of the VESSEL, as hereinafter provided, if the BUILDER complies with all the conditions for delivery as hereinafter set forth.

ARTICLE VII - DELIVERY.

1.- Time and Place:

The VESSEL shall be delivered by the BUILDER to the BUYER at the SHIPYARD not later than, except that, in the event of delays in the construction of the VESSEL or any performance required under this Contract due to causes which under the terms of this Contract permit extension of the time for delivery, the aforementioned time for delivery of the VESSEL shall be extended accordingly.

2.- When and How Effected:

Provided that the BUYER shall have fulfilled all of its obligations as stipulate hereinbefore in this Contract, delivery of the VESSEL shall be effected forthwith by the concurrent delivery by each of the parties hereto to the other of the PROTOCOL OF DELIVERY AND ACCEPTANCE, acknowledging delivery of the VESSEL by the BUILDER and acceptance thereof by the BUYER.

3.- Documents to be Delivered to the BUYER:

Acceptance of the VESSEL by the BUYER shall be conditioned upon receipt by the BUYER from the BUILDER of the following duly authenticated documents, which shall accompany the aforementioned PROTOCOL OF DELIVERY AND ACCEPTANCE:

- a. - PROTOCOL OF TRIALS of the VESSEL made pursuant to the Specifications.
- b. - PROTOCOL OF INVENTORY of the equipment of the VESSEL, including spare parts and the like, all as specified in the Specifications.
- c. - PROTOCOL OF STORES OF CONSUMABLE NATURE referred to under Paragraph 5 of Article VI hereof, including the purchase price thereof.
- d. - DRAWINGS AND PLANS pertaining to the VESSEL as stipulated in the Specifications.
- e. - ALL CERTIFICATES required to be furnished upon delivery of the VESSEL pursuant to this Contract and the Specifications
- f. - DECLARATION OF WARRANTY of the BUILDER that the VESSEL is delivered to the BUYER free and clear of any liens, charges claims, mortgages, or other encumbrances upon the Buyer's title thereto, and in particular, that the VESSEL is absolutely free of all burdens in the nature of imposts, taxes or charges imposed by the prefecture or country of the port of delivery, as well as of all liabilities of the BUILDER to its sub-contractors, employees and crew, and of all liabilities arising from the operation of the VESSEL in trial runs, or otherwise prior to delivery.
- g. - COMMERCIAL INVOICE

4.- Title and Risk:

Title to and risk of the VESSEL shall pass to the -- BUYER only upon delivery thereof, as stated above, it being expressly understood that, until such delivery is effected, the VESSEL, and her equipment, are at the entire risk of the BUILDER, excluding -- risk of war, insurrection and seizure by Governments or Authorities, whether Japanese or foreign, and whether at war or at peace.

5.- Removal of VESSEL:

The BUYER shall take possession of the VESSEL immediately upon delivery and acceptance thereof, and, if so required, -- shall remove the VESSEL from the premises of the SHIPYARD within seven (7) days after delivery and acceptance thereof is effected. If the BUYER shall not remove the VESSEL from the premises of the SHIPYARD within the aforesaid seven (7) days, then, in such event, the BUYER shall pay to the BUILDER the reasonable mooring charge of the VESSEL.

6.- Remuneration:

Should the BUYER desire an early delivery and should the BUILDER be able to do so, the BUILDER reserves the right to -- demand the amount of remuneration equivalent to the time between the contracted delivery date and the delivery date desired by the BUYER. It is mutually understood that the amount of remuneration shall be calculated at the rate of one quarter of one per cent -- (0,25 %) of the Contract Price of the VESSEL for each full week -- shall be prorated accordingly.

ARTICLE VIII - DELAYS AND EXTENSION OF TIME FOR DELIVERY.

1.- Causes of Delay:

If, at any time before actual delivery, either the construction of the VESSEL, or any performance required hereunder as a prerequisite of delivery of the VESSEL, is delayed due to acts of princes or rulers, war, blockade, revolution, insurrections, -- mobilization, civil commotions, riots, strikes, sabotage, lockouts, Acts of God or the public enemy, plague or other epidemics, ---- quarantines, prolonged failure or restriction of electric current from an outside source, freight embargoes, delay in delivery of the BUYER's supplied items, earthquakes, tidal waves, flood, typhoons, hurricanes or storms, or other causes beyond control of the BUILDER

or its sub-contractors, as the case may be, or by force majeure of any description, whether of the nature indicated by the foregoing words or not; or by destruction or the Shipyard or works of the -- BUILDER or its sub-contractors, or of the VESSEL, or any part --- thereof, by fire, flood, or other causes beyond the control of the BUILDER, or its sub-contractors, as the case may be; or due to --- mishaps of manufacture caused by faulty castings not due to to --- negligence; or for any other causes which, under the terms of this Contract, authorize and permit extension of the time for delivery of the VESSEL, then, in the event of delays due to the happening - of any of the aforementioned contingencies, the time for delivery of the VESSEL under this Contract shall be extended for a period - of time which shall not exceed the total comulated time of all -- such permissible delays.

2.- Notice of Delays:

Within(.....) days from the date of --- commencement of any delay on account of which the BUILDER claims - that it is entitled under this Contract to an extension of the --- time for delivery of the VESSEL, the BUILDER shall advise the --- BUYER by cable confirmed in writing, of the date such delay --- commenced, and the reasons therefor. Likewise within(.....) days after such delay ends, the BUILDER shall advise the BUYER in writing or by cable confirmed in writing, of the date such delay - ended, and also shall specify the maximum period of time by which the date for delivery of the VESSEL is extenden by reason of such delay. Failure of the BUYER to acknowledge the BUILDER's notification of any claim for extension of the delivery date within seven (7) - days after receipt of such notification, shall be deemed to be a - waiver by the BUYER of its right to object to such extension.

3.- Definition of Permissible Delays:

Delays on account of such causes as provided for in Paragraph 1 of this Article shall be understood to be permissible delays and are to be distinguished from unauthorized delays on -- account of which the Contract Price of the VESSEL is subject to -- adjustment, as provided for in Article III hereof.

4.- Right to cancel for Excessive Delay:

If the total comulated time of all delays on account of the causes specified in Paragraph 1 of this Article, excluding

(i) delays due to arbitration as provided for in Article XIII -- hereof or due to defaults in performance by the BUYER, (ii) delays due to Article V, (iii) delays in delivery of the BUYER's supplied items, or (iv) delays of a nature which, under the terms of this - Contract, permit extension of the time for delivery, aggregates -- Two Hundred and Ten (210) days or more, then, in such event, the - BUYER may rescind **this** Contract in accordance with the provisions of Article X hereof. The BUILDER may, at **any** time, after the -- cumulated time of the **above** mentioned delays justifying cancellation by the BUYER, demand in writing that the BUYER shall make an -- election, in which case the BUYER shall, within thirty (30) days - after such demand is received by the BUYER, either notify the -- BUILDER of its intention to cancel this Contract, or consent to an extension of the time for delivery to a specific future date, it - being understood and agreed by the parties that, if any further - delay occurs on account of causes justifying cancellation as -- specified in this Article, the BUYER shall have the same right of cancellation upon the same terms as hereinabove provided.

ARTICLE IX - WARRANTY OF QUALITY.

1.- Guarantee:

Subject to the provisions hereinafter set forth, the BUILDER undertakes to remedy, free of charge to the BUYER, any defects in the VESSEL which are due to defective material and/or -- workmanship on the part of the BUILDER and/or its sub-contractors, provided that the defects are discovered within a period of twelve (12) months after the date of delivery of the VESSEL and a notice thereof is duly given to the BUILDER as hereinafter provided.

For the purpose of this Article, the VESSEL shall -- include her hull, machinery, equipment and gear but excludes any - parts for the VESSEL which have been supplied by or on behalf of - the BUYER.

2.- Notice of Defects:

The BUYER shall notify the BUILDER in writing, or by cable confirmed in writing, as promptly as possible, after discovery of any defects for which claim is made under this guarantee. The - BUYER's written notice shall describe the nature of the defects --

and extent of the damage caused thereby. The BUILDER shall have --
no obligation under this guarantee for any defects discovered --
prior to the expiry date of the guarantee, unless notice of such -
defects is given by the BUYER not later than thirty (30) days after
such expiry date. Cabled advice within thirty (30) days that a --
claim is forthcoming will be sufficient compliance with the ---
requirements as to time.

3.- Remedy of Defects:

The BUILDER shall remedy, at its expense, any defects,
against which the VESSEL is guaranteed under this Article, by ---
making all necessary repairs and replacements the SHIPYARD.

However, if it is impractical to bring the VESSEL to
the SHIPYARD, the BUYER shall cause the necessary repairs or ---
replacements to be made elsewhere which is deemed suitable for the
for the purpose, provided that, in such event, the BUILDER may ---
forward or supply replacement parts or materials to the VESSEL ---
unless forwarding or supplying thereof to the VESSEL does not impair
or delay the operation or working schedule of the VESSEL. In the -
event that the BUYER proposes to cause the necessary repairs or --
replacements to be made to the VESSEL at any other shipyard or works
than the SHIPYARD of the BUILDER, the BUYER shall, first, but in -
all events as soon as possible, give the BUILDER notice in writing
or by cable confirmed in writing of the time and place such repairs
will be made, and if the VESSEL is not thereby delayed, or her --
operation or working schedule is not thereby impaired, the BUILDER
shall have the right to verify by its own representative (s) the -
nature and extents of the defects complained of. The BUILDER shall,
in such case, promptly advise the BUYER, by cable, after such --
examination has been completed, of its acceptance or rejection of
the defects as ones that are subject to the guarantee herein --
provided. In all minor cases, the Guarantee Engineer, as hereinafter
provided for, will act for and on behalf of the BUILDER. Upon the
BUILDER's acceptance of the defects as justifying remedy under this
Article, or upon award of the arbitration so determining, then the
BUILDER shall immediately pay to the BUYER in United States Dollars
for such repairs or replacements a sum equal to the reasonable cost
of making such repairs or replacements in the SHIPYARD. Any dispute
under this Article shall be referred to arbitration in accordance
with the provisions of Article XIII hereof.

4.- Extent of BUILDER's Responsibility:

The BUILDER shall have no responsibility or liability for any other defects whatsoever in the VESSEL than the defects -- specified in Paragraph 1; against which the guarantee is made by -- the BUILDER as hereinabove provided. Nor the BUILDER shall in any - circumstances be responsible or liable for any consequential damages loss of time, loss of profit or earning or demurrage directly or -- indirectly occasioned to the BUYER by reason of the defects specified in Paragraph a hereof or due to repairs or other works done to the VESSEL to remedy such defects.

The BUILDER shall not be responsible for remedying -- 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 other contractor, or for remedying any defects which have developed or -- been aggravated by act, omission or neglect on the part of the BUYER, its servants or agents or by ordinary wear and tear or by any other circumstances whatsoever beyond the control of the BUILDER.

The Guarantees contained as hereinabove in this --- Article replace and exclude any other liability, guarantee, warranty and/or condition 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.

5.- Guarantee Engineer:

The BUILDER shall appoint a Guarantee Engineer to serve on the VESSEL as its representative for a period of six (6) months from the delivery date of the VESSEL. However if the BUYER and/or - the BUILDER shall deem it necessary to keep the Guarantee Engineer for any longer period, then he shall remain on board the VESSEL -- after the said six (6) months, but within the limit of twelve (12) months from the delivery date of the VESSEL. The BUYER, and its -- employees, shall give such Guarantee Engineer full cooperation in - carrying out his duties as the representative of the BUILDER on -- board the VESSEL. The BUYER shall accord the Guarantee Engineer the treatment comparable to the VESSEL's Chief Engineer, and shall -- provide him with accommodations and subsistence at no cost of the - BUILDER and/or the Guarantee Engineer.

The BUYER shall pay to the Guarantee Engineer the sum of Six Hundred U.S. Dollars (US\$ 600.00) per month to cover his -- miscellaneous expenses and also shall pay the expenses of repatriation to Tokyo, Japan by air upon termination of his service, the --

expenses of his communications with the BUILDER when made in ---
 performance of his duties as the Guarantee Engineer and the expenses,
 if any, of his medical and hospital care. The BUYER, its successor
 (s) and/or assign(s) shall be liable to and indemnify the BUILDER
 and/or the Guarantee Engineer for personal injuries, including ---
 death and damages to, or loss or destruction of properties of the
 Guarantee Engineer, is such death, injuries, damages, loss and/or
 destruction were caused by a negligence of the BUYER, its successor
 (s) and/or assign(s) or its employees and/or agents.

Pertaining to the detailed particulars of this ---
 Paragraph, an agreement will be made according to this effect ---
 between the parties hereto upon delivery of the VESSEL.

ARTICLE X - RESCISSION BY THE BUYER.

1.- The payments made by the BUYER prior to the ---
 delivery of the VESSEL shall be in the nature of advances to the -
 BUILDER. In the event the BUYER shall exercise its right of ---
 cancellation or rescission of this Contract under and pursuant to
 any of the provisions of this Contract specifically permitting the
 BUYER to do so, then the BUYER shall notify the BUILDER in writing
 or by cable confirmed in writing, and such cancellation or rescis-
 sion shall be effective as of the date notice thereof is received
 by the BUILDER.

2.- Thereupon the BUILDER shall refund in United ---
 States Dollars promptly to the BUYER the full amount of all sums -
 paid by the BUYER to the BUILDER on account of the VESSEL, unless
 the BUILDER proceeds to the arbitration under the provisions of
 Article XIII hereof.

In such event, the BUILDER shall pay the BUYER interest
 in United States Dollars at the rate of per cent --
 (..... %) per annum on the amount required herein to be refunded
 to the BUYER, computed from the respective date such sums were paid
 by the BUYER to the BUILDER, to the date of remittance by transfer
 of such refund to the BUYER by the BUILDER, provided, however, that
 if the said rescission by the BUYER is made under the provisions of
 Article VIII, Paragraph 3 of this Contract, then in such event the
 BUILDER not be required to pay any interest.

3.- Upon such refund by the BUILDER to the BUYER, all obligations, duties and liabilities of each of the parties hereto - to the other under this Contract shall be forthwith completely -- discharged.

ARTICLE XI - BUYER'S DEFAULT.

1.- For the First Instalment:

The BUYER shall be deemed to be in default of its -- obligations if the BUYER shall fail to pay to the BUILDER the first instalment within three (3) days after the BUYER's receipt of the cable advice from the BUILDER that the Japanese Government's Export Licence and Construction Permit for the VESSEL have been issued, - and in such event the BUILDER shall have the option to rescind this Contract without prejudice to all claims of the BUILDER for loss - or damages caused by such BUYER's default.

2.- For the Second, Third and Fourth Instalments, Securities for - Deferred Instalments, and Acceptance of VESSEL:

(a) The BUYER shall be deemed to be in default of -- payment of the second or third instalment if the second or third - instalment if the second or third instalment is not paid to the -- BUILDER within three (3) days after such instalment becomes due -- and payable, provided the BUYER shall have the BUILDER's prior notice for the due date of the payment in accordance with Article II, 5, (f) hereof.

The BUYER shall be deemed to be in default of payment of the fourth instalment, if the fourth instalment is not paid to the BUILDER concurrently with the BUILDER's due tender and delivery of the VESSEL to the BUYER in accordance with the terms of this -- Contract.

If the BUYER is in default of payment with respect - to the second, third instalment or fourth instalment as aforesaid, then, in such event, the BUYER shall, commencing with the first -- day after the due date, pay interest on such unpaid instalment at the rate of eight per cent (...8 % ...) per annum from - and including such day to the date of payment to the BUILDER by -- telegraphic transfer or full amount including interest.

(b) The BUYER shall be deemed to be in default of -- its obligation, if the BUYER should fail to accept delivery of the VESSEL when required to accept the same under the terms of this -- Contract, and/or if the conditions called for in Article II, --- Paragraph 7 hereof relating to the security for the payments due - after delivery of the VESSEL should not be completed by the BUYER all in accordance with the terms and conditions of this Contract.

(c) If such default continues for a period of fifteen (15) days thereafter, the BUILDER shall have an option to:

(1) rescind this Contract by giving notice to the -- BUYER by cable confirmed in writing without prejudice to all claims of the BUILDER for the proved loss and damages caused by such -- BUYER's default and apply the instalment or instalments paid by the BUYER to the BUILDER as of that time for the compensation of such proved loss and damages which the BUILDER shall have sustained by reason of BUYER's default. And also any lien, interest or property right that the BUYER may have in and to the VESSEL, and to any -- parts or equipment thereof, and to material or parts, including -- BUYER's supply items, shall become the sole property of the BUILDER, provided, that the proceed thereof obtained at the public auction or the private sale by the BUILDER shall be applied by the BUILDER for mitigation of the damages caused by the BUYER's default. In -- the event instalment or instalments paid by the BUYER, and the -- proceeds from the public auction or the private sale as aforesaid are insufficient to adequately compensate the BUILDER for the -- proved loss or damages which the BUILDER has sustained from the -- BUYER's default, the BUYER shall be liable for and shall pay the - BUILDER additional compensation to cover such loss or damages. If the sale brings out more than what the BUILDER can prove as their loss and/or damages, any amount in excess of BUILDER's proved loss and/or damages shall be paid by the BUILDER to the BUYER by immedia te transfer of funds or

(2) continue to perform this Contract provided the - BUYER shall pay the instalment in which the BUYER has been in -- default plus ... eight ... per cent (... 8 % ...) interest per -- annum computed from the due date of such instalment to the date -- when the BUILDER has received the payment, and the BUYER shall -- furnish the documentation required under Article II, Paragraph 7.

3.- For Instalments After Delivery of VESSEL:

As to a default of the BUYER in performance of its -- obligations after the delivery of the VESSEL and the effect of -- such default, the provisions of the promissory notes and the first preferred ship mortgage hereinabove referred shall govern.

ARTICLE XII - INSURANCE.

1.- Extent of Insurance Coverage:

The BUILDER shall, at its own expense, keep the VESSEL and all machinery, materials, equipment, appurtenances and outfit, delivered for in the SHIPYARD or built into, or installed in or upon the VESSEL including items of equipment furnished by the BUYER, fully insured with Japanese insurance companies, payable in United States Dollars from the commencement of the construction works for the VESSEL until the same is completed, delivered to and accepted by the BUYER. Such insurance shall be covered with prime insurance companies in Japan under coverage corresponding to the Builder's Risk Insurance Clauses. The amount of such insurance coverage shall, up to the date of delivery of the VESSEL, be in an amount at least equal to, but not limited to, the aggregate of the payments made by the BUYER to the BUILDER. One copy each of BUILDER's risks insurance policies shall be delivered to the BUYER. The policy or policies referred to herein above shall be taken out in the name of the BUILDER and all losses under such policy or policies shall be payable to the BUILDER for distribution by it to itself and its assignee and the BUYER as their respective interests may appear.

2.- Application of Recovered Amount:

(a) Partial Loss

In the event the VESSEL shall be damaged by any insured cause whatsoever prior to acceptance thereof by the BUYER and in the further event that such damage shall not constitute an actual or a constructive total loss of the VESSEL, the BUILDER shall apply the amount recovered under the insurance policies referred to in Paragraph 1 of this Article to the repair of such damage, satisfactory to Classification requirements without marks, that is without remarks, exceptions or recommendations and also to the satisfaction of the Supervisor, without additional expense to the BUYER.

(b) Total Loss

However, in the event that the VESSEL is determined to be an actual or constructive total loss, the BUILDER, shall, at the mutual agreement by the parties hereto taking into consideration

of the present condition, either:

i) Proceed in accordance with the terms of this --
Contract, in which case the amount recovered under said insurance
policies shall be applied to the reconstruction and repair of the
VESSEL's damage, without additional expense to the BUYER, provided
the parties hereto shall have first agreed in writing as to such --
reasonable extension of time for delivery as may be necessary for
the completion of such reconstruction and/or repair, or

ii) Refund immediately to the BUYER in United States
Dollars the amount of all instalments paid to the BUILDER or its
assignee under this Contract without any interest, whereupon this
Contract shall be deemed to be rescind and all rights, duties, --
liabilities and obligations of each of the parties to the other --
shall terminate forthwith.

3.- Termination of BUILDER's Obligation to Insure:

The BUILDER's obligation to insure the VESSEL hereun-
der shall cease and terminate forthwith upon delivery thereof to -
and acceptance by the BUYER.

ARTICLE XIII - DISPUTES AND ARBITRATION.

1.- Proceedings:

In the event of any dispute between the parties hereto
as to any matter arising out of or relating to this Contract or any
stipulation herein or with respect hereto which can not be settled
by the parties themselves, such dispute shall be resolved by --
arbitration in Tokyo, Japan in accordance with the rules of the --
Japan Commercial Arbitration Association. Either party may demand
arbitration of such dispute by giving written notice to the other
party. Any demand for arbitration by either of the parties hereto
shall state the name of the arbitrator appointed by such party and
shall also state specifically the question or questions as to --
which such party is demanding for arbitration, the other party --
shall in turn appoint a second arbitrator. The arbitrators thus --
appointed shall thereupon select a third arbitrator, and the three
arbitrators so named shall constitute the board of arbitration --

(hereinafter called the "Arbitration Board") for the settlement -- of such dispute.

In the event, however, that said other party should fail to appoint a second arbitrator as aforesaid within twenty (20) days following receipt of notice of demand for arbitration, it is agreed that such party shall thereby be deemed to have accepted and appointed as its own arbitrator the one already appointed by the - party demanding arbitration, and the arbitration shall proceed -- forthwith before this sole arbitrator, who alone, in such event, - shall constitute the Arbitration Board. And in the further event - that the two arbitrators appointed by the parties hereto as -- aforesaid should be unable to agree to the third arbitrator within twenty (20) days from the date on which the second arbitrator is - appointed, the third arbitrator shall be appointed by the Japan -- Commercial Arbitration Association. The award of the arbitration - made by the sole arbitrator or by the majority of the three -- arbitrators as the case may be shall be final, conclusive and --- binding upon the parties hereto. Notwithstanding the preceding --- provisions of this Article, it is recognized that in the event of any dispute or difference of opinion arising in regard to the --- construction of the VESSEL, her machinery and equipment, or --- concerning the quality of materials or workmanship thereof or --- thereon, such dispute may be referred to the Classification Society upon mutual agreement of the parties hereto, as far as the Classi- fication Society may be concerned with such dispute.

2.- Notice of Award:

Notice of any award shall immediately be given in -- writing or by cable confirmed in writing to the BUYER and the -- BUILDER.

3.- Expenses:

The arbitrator(s) shall determinate with party shall bear the expenses of the arbitration or the proportion of such -- expenses which each party shall bear.

4.- Award of Arbitration:

Award or arbitration shall be final and binding upon both parties.

5.- Entry in Court:

Judgement on any award may be entered in any court - of competent jurisdiction.

6.- Alteration of Delivery Time:

In the event of reference to arbitration of any --
dispute arising out of matters occurring prior to delivery of the --
VESSEL, the decision or the award shall include a finding as to --
the extent to which the delivery date is thereby altered, if at --
all.

ARTICLE XIV - RIGHT OF ASSIGNMENT.

Neither of the parties shall assign this Contract to any other individual or company unless prior consent of the other party is given in writing. Such consent shall not be unreasonably withheld by either party. However, in the event of an assignment, the assignor shall remain liable under the Contract. This Contract shall enure to the benefit of and shall be binding upon the lawful successors or the legitimate assigns of both parties.

ARTICLE XV - TAXES AND DUTIES.

1.- Taxes:

All costs for taxes including stamp duties, if any, incurred in connection with this Contract in Japan shall be borne by the BUILDER.

2.- Duties:

The BUILDER shall indemnify the BUYER for, and hold it harmless against, any duties imposed in Japan upon materials and equipment which under the terms of this Contract and/or the --- Specifications will, or may be, supplied by the BUYER from abroad for installation in the VESSEL as well as any duties imposed in -- Japan upon running stores, provisions and supplies furnished by -- the BUYER from abroad to be stocked on board the VESSEL and necessary for her operation. Any tax or duty other than those described hereinabove, if any, shall be borne by the BUYER.

ARTICLE XVI - PATENTS, TRADEMARKS AND COPYRIGHTS.

Machinery and equipment of the VESSEL may bear the patent number, trademarks or trade names of the manufacturers.

The BUILDER shall defend and save harmless the BUYER from patent liability or claims or patent infringement of any patented or patentable invention made or used in the performance of this Contract and also including costs and expenses of litigation if any.

Nothing contained herein shall be construed as transferring any patent or trademarks rights or copyright in equipment covered by this Contract, and all such rights are hereby expressly reserved to the true and lawful owners thereof. Notwithstanding any provisions herein to the contrary, the BUILDER's obligation under this Article shall not be terminated by the passage of any specified period of time.

The BUILDER's warranty hereunder does not extend to equipment or parts supplied by the BUYER to the BUILDER, if any.

ARTICLE XVII - BUYER'S SUPPLIES.

1.- Responsibility of the BUYER:

The BUYER shall, at its cost expenses, supply all BUYER's Supplies, as specified in the Specifications, to the BUILDER at its SHIPYARD in perfect condition ready for installation and in accordance with the time schedule to be furnished by the BUILDER to meet the building schedule of the VESSEL.

In order to facilitate the installation of the BUYER's Supplies by the BUILDER, the BUYER shall furnish the BUILDER with the necessary plans, instruction books, test reports and all tests certificates required by the rules or regulations, and if so requested by the BUILDER, shall cause the representative (s) of the manufactures of these articles to assist the SHIPYARD in the installation and/or to make necessary adjustment thereof at the SHIPYARD, on the BUYER's account.

The BUYER shall be liable for any expenses incurred by the BUILDER for repair of the BUYER's Supplies due to defective design or material, poor workmanship or performance or due to damage under transportation.

Should the BUYER fail to deliver to the BUILDER such items within the time specified, the delivery of the VESSEL shall automatically be extended for a period of such delay, provided -- such delay in delivery shall affect delivery of the VESSEL. In such event the BUYER shall pay to the BUILDER all losses and damages -- sustained by the BUILDER due to such delay in the delivery of -- BUYER's Supplies and such payment shall be made upon delivery.

Furthermore, if the delay in delivery of the BUYER's Supplies should exceed thirty (30) days, the BUILDER shall be --- entitled to proceed with construction of the VESSEL without --- installation of such items in or into the VESSEL, without prejudice to the BUILDER's right hereinabove provided, and the BUYER shall - accept the VESSEL so completed.

2.- Responsibility of the BUILDER:

The BUILDER shall be responsible for storing and -- handling of the BUYER's Supplies after delivery to the SHIPYARD, - and shall install them on board the VESSEL at the BUILDER's expenses; it being agreed, however, the BUILDER is not responsible for -- quality, performance and/or efficiency of any equipment of the --- BUYER's Supplies and is under no obligation with respect to guarantee of such equipment against any defects caused by poor quality, -- performance and/or efficiency of the Supplies themselves.

This provision does not apply to, and the BUILDER -- shall not be responsible for, the items, which the BUILDER is not required to install on board the VESSEL under the Specifications.

ARTICLE XVIII - NOTICE.

Any and all notices and communications in connection with this Contract shall be addressed as follows:

To the BUYER:

Cable Address:
Telex No.:

To the BUILDER:

Cable Address:
Telex No.:

Any and all notices and communications in connection with this Contract shall be written in the English Language.

ARTICLE XIX - EFFECTIVE DATE OF CONTRACT.

This Contract shall become effective as from the date - of execution hereof by the BUYER and the BUILDER.

However, in the event that Export Licence and Construction Permit for the VESSEL shall not have been issued by the --- Japanese Government within (....) days from the date of -- this Contract, then, in such case, this Contract shall automatically become null and void, unless otherwise mutually agreed in writing - between the parties hereto, and the both parties hereto shall be immediately and completely discharged from all of their obligations to each other under this Contract as though this Contract has never been entered into at all.

ARTICLE XX - INTERPRETATION.

1.- Law and Regulations Applicable:

The parties hereto agree that the validity and --- interpretation of this Contract and of each article and part hereof shall be interpreted under the laws of the country where the VESSEL is built.

2.- Discrepancies:

All general language or requirements embodied in the -- Specifications are intended to amplify, explain and implement the - requirements of this Contract. However, in the event that any -- language or requirements so embodied permit of an interpretation - inconsistent with any provision of this Contract, then in each and every such event the applicable provisions of this Contract shall - govern. The Specifications and Plans are also intended to explain - each other, and anything shown on the Plans and not stipulated in - the Specifications or stipulated in the Specifications and not -- shown on the Plans, shall be deemed and considered as if embodied - in both. In the event of conflict between the Specifications and -- Plans, the Specifications shall govern.

IN WITNESS WHEREOF, the parties hereto have caused --
this Contract to be duly executed on the day and year first above
written.

BUYER:

BUILDER:

By:
Title:
Witness:

By:
Title:
Witness:

CONTRATO - TIPO
DE CONSTRUCCION DE BUQUES
DE CONFORMIDAD CON LAS NORMAS ADOPTADAS POR LA ASOCIACION DE CONSTRUCTORES DE BUQUES DE SUECIA.-

Este Contrato se hace entre
.....
como Adquirentes, de una parte, y
.....
como Constructores, de la otra parte.

Por el presente, acuerdan lo siguiente:

Cláusula 1

BUQUE PEDIDO

Sujeto a las condiciones indicadas a continua -
ción, los Constructores construirán para el Adquirente y
entregarán en el astillero de los Constructores en
..... un
(de aquí en adelante denominado "el Buque") que tendrá el
Nº del Astillero, sustancialmente de-
acuerdo con las especificaciones y planos numerados
..... relativos a este Contrato,
y destinados a formar parte del mismo.

El número del Astillero se considerará solamen-
te como un medio para identificar el Buque y las piezas--
destinadas para el mismo y no implicará ninguna prioridad
con respecto a tres buques comprometidos para una entre-
ga anterior por los Constructores.

En el caso de cualquier discrepancia entre este
Contrato y las indicadas especificaciones y planos, preva-
lecerán las cláusulas de este Contrato. En el caso de --
cualquier discrepancia entre las especificaciones y los -
planos, las especificaciones serán las que prevalecerán.

Cláusula 2

PRINCIPALES DIMENSIONES Y DATOS PARTICULARES.

Las dimensiones del Buque serán las siguientes:
Eslora total aproximadamente.
Manga de trazado
Puntal de trazado a la cubierta superior
Puntal de trazado a la segunda cubierta

La capacidad de peso muerto del Buque incluyendo el fuel, pañol de efectos de consumo, provisiones, agua potable, alojamientos de pasajeros (si los hubiera), tripulación y piezas de repuesto dentro de los requerimientos de la Sociedad de Clasificación, etc., será de (aproximadamente) toneladas (de 1.016 kilos) sobre el franco bordo de verano internacional, correspondiente a un calado medio en agua salina (gravedad específica 1.025 aproximadamente).

La maquinaria de propulsión del Buque consistirá de desarrollando aproximadamente I.H.P./B.H.P. (métrico) a unas revoluciones por minuto de (aproximadamente)

La velocidad media del Buque en las pruebas, con fondo limpio cuando esté cargado hasta el calado medio mencionado y con su maquinaria de propulsión desarrollando la potencia indicada anteriormente, se estima que será de ... nudos con tiempo apacible y buen estado de la mar en pruebas de carrera opuesta sobre una milla.

Se considerará que se han cumplido con las garantías de peso muerto y velocidad, si el Adquirente renuncia a las pruebas al propósito previstas o no suministra y embarca a bordo el peso muerto requerido para sumergir el -- Barco hasta el calado medio mencionado.

La consumición del fuel de la maquinaria propulsora, incluyendo todas las auxiliares para la propulsión del Buque, cuando desarrolle aproximadamente I.H.P./B.H.P. (métrico) y cuando funcione en con un valor termal efectivo de al menos por kilo, se estima que no exceda de gramos por I.H.P./B.H.P. (métrico) por hora.

El Buque con sus alojamientos, equipo y maquinaria se construirá de acuerdo con las reglas y normas para la clase

Los Constructores suministrarán, a su costa, el certificado de Construcción, el certificado de la Sociedad de Clasificación, y los certificados del tonelaje para medida internacional y para

A menos que se convenga otra cosa entre las partes contratantes, se aplicarán las normas-tipo establecidas para la Construcción de Buques en Suecia para todo el equipo, materiales, etc., para los que se hayan publicado tales normas.

Si durante el periodo de la construcción, se hicieran alteraciones o adiciones con respecto a cualquier reglamentación, disposición o ley en vigor antes de y que sean aplicables al buque, los Constructores informarán al Adquirente de las mismas lo antes posible. El Adquirente deberá decidir entonces si se deben de incorporar al Buque y en que extensión las alteraciones o adiciones que no sean obligatorias. El importe de los gastos adicionales, o de los ahorros en los costes que surjan de cualquier alteración o adición, serán pagados por o reducidos al Adquirente, según sea el caso.

Cláusula 3

DIFERENCIA EN EL PESO MUERTO Y VELOCIDAD. EXCESO DE CONSUMO DE FUEL.

Si la capacidad de peso muerto estimado y -- mencionado en la Cláusula 2 no se alcanza, y si la deficiencia excede del 2% de la mencionada capacidad de peso muerto, la responsabilidad de los Constructores se limitará al pago a los Adquirentes como liquidación de daños, de por cada toneladas de deficiencia sobre el mencionado margen del 2%.

Por otra parte, el Adquirente pagará el mismo importe a los Constructores por cada toneladas, de exceso del peso muerto actual sobre el mencionado peso -- muerto estimado incrementado en el 2%.

Si la velocidad estimada en la Cláusula 2 no se alcanza, la responsabilidad de los Constructores se limitará al pago al Adquirente, como liquidación de daños, de -- los porcentajes siguientes del precio del contrato indicado en la Cláusula 10:

Por las primeras dos décimas (2/10) de nudo de deficiencia Nada.

Por cada sucesiva décima (1/10) completa de nudo de deficiencia hasta medio (1/2) nudo 0,2%.

Por cada décima (1/10) completa de nudo de deficiencia que exceda del 1/2 nudo 0,4%

Si el consumo de fuel excede al consumo estimado en la Cláusula 2 en más del 5%, la responsabilidad de los Constructores se limitará al pago al Adquirente, como liquidación de daños, de por cada cinco (5) gramos-completos por I.H.P./B.H.P. (métrico) por hora, de incremento

del consumo de fuel por encima del mencionado margen del 5%.

Cláusula 4

VIAJE DE PRUEBAS

Cuando los Constructores hayan notificado al Adquirente que el Buque esté dispuesto para la entrega, tendrá lugar un viaje de pruebas para comprobar si el Buque se ajusta a los términos del contrato. El viaje de pruebas, que se realizará en presencia de los representantes del Adquirente, será de una duración aproximada de seis horas, y la maquinaria de propulsión estará funcionando durante dos horas de las mismas a velocidad de trabajo normal. Los Constructores, a su discrección, pueden ampliar el viaje de prueba, o realizar otros viajes de prueba posteriores.

Si durante el viaje de prueba, el Adquirente no hace ninguna reclamación sustancial referida a que el Buque no cumpla con los términos del Contrato, el Buque será aceptado por el Adquirente, quién, si así se le solicita por los Constructores, declarará tal aceptación por escrito.

No obstante, si surgieran faltas o defectos durante el viaje de pruebas, los Constructores estarán obligados a remediar éstas y asegurarse por pruebas posteriores si el Buque cumple con los términos de este Contrato.

Si al objeto de asegurarse de que el Buque cumple con los términos del contrato, el Adquirente solicita que el Buque sea cargado, la carga y la descarga del Buque será llevada a cabo por el Adquirente, a su propio riesgo y costes, y los Constructores no serán responsables en ninguna forma por las demoras o daños que surjan como resultado de la carga y descarga.

Cláusula 5

TRABAJOS ADICIONALES

El Adquirente estará autorizado, sujeto a la aprobación de la Sociedad de Clasificación y a las leyes gubernamentales, a solicitar que se hagan alteraciones o adiciones en el Buque, con tal de que tales altera

ciones o adiciones no afecten a los elementos esenciales contratados, según se indican en las especificaciones y planos relativos a este Contrato y siempre que se les no tifiquen por escrito a los Constructores en una fecha -- apropiada y previo acuerdo de justo precio anterior a la iniciación de trabajos.

Si tales alteraciones o adiciones causan - demoras, el plazo de entrega del Buque será ampliado por el periodo de esta demora.

Cláusula 6

INCREMENTO EN EL PESO

Si cualquier alteración o adición menciona das en la Cláusula 2 y 5 causan algún incremento en el - peso del Buque, la capacidad de peso muerto del Barco -- mencionada en la Cláusula 2 será reducida de acuerdo con esto.

Cláusula 7

SUPERVISION DEL ADQUIRENTE

El Adquirente o sus representantes estarán autorizados a supervisar la construcción del Buque y a - tal efecto tendrá libre acceso, a su propio riesgo, du - rante las horas de trabajo a los fondeaderos y talleres - de los Constructores donde el Buque o las piezas destina - das al mismo se estén fabricando, y los Constructores a - tenderán debidamente cualquier reclamación u observacion - nes hechas por el Adquirente o sus representantes con - respecto a los materiales y mano de obra. Si los Cons - tructores así lo desean, el Adquirente o sus representan - tes harán tales reclamaciones u observaciones por escri - to.

Cláusula 8

COMPLETACION Y ENTREGA

La fecha de entrega del Barco será

.....
Si la entrega se retrasa más de la fecha - mencionada anteriormente, los Constructores solamente -- tendrán la responsabilidad de pagar al Adquirente, como-

liquidación de daños, los intereses durante el periodo de la demora de los plazos ya pagados por el Adquirente, -- bien en efectivo o en letras, al porcentaje más elevado -- en esa actualidad cobrado por los bancos comerciales privados Suecos sobre préstamos asegurados con hipotecas sobre buques.

Los Constructores no serán responsables por daños o cualquier otra causa si la demora es debida a guerra, huelgas, clausuras u otros conflictos laborales, tanto si son aprobados o no y soportados por sindicatos comerciales, horarios de trabajo reducidos impuestos a los Constructores, escasez de mano de obra o materiales, demora en la entrega de materiales o efectos, defectos en los principales forjados y fundiciones, materiales o efectos suministrados por sub-contratistas, fuego, accidentes, -- causas de fuerza mayor, tiempo atmosférico desfavorable, o cualquier otra circunstancia fuera de control de los -- Constructores y que afecten al Buque o a cualquier compromiso de los mismos. El plazo de entrega será ampliado -- por el número de días de trabajo perdidos por los Constructores por razón de cualquiera de los casos mencionados anteriormente, aún si la causa de la demora surge después de la fecha de entrega indicada en este Contrato.

Si, durante el periodo de la construcción, -- el Buque sufre daños que tengan que ser reparados a satisfacción de la Sociedad de Clasificación y/o las autoridades gubernamentales a quienes concierna, el Adquirente no estará autorizado a rehusar la entrega del Buque o reclamar compensación.

Si el Buque se pone en servicio por el Adquirente antes de que esté enteramente dispuesto para la entrega, el derecho del Adquirente a reclamar cualquier compensación por cualquier demora en la entrega cesará desde el día en que el Buque se haya puesto en servicio.

Si el Buque está dispuesto para su entrega -- antes de la fecha mencionada en el primer párrafo de esta cláusula y los Constructores dan al Adquirente un aviso de al menos dos semanas de antelación, el Adquirente realizará la recepción en cuanto se haya asegurado de que el Buque se ha construido de acuerdo con las condiciones de este Contrato.

Cláusula 9

RESPONSABILIDAD

Cuando el Buque haya sido entregado al Adquirente, o el Adquirente, voluntariamente, haya aceptado el Buque, la responsabilidad de los Constructores cesará, excepto para que los Constructores remedien en su propio astillero, libre de gastos y lo más rápidamente posible, -- cualquier defecto detallado por escrito por el Adquirente a los Constructores que pueda haberse observado en la maquinaria de propulsión o maquinaria auxiliar durante los seis meses desde la fecha en que el Buque fué entregado o aceptado por el Adquirente, con tal de que tales defectos sean debidos a mano de obra o defectos latentes en el material, y que no procedan de sobrecargas, lubricación o fuel incorrecto, desgastes o roturas, negligencia, descuido en el manejo, causas externas, accidentes o causas semejantes, o que hayan sido causadas por poner el Buque en servicio -- antes de que estuviera totalmente dispuesto para la entrega.

Si el defecto no se puede remediar convenientemente en el astillero de los Constructores, y si no se pudiera llegar a ningún acuerdo entre las partes contratantes, los Constructores solamente estarán obligados a pagar como saldo final y como total responsabilidad bajo esta -- Cláusula al Adquirente, una suma igual a la que les hubiera costado a los Constructores si hubieran hecho este trabajo en su propio astillero.

Durante el periodo de garantía de los seis meses, los Constructores tendrán el derecho a nombrar un ingeniero marítimo, o un ingeniero mecánico especializado e impuesto en la construcción y funcionamiento de la maquinaria, y la persona así nombrada recibirá del Adquirente -- el sueldo acostumbrado y otras remuneraciones pertenecientes a un ingeniero jefe a bordo de un barco Sueco del mismo tamaño, junto, si así se requiriese, con un pasaje gratis, mantenimiento hasta su llegada, y salario durante el tiempo de viaje de regreso a su lugar de residencia.

La responsabilidad de los Constructores sobre la maquinaria propulsora principal y auxiliar durante el periodo de garantía cesará si el ingeniero especializado es despedido sin la aprobación de los Constructores. -- Los Constructores no serán responsables de cualquier falta u omisión por parte del ingeniero especializado o por parte

del ingeniero especializado o por parte de cualquier otro miembro del personal de la sala de máquinas durante el periodo de garantía.

Los Constructores no serán responsables bajo ninguna circunstancia por pérdida, tanto directa como indirecta, o por accidentes o las consecuencias de los mismos que puedan surgir después de la entrega del Buque, ni se extenderá su responsabilidad más lejos de lo que se prescribe en el primer párrafo de esta Cláusula.

Cláusula 10

PAGO

El Adquirente se compromete a pagar a los Constructores como sigue:

- Al contado (por Letras de C.)
- A la firma de este Contrato
- Al recibo del material de acero laminado
- Al poner la quilla o cuando la construcción comience en el fondeadero
- Al botarlo al agua
- A la entrega

T O T A L

Los Constructores informarán al Adquirente al menos con catorce días de antelación de la fecha del vencimiento del pago de cada uno de los plazos indicados anteriormente.

El Adquirente se obliga a facilitar a los Constructores a la firma de este Contrato las siguientes garantías, además del pago del primer plazo:

-
-
-
-
-

El Adquirente pagará a los Constructores por adelantado, el interés sobre el importe de las letras de cambio pendientes de pago, junto con cualquier gasto - al porcentaje de descuento cargado en ese tiempo por los bancos comerciales privados de Suecia por las letras de la clase entregadas (el porcentaje es actualmente de %).

El coste del trabajo adicional hecho, así como el de las concesiones realizadas, de acuerdo con las Cláusulas 2,3 y 5 del presente contrato, se abonarán en efectivo a la entrega del Buque.

Si por cualquier razón el Adquirente recepciónase el Buque en la fecha en la que los Constructores le notifiquen que el mismo esté dispuesto para su entrega, el Adquirente estará obligado, de todas formas, a efectuar el pago final y completo en esa fecha.

Las letras de cambio vencerán a intervalos de seis meses y serán amortizadas por plazos semestrales de empezando a los seis meses después de la fecha de la entrega. El Adquirente, no obstante, tendrá el derecho a amortizar las letras total o parcialmente en cualquier fecha antes de sus fechas de vencimiento.

Como aval para las letras el Adquirente a la entrega del Buque, entregará a los Constructores una hipoteca primera aprobada por los Constructores, registrada sobre el Buque por el importe total de las letras e intereses de las mismas.

Si los Constructores así lo desean, el Adquirente solicitará a una institución de crédito, aprobada por los Constructores, la suma mayor que pueda ser obtenida por medio de un préstamo con el aval de la hipoteca sobre el Buque y su contrato de fletamento (si lo hubiere). El importe de tal préstamo será pagado a los Constructores en cuanto se reciba, y los Constructores entonces facilitarán al Adquirente las letras de cambio por el mismo importe del préstamo y renunciarán a la hipoteca para facilitar la requerida para el préstamo. Cuando tal préstamo sea amortizado, y la hipoteca primera por tanto liberada, será transferida a los Constructores en intercambio de cualquier hipoteca de inferior prioridad que el Adquirente pueda haber impuesto sobre el Buque en favor de los Constructores.

Mientras cualquier importe de las letras permanezca sin pagar, el Adquirente mantendrá el Buque después de la entrega completamente asegurado para todos los riesgos, marítimos o no, de protección, o indemnización, y de guerra, con la adición (si es posible) del seguro de protección para el acreedor hipotecario. Las pólizas proveerán (a menos que se convenga otra cosa) que todas las pérdidas e indemnizaciones se les paguen directamente a los Constructores quienes estarán autorizados, cumplimentando la trami-

tación impuesta por las pólizas, a retener un importe suficiente para afrontar lo que el Adquirente les esté debiendo.

Si, en la fecha de la entrega, existiera -- una situación internacional anormal que afectase a la moneda y/o condiciones del seguro que pudiera, en la opinión -- de los Constructores, perjudicar la libre transferencia de moneda a los mismos, los Adquirentes amortizarían a la entrega del Buque todas las letras pendientes o dispondrían de una garantía o aval aceptable para los Constructores. -- Además de lo anterior, se aplicarán las "Condiciones Generales de Préstamos" anexas a este Contrato.

Cláusula 11

DEMORA EN EL PAGO

Si los pagos, de acuerdo con la Cláusula 10 del presente Contrato, no se hacen en las fechas de vencimiento, los Constructores tendrán derecho a percibir intereses por los importes debidos, hasta que el pago se realice, a la tarifa de interés más elevada aplicada por los -- bancos comerciales privados de Suecia para préstamos a corto plazo sobre valores que no sean bonos, o bono hipotecario del Estado, con un mínimo del 6% en todo caso.

Si durante el periodo de la construcción -- cualquier pago es retrasado en más de treinta días, los -- Constructores tendrán el derecho a cancelar este Contrato y a reclamar daños y perjuicios con arreglo a la Ley. Si ocurriera alguna demora en el pago después de la entrega -- del Buque, los Constructores estarán autorizados para reclamar el inmediato pago de todas las sumas debidas por el Adquirente respecto del Buque, con intereses sobre las mismas.

Cláusula 12

CLAUSULA DE CRISIS

Si, por razón de circunstancias de una naturaleza excepcional, tales como, por ejemplo, guerra, o -- riesgo de guerra, u ocurrencias o incidentes que tengan un efecto semejante a la consecuencia de una guerra o el riesgo de ella, el tipo de salarios y/o costes y/o los precios de los materiales se incrementan a tal extensión que no sería razonable que los Constructores soportasen los incre --

mentos ocasionados por lo antedicho, entonces los Constructores estarán autorizados para requerir un pago adicional del Adquirente o un importe al que puedan llegar de acuerdo las partes contratantes y que sea razonable para ambas, Si las partes contratantes no llegasen a un acuerdo, el importe del pago se decidiría por arbitraje en la forma que se indica en la Cláusula 14 del presente Contrato.

Tal pago se hará efectivo al contado a la entrega del Buque.

Cláusula 13

SEGURO

Hasta que la entrega se haya efectuado, los Constructores mantendrán el Buque y las piezas destinadas para su uso y construcción aseguradas contra los riesgos usuales de construcción por un importe no menor que el de los plazos pagados a cuenta por el Adquirente. Si se considerase necesario por los Constructores, el Buque sería asegurado también contra riesgos de guerra, y los costes de tal seguro serían soportados por el Adquirente.

Si el Buque, en la opinión de los Constructores, sufriera daños por fuego u otro accidente en grado muy considerable, los Constructores estarán autorizados a cancelar este Contrato y reembolsarán al Adquirente los plazos pagados a cuenta del precio total del Contrato.

Cláusula 14

DISPUTAS

Este Contrato se interpretará, y las relaciones entre las partes contratantes se determinarán, de acuerdo con las leyes de Suecia. Las disputas se dilucidarán por arbitraje en el domicilio o residencia del lugar de construcción, de acuerdo con la ley Sueca para los arbitrajes.

Si los Constructores así lo requieren, el Adquirente presentará aval que sea aprobado por los árbitros para las costas y responsabilidades que puedan surgir durante los procedimientos de arbitraje. Si el Adquirente no cumple con este requerimiento, será excluido de cualquier otro trámite en el proceso.

Cláusula 15

TRASPASO DE DOMINIO DEL CONTRATO

Este Contrato no puede ser traspasado sin el consentimiento por escrito de los Constructores.

- - - - -

Este Contrato con las especificaciones adjuntas, planos y apéndices ha sido redactado y firmado -- por y en nombre de las partes contratantes por duplicado, reteniendo cada parte una de las copias.

CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES DE CONFORMIDAD AL CONVENIO
ADOPTADO POR LA ASOCIACION DE ARMADORES DEL OESTE DE EUROPA.-

Entre compañía cons-
tituída de acuerdo a las Leyes de con domicilio-
legal en, en adelante denominado el "Ad-
quirente".

Y compañía cons-
tituída de acuerdo a las Leyes de con domicilio-
legal en, de aquí en adelante denominada
el "Contratista" o el "Constructor".

ACORDANDOSE Y ESTIPULANDOSE LO QUE SIGUE: -

ARTICULO 1: OBJETO DEL CONTRATO.

A) - Descripción del BUQUE y características principales: -

El CONTRATISTA se compromete a construir en uno de sus
astilleros y a entregar al ADQUIRENTE, el cual pide y se compromete
a aceptar la entrega de un buque
aproximadamente de toneladas métricas de Peso Muerto, -
de aquí en adelante denominado el "BUQUE", de acuerdo con este CON-
TRATO, las Especificaciones pertinentes núms.
fechadas y los Planos o Plano Orientativo (s) -
núm.(s) firmados por am-
bos contratantes, los cuales forman parte integral de este CONTRA-
TO, aunque no se adjunten al mismo.

En el caso de que surja cualquier discrepancia entre -
este CONTRATO y las Especificaciones y/o Planos Orientativos, las-
disposiciones de dichas Especificaciones prevalecerán.

EL BUQUE tendrá las dimensiones y características esti-
puladas en las Especificaciones y, en particular, las siguientes:

- Eslora entre perpendiculares
- Manga de trazado
- Puntal a la cubierta desde la línea base
- Francobordo de verano desde la línea base
- Peso Muerto al calado anteriormente indicado
- Motor Propulsor Principal

- Marca
- Tipo
- B. H. P.
- Pruebas velocidad, bajo condiciones óptimas, es decir sin viento, sin marejada, o mala mar, en aguas profundas, con la máxima potencia a desarrollar indicada anteriormente de
- B. H. P./S. H. P. con casco limpio y en condición...

Las dimensiones y características anteriormente mencionadas pueden ser ligeramente modificadas por el CONSTRUCTOR también se reserva el derecho a hacer cambios de las Especificaciones y/o Planos Orientativos que considere necesario de acuerdo con las circunstancias internas del Astillero, la disponibilidad de los materiales y equipo, la introducción de métodos de producción mejorados o cualquier otra causa, para actuar las características del proyecto del BUQUE. La autorización del ADQUIRENTE se considera otorgada salvo desaprobación razonable.

B) - Otros datos:

a) Nº de Construcción en el Astillero.

EL BUQUE, a los efectos de identificación, llevará el nº de construcción

b) Clasificación y matrícula del BUQUE.

EL BUQUE cumplirá con las Leyes, reglas, reglamentos y estatutos públicos en vigor, en, como se establece en la Especificación.

EL BUQUE será construido bajo la supervisión de para obtener la Clase de acuerdo con los procedimientos usuales en la construcción de buques en para buques de nueva construcción del tipo y características generales del BUQUE.

Los gastos de clasificación, inspección, pruebas relacionados con las obligaciones del CONTRATISTA y con los puntos relativos a suministro bajo este Contrato, correrán a cuenta del CONTRATISTA. La matriculación del BUQUE será llevada a cabo por el ADQUIRENTE y por lo tanto los gastos y costes de ello correrán a cuenta del mismo.

c) Decisiones de la SOCIEDAD CLASIFICADORA.

Las decisiones de la Sociedad Clasificadora serán definitivas y obligarán a ambas partes Contratantes en cuanto al cum--

plimiento de las reglas y reglamentos del BUQUE, cuya observancia está controlada por dicha Sociedad.

d) Subcontratación.

EL CONTRATANTE tiene derecho a subcontratar parte del trabajo a terceras personas.

ARTICULO 2: INSPECCION Y APROBACION.

a) Inspección de la Construcción.

EL ADQUIRENTE tendrá derecho a que el BUQUE, los motores, maquinaria, accesorios y equipos necesarios para la construcción estén inspeccionados durante la construcción por su representante(s) autorizado(s) a quien el CONTRATISTA garantizará libre -- acceso al BUQUE durante las horas de trabajo y a los Talleres y As^{to} tallerero, excepto aquellas zonas que estén sometidas a control por fines de seguridad nacional. Esta inspección correrá a cuenta del ADQUIRENTE.

EL CONTRATISTA facilitará la misma inspección de los subcontratistas en la medida de lo posible. El representante(s) autorizado(s) del ADQUIRENTE, cuyo nombre(s) y condiciones deben ser conocidas de antemano, observará las reglas de trabajo estipuladas en los Talleres del CONTRATISTA. Dirigirá sus observaciones al representante(s) nombrado por el CONTRATISTA, cuyo nombre(s) será indicado al ADQUIRENTE.

b) Aprobación.

EL CONTRATISTA enviará al ADQUIRENTE (o a su representante autorizado) para su aprobación, tres copias de los planos y documentación técnica de la maquinaria y equipos, para los cuales se requiere en la Especificación dicha aprobación. Una de las tres copias a remitir será devuelta, ya sea aprobada, o con sus observaciones y modificaciones, al CONTRATISTA en un período de 14 días -- a partir de la fecha de su recepción por el ADQUIRENTE, o en un -- período de 21 días a partir de la fecha del envío del CONTRATISTA, cualquiera que resulte el más corto, y si esto no se realiza dentro de este tiempo límite establecido, los planos e información técnica se considerarán aprobados, salvo que el ADQUIRENTE específicamente requiera un plazo de tiempo adicional por escrito y que éste sea aprobado por el CONTRATISTA.

Si los planos y la información técnica les son devueltos al CONTRATISTA **dentro** del periodo límite mencionado y con las observaciones y modificaciones del ADQUIRENTE, y si dichas observa

ciones y modificaciones no son de tal naturaleza o amplitud como para constituir modificaciones conforme al artículo 3, entonces -- el CONTRATISTA iniciará o proseguirá la construcción sobre los planos corregidos y modificados y la información técnica prevista, y si tales correcciones y modificaciones no se especifican o detallan claramente, el CONTRATISTA tendrá derecho a imponer su propia interpretación sobre las mismas en su ejecución.

Se adjuntará a la especificación una lista de los puntos principales sobre los que el ADQUIRENTE desea ser notificado por el suministrador recomendado por el CONTRATISTA. El ADQUIRENTE puede rechazar a cualquiera de dichos suministradores con tal que dé razones plenamente justificadas por escrito dentro de un período de 10 días a partir de la recepción de la notificación por el suministrador propuesto por el CONTRATISTA o en un período de 15 días a partir de la fecha de envío de la notificación por el CONTRATISTA, cualquiera que sea la más corta.

EL CONTRATISTA tendrá libertad para elegir cualquiera de los suministradores propuestos que no hayan sido rechazados por el ADQUIRENTE. Si éste prefiere un proveedor determinado a otro -- elegido por el CONSTRUCTOR (haya o no sido originalmente propuesto por éste) y si la elección del ADQUIRENTE supone una modificación en el costo, el CONSTRUCTOR deberá indicar el importe de este cambio al ADQUIRENTE, quien tendrá opción a notificar al CONSTRUCTOR, dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, que insiste en su elección y, en este caso, el importe correspondiente a la modificación del costo será aumentado o reducido del precio contractual.

No existiendo contestación por el ADQUIRENTE, y en caso de desacuerdo, el CONSTRUCTOR sujeto a la responsabilidad por garantía establecida en el artículo 12, tendrá libertad para elegir cualquiera de los suministradores propuestos.

Se acuerda que todo contacto con los proveedores relativos a los suministros para el BUQUE sujeto este CONTRATO, serán realizados a través del CONTRATISTA.

EL ADQUIRENTE se compromete a que hará uso de todas -- las medidas necesarias para asegurar que las aceptaciones necesarias sean dadas en el plazo de tiempo más corto posible, dentro de los límites de tiempo anteriormente establecidos.

Las aceptaciones anteriormente indicadas no disminuirán la responsabilidad del CONTRATISTA en cuanto a la construcción del BUQUE se refiere.

ARTICULO 3: MODIFICACIONES.

a) Modificaciones del ADQUIRENTE.

El ADQUIRENTE puede requerir por escrito del CONSTRUCTOR que éste lleve a efecto pequeñas modificaciones en la especificación y planos, y el CONSTRUCTOR aceptará estas modificaciones -- siempre que las mismas o el conjunto de ellas, a juicio del CONSTRUCTOR, no perjudiquen el programa del CONSTRUCTOR relativo a --- otros encargos y siempre que el CONSTRUCTOR y el ADQUIRENTE lleguen a un acuerdo expreso, total y por escrito, dentro de un plazo de 10 días, a contar del envío de la notificación por el CONSTRUCTOR, sobre las modificaciones de precio, de la fecha de entrega, del -- Peso Muerto, de la capacidad para grano y pacas, en la velocidad exigida y en cualquier otro extremo del CONTRATO, especificación y planos.

El ADQUIRENTE procurará efectuar las menores modificaciones posibles a la Especificación y Plano(s) Orientativo(s). El CONTRATISTA tiene derecho a continuar con la obra basándose en las especificaciones y los planos orientativos hasta que logre el acuerdo como se hace mención anteriormente.

b) Modificaciones de las Autoridades Inspectoras y de las Sociedades de Clasificación.

En caso de que en fecha posterior a se produzcan modificaciones, anulaciones o adiciones a lo establecido en el artículo 1, párrafo c)., o a su interpretación o ampliación (incluyendo la retirada de las aprobaciones provisionales de la Sociedad de Clasificación y los requerimientos adicionales de Sociedad de Clasificación en comparación con las bases de este CONTRATO y medidas similares de otros cuerpos reguladores en lo que se refiere a lo establecido en el párrafo c)., del Artículo 1, y tales modificaciones, anulaciones o adiciones sean obligatorias para el -- BUQUE, el CONSTRUCTOR las efectuará y fijará las modificaciones de precio, fecha de entrega, peso muerto, capacidad para grano y pacas, de la velocidad exigida, y cualquier otro extremo del contrato, especificaciones y planos en cuanto puedan afectarse por tales circunstancias.

Los ajustes referidos anteriormente serán realizados -- también en caso de retraso por causa de la interpretación o consideración de las modificaciones, anulaciones o adiciones.

EL ADQUIRENTE y el CONTRATISTA pueden acordar que el -- primero realice previamente una declaración de renuncia formal con referencia a tales modificaciones, anulaciones o adiciones de la Au

toridad, en el caso de que el ADQUIRENTE considere que el servicio que va a prestar el BUQUE permita tal renuncia. En dicho acuerdo - el CONTRATISTA fijará un tiempo límite, después del cual, si la renuncia no ha sido todavía obtenida, el CONTRATISTA continuará con las modificaciones, anulaciones o adiciones requeridas.

Cualquier coste adicional causado por la negociación - de tal renuncia, sea o no obtenida, será por cuenta del ADQUIRENTE y la fecha de entrega del BUQUE, estipulada en el Artículo 7, será prorrogada el tiempo necesario como resultado de tal negociación.- Las modificaciones que no sean obligatorias, a tenor de las disposiciones de aplicación o por la Sociedad de Clasificación serán -- consideradas como modificaciones solicitadas por el ADQUIRENTE de conformidad con el párrafo a)., de este artículo.

c) Pago de las modificaciones.

Las modificaciones realizadas de conformidad con los - párrafos a) y b) anteriores, serán pagadas por el ADQUIRENTE de -- acuerdo con lo dispuesto en el párrafo d)., del Artículo 7, en tan to en cuanto representen un aumento de precio. Si la modificación - representa una reducción en el costo, tal reducción será abonada - en cuenta por el CONSTRUCTOR al ADQUIRENTE para compensarla con -- los pagos subsiguientes de éste hasta su total anulación.

d) Información.

Cuando se le requiera, el CONTRATISTA suministrará razo nable información en cuanto al costo de las modificaciones y sus - efectos, a los que se refiere este Artículo.

e) Importe de las modificaciones.

Al señalar el importe de cada una de las modificaciones, a tenor de este Artículo, el CONSTRUCTOR señalará también si el im porte calculado ha de entenderse fijo, o, por el contrario, sujeto a la cláusula de revisión adjunta a este CONTRATO en el anexo a).,- parte 2.

ARTICULO 4: PRUEBAS.

El buque deberá superar los siguientes períodos de prue bas:

1º).- Pruebas de dique.

2º).- Pruebas oficiales en el mar, durante las cuales - la velocidad será la correspondiente a El calado-

de desplazamiento se determinará de acuerdo con la especificación - y con el motor propulsor al máximo posible de la velocidad señalada en el Artículo 1º, bajo las circunstancias imperantes. También - se debe llevar a cabo una prueba de resistencia en la planta principal propulsora, tal y como está mencionado en la especificación, al máximo de caballos de fuerza.

Tal velocidad de resistencia se recorrerá en un desplazamiento máximo asequible, lastrando el buque con agua y usando tanques y compartimentos proyectados con tal propósito.

El desplazamiento arriba mencionado, en caso de que sea otro que el desplazamiento del buque a plena carga, deberá ser determinado por medio de los datos de pruebas en el lugar de experiencias (tanque modelo) sobre la base de los resultados obtenidos en la prueba arriba referida al punto 2º.

Todas las pruebas deben de estar dirigidas de manera y según la extensión prescrita en las especificaciones.

La velocidad y medidas de fuerza se llevarán a cabo de acuerdo con la especificación o el Código de Pruebas Tipo TDC.

Los métodos que se usarán serán seleccionados por el -- CONTRATISTA para que se ajusten al programa del viaje de pruebas -- del BUQUE.

El CONTRATISTA tiene derecho a subcontratar velocidad y medidas de fuerza a un Canal de Experiencias particular o a un Instituto de Investigación.

En caso de que las circunstancias no permitan al CONTRATISTA llevar a cabo en buenas condiciones las pruebas oficiales o que se efectúen en el día previsto para ello, tiene derecho a posponer las pruebas o parte de ellas, si lo estima necesario. En tal caso el CONTRATISTA tendrá derecho a extender el período de entrega del BUQUE cubriendo el período total de retardo.

El CONTRATISTA tendrá derecho a dirigir las pruebas preliminares en el mar, durante las cuales la planta propulsora se -- ajustará de acuerdo el criterio del CONTRATISTA.

El CONTRATISTA tendrá derecho a repetir cualquiera de las pruebas.

Las pruebas indicadas se juzgarán de acuerdo con el combustible que deben de emplear los equipos de la planta propulsora, teniendo las características especificadas en el Artículo 5º, párrafo D).

Todos los gastos de las pruebas y ajustes del total del equipo del BUQUE correrán a cargo del CONTRATISTA, quien, durante las pruebas en el mar, proveerá la tripulación necesaria por cuenta propia.

En caso de que durante las pruebas se produzca cualquier avería motivada por errores o ejecución irregular, que pueda ser reparada por medios normales a bordo, las pruebas continuarán después de las reparaciones y serán válidas unitariamente. Sin embargo, en caso de que el BUQUE deba volver a puerto para reparar la avería, una prueba posterior, si es necesario de mar, se llevará a efecto para probar el cumplimiento de los aspectos pendientes.

ARTICULO 5: GARANTIA EN RELACION CON LA VELOCIDAD. CAPACIDAD DE -
CAPACIDAD DE CARGA Y CONSUMO DE FUEL.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7º e)., los derechos y obligaciones de las partes, en lo que se refiere a la velocidad, peso muerto, capacidad y consumo de Fuel del BUQUE, de la planta propulsora, están delimitados como sigue:

a) Velocidad.

Con el objeto de la determinación real de velocidad del BUQUE, la velocidad del mismo registrada en las pruebas oficiales, según el artículo 4, se ajustará como si las pruebas oficiales, en el mar hubiesen sido llevadas a cabo en las condiciones especificadas en el artículo 1º, párrafo a)., la velocidad de prueba real, de esta forma calculada, se comparará con la velocidad de pruebas según el artículo 1º, párrafo a)., y en el caso de que la actual velocidad de pruebas sea menor, por este motivo, el CONTRATISTA indemnizará al ADQUIRENTE, como liquidación definitiva de daños, las siguientes cantidades:

- Por las primeras 2 décimas de nudo de menor velocidad..... nada.
- Por cada sucesiva décima de nudo completa, (sin que se consideren fracciones) de menos velocidad

En caso de que existan deficiencias en la velocidad del BUQUE, por causas de las que el CONTRATISTA sea responsable, en más de nudos, entonces el ADQUIRENTE, como alternativa con la recepción de las antedichas indemnizaciones de daños, tendrá opción a rescindir este CONTRATO con las consecuencias previstas para ello en el artículo 11, párrafo B)., salvo y a excepción de que el CONTRATISTA, dentro de un tiempo convenido, pueda corregir la deficiencia y repetir las pruebas.

En caso de que la velocidad real del BUQUE, determinada o calculada como está previsto en este artículo, en relación -- con las pruebas de velocidad determinadas en el artículo 19, párrafo a)., resulte que sea superior a la exigida, el ADQUIRENTE pagará al CONTRATISTA las siguientes primas:

- Por las primeras 2 décimas de nudo de mayor velocidad nada.
- Por cada sucesiva décima de nudo entera, (sin que se consideren las fracciones), de mayor velocidad.....

b) Tonelaje de Peso Muerto.

Si el Peso Muerto del BUQUE, determinado en el modo señalado en las especificaciones en agua salada de 1,025 de densidad y con el calado medio correspondiente al franco bordo de verano demts., por causas de las cuales sea responsable el CONSTRUCTOR, resulta menos que el 98 % del Peso Muerto estipulado en el artículo 19, el CONSTRUCTOR pagará al ADQUIRENTE, como liquidación de perjuicios, un importe igual a por cada Tm. de menos-Peso Muerto por debajo del 98 % del Peso Muerto contractual, sin que se tengan en cuenta las fracciones de Tonelada métrica.

En caso de que el Peso Muerto del BUQUE por causas, en las cuales el CONTRATISTA sea responsable, sean menores del Peso Muerto especificado, el ADQUIRENTE, como alternativa a recibir la antedicha indemnización de daños, tendrá opción a rescindir este CONTRATO con las consecuencias previstas en el artículo 11, párrafo b)

En caso de que el Peso Muerto del BUQUE, sea mayor que el % del Peso Muerto especificado, el ADQUIRENTE, pagará al CONTRATISTA, una prima equivalente a por cada Tm. de Peso Muerto que exceda al% del Peso Muerto especificado; desestimando fracciones de Tm.

c) Capacidad para grano y pacas.

La capacidad neta en bodegas de carga seca, será:
..... m³ y con grano/balas/100 % completo, será m³.

En caso de que la capacidad del BUQUE, por motivos en los cuales exista responsabilidad del Contratista, sea menor que el % de la capacidad especificada, el CONTRATISTA pagará -- al ADQUIRENTE, en concepto de liquidación definitiva de daños, una cantidad equivalente a por cada m³ de capacidad, desestimando fracciones de m³.

En caso de que la capacidad del BUQUE, por motivos en los que exista responsabilidad del CONTRATISTA, sea menor del .. .%

de la capacidad especificada, el ADQUIRENTE, como una alternativa con recibir la anteindicada indemnización por daños, tendrá oportunidad para rescindir este CONTRATO, con las consecuencias previstas para ello en el artículo 11, párrafo b).

En caso de que la capacidad del BUQUE exceda del % de la capacidad especificada, el ADQUIRENTE pagará al CONTRATISTA una prima equivalente a por cada m³ de capacidad que exceda del % de la capacidad especificada, desestimando fracciones de m³.

Las capacidades deberán ser indicadas en los planos -- proporcionados por el CONTRATISTA, y el ADQUIRENTE tendrá opción -- a comprobarlos por un experto competente aceptado por el CONTRA-- TISTA, el cual tendrá derecho a comprobar tal verificación. Los -- gastos de la mencionada verificación, que se efectuarán antes de la entrega del BUQUE, correrán a cargo del CONTRATISTA, en caso de -- que los resultados prueben que la capacidad es menor que la indica da en los planos o por el ADQUIRENTE si los resultados demuestran que la capacidad está de acuerdo con la indicada en los planos, o es mayor.

d) Consumo de FUEL.

Para la principal planta propulsora se llevarán a cabo unas pruebas de potencia de acuerdo con las especificaciones. Durante esta prueba de potencia el consumo específico de FUEL se comprobará y rectificará adecuándolo a las exigencias según proyectos.

El consumo de FUEL de la principal planta propulsora durante la prueba de potencia no excederá gramos SHP/hr. y BHP/hr., usando aceite que tenga un poder calorífico inferior a K/calorías por Kr. (..... B.T.U.). En caso de que el valor del actual poder calorífico del FUEL empleado difiera de las cifras mencionadas en este párrafo, el consumo de FUEL será rectificado de acuerdo con ello.

En caso de que el consumo del FUEL correcto por gramo-SHP/hr. y BHP/hr., por causas en las cuales el CONTRATISTA sea responsable, exceda el% del consumo especificado de FUEL, el CONTRATISTA pagará al ADQUIRENTE en concepto de liquidación definitiva de daños, una cantidad de por cada gramo SHP/hr. y BHP/hr. que exceda al % del consumo de FUEL especificado, sin que se consideren las fracciones de un gramo.

ARTICULO 6: ENTREGA DEL BUQUE.

a) Fecha de entrega.

EL BUQUE será entregado al ADQUIRENTE en las aguas de..... o en cualquier otro lugar cercano de mutuo acuerdo, y antes del sujeto a prórroga, tal como se prevee para ello en este CONTRATO. El ADQUIRENTE tomará el BUQUE a su cargo lo más rápidamente posible, cuando se encuentre totalmente terminado, y se lo llevará del Astillero del CONTRATISTA tan pronto como sea razonablemente posible despacharlo.

b) Liquidación de daños y primas.

En caso de que el BUQUE, por causas en las cuales el CONTRATISTA sea responsable, no sea entregado en la fecha establecida en el párrafo a)., anteriormente indicado, con la demora por prórrogas permitidas bajo los términos de este CONTRATO, el CONTRATISTA pagará al ADQUIRENTE en concepto de liquidación definitiva de daños una cantidad de por cada día de retraso de trabajo, dentro de un margen libre de días de trabajo.

En caso de que se produzcan retrasos en la entrega, de los cuales el CONTRATISTA sea responsable, y este retraso sea superior a 12 meses desde la fecha establecida bajo el párrafo a)., anteriormente indicado, con la demora por prórrogas permisibles bajo los términos de este CONTRATO, el ADQUIRENTE, como alternativa con la de recibir los daños de liquidación anteriormente indicados, tendrá opción a rescindir este CONTRATO con las consecuencias previstas para ello en el artículo 11, párrafo b).

En el caso de que el BUQUE quede completamente acabado antes de la fecha de entrega establecida bajo el párrafo a)., con la demora por prórrogas permisibles bajo los términos de este CONTRATO, el ADQUIRENTE pagará al CONTRATISTA una prima igual a por cada día de trabajo en que se haya adelantado la entrega del BUQUE, dentro de un margen libre de días.

c) Fuerza Mayor.

En caso de que el CONTRATISTA no pueda haber construído o no tenga el BUQUE listo para ser entregado en la fecha prevista en el artículo 7 de este CONTRATO, debido a fuerza mayor, implicación en guerra u otras hostilidades o preparativos para las mismas, guerra civil, revolución, motines o insurrecciones, requerimien

tos de las autoridades civiles o militares, bloqueos, embargos, -- vandalismo, sabotaje, epidemia o enfermedades que superen las esta dísticas normales, huelgas, cierre de fábricas o cualquier otro -- disturbio laboral, acuerdo oficial de reducción de horas de trabajo, falta de mano de obra, terremotos, derrumbamientos, inundaciones, condiciones climatológicas no previstas en condiciones normales, fallo prolongado de la corriente eléctrica, averías por electricidad, explosiones, colisiones, incendios, accidentes de cualquier naturaleza, daños al BUQUE y tiempo empleado para repararlo, falta de materiales y equipo o imposibilidad para obtener su entrega, siempre que tales materiales y equipos en el momento de realizar su pedido el CONTRATISTA fuera obvia su entrega a su debido -- tiempo para que el BUQUE fuese entregado en la fecha acordada, retrasos originados en el transporte por tierra, mar o aire, defectos en los materiales y equipos que no pudieran ser detectados por el CONTRATISTA haciendo uso del cuidado necesario, faltas de forjado, fundido y mecanizado o similares, retrasos debidos a la Sociedad Clasificadora u otras corporaciones cuyos documentos fueren requeridos, retrasos debidos a cualquier acción defectuosa u omisión del ADQUIRENTE (sin perjuicio de cualquier otro derecho que pudiera tener el CONTRATISTA bajo los términos de este CONTRATO), y -- cualquiera otras causas similares de retraso, tanto si son de la naturaleza anteriormente especificada en este artículo o bien de clase diferente y que se consideren razonablemente fuera del total control del CONTRATISTA, el efecto de las anteriormente dichas sobre otras responsabilidades del CONTRATISTA, todo lo anterior independientemente de si estos hechos ocurrieron o no antes o después del tiempo antes mencionado en lo que se refiere al tiempo en el que el BUQUE debe ser entregado e independientemente de si el acontecimiento de estos hechos pudo ser previsto en el momento de la firma de este CONTRATO. Por lo tanto, y en cualquier caso, la entrega del BUQUE será retrasada por el número de días de trabajo de demora incurridos por el CONTRATISTA en la terminación o entrega del BUQUE como consecuencia de cualquiera de estos motivos. El CONTRATISTA deberá, tan pronto como le sea posible, notificar al ADQUIRENTE por escrito cualquier acontecimiento de fuerza mayor.

ARTICULO 7: PRECIO.

a) Precio del Contrato.

El ADQUIRENTE pagará al CONTRATISTA el precio; de(en letras)..... este precio comprende, los gastos extras estimados debidos a aumentos en jornales y materiales que serán pagados según los términos de este CONTRATO.

b) Instalaciones.

El pago del precio total se efectuará por el ADQUIRENTE al CONTRATISTA en plazos, como sigue:

-% equivalente a a la firma de este CONTRATO.
-% equivalente a
-% equivalente a
-% equivalente a
-% equivalente a
-

c) Proceso de Pagos.

Con la excepción del primer plazo, el CONTRATISTA notificará al ADQUIRENTE, diez días antes de las fechas fijadas, el vencimiento del plazo de los pagos.

Todos los pagos al CONTRATISTA se harán en el Banco que designe el CONTRATISTA sin ninguna reducción por ningún concepto, en las fechas que vengán los pagos.

Los gastos por pagos condonados y cualquier otros gastos en conexión con tales pagos correrán por cuenta del ADQUIRENTE.

d) Por modificación.

Las sumas por las modificaciones establecidas en el artículo 3 de este CONTRATO se pagarán como sigue:

1º) 50 % en la fecha del acuerdo, relativo a las modificaciones del párrafo a)., artículo 3º y, en lo que se refiere a las modificaciones del párrafo b)., artículo 3º, en el momento en que el CONSTRUCTOR fije el importe de la modificación del precio, según sea el caso.

2º) 50 % en la fecha de la entrega del BUQUE.

e) Pago en concepto de liquidación de daños y primas.

Cualquier cantidad en concepto de liquidación de daños o cualquier prima de acuerdo a los artículos 5 y 6 se calculará -- y determinará a la entrega del buque, y el saldo (de uno sobre -- otro) se pagará a la parte aquí indicada a la entrega del BUQUE, -- previendo que, si el saldo sobrepasa el 10 % del precio en el párrafo a). de este artículo, entonces el pago será igual al 10 % -- del susodicho precio.

f) Revisión de precios.

El precio indicado en el párrafo a)., de este artículo estará sujeto a un ajuste de acuerdo con lo establecido en el anexo

a)., a este fin.

g) Pronto pago.

El ADQUIRENTE no retrasará ningún pago en caso de cualquier desacuerdo en lo que se refiere al importe de la liquidación de daños o primas mencionado, o en el caso de cualquier otra salvedad o reclamación, pues puede mantener sus derechos o intentar ejercerlos contra el CONTRATISTA en relación con este CONTRATO, para lo cual podrá recurrir al Arbitraje.

ARTICULO 8: PROPIEDAD.

a) Planos generales, especificaciones y planos de trabajo.

El CONSTRUCTOR mantendrá todos los derechos sobre las especificaciones, planos y notas de trabajo, descripciones técnicas, cálculos resultantes de las pruebas y otros documentos informativos así como los relacionados con el diseño y construcción del BUQUE, y el ADQUIRENTE se compromete por tanto a no ponerlos a disposición de terceras personas, sin el previo consentimiento escrito del CONSTRUCTOR.

En caso de que deba efectuarse alguna inspección en el BUQUE, si es necesario mostrar los planos generales y de trabajo, el CONSTRUCTOR no se negará a ello sin justa causa.

b) Propiedad del BUQUE.

Desde el momento en que el ADQUIRENTE efectúe el pago del primer plazo del precio (tal como se especifica en el art. 7 de este CONTRATO) el BUQUE a medida que sea construido y cada parte del mismo, con todos los equipos componentes y materiales destinados al BUQUE tan pronto como lleguen al Astillero del CONSTRUCTOR y sean destinados al BUQUE, serán de la propiedad del ADQUIRENTE, pero el CONSTRUCTOR o los subcontratistas, (si éste fuese el caso) serán titulares en todo tiempo de una garantía real sobre el BUQUE y demás elementos indicados por cualquier importe impagado del precio, incluido cualquier aumento pactado de dicho precio y cualquier interés u otra cantidad una vez que estas sean liquidadas que el ADQUIRENTE adeude al CONSTRUCTOR por este CONTRATO.

Ningún gravámen ni derecho sobre el BUQUE podrá ser registrado sin el consentimiento mutuo, previo y escrito de ambas partes.

Cuando se entregue el BUQUE al ADQUIRENTE, toda responsabilidad por la seguridad, o en general cualquier otra según lo estipulado, sobre el BUQUE, será transferida al ADQUIRENTE y desde entonces cesarán todas las responsabilidades por parte del CONTRATISTA, a excepción de las obligaciones de garantía estipuladas para ello en el art. 12 de este CONTRATO.

Todos los equipos, materiales, u otros bienes destinados, al BUQUE, pero que no hayan sido empleados en él, a la entrega del BUQUE devengarán en propiedad del CONSTRUCTOR o adquirirá éste su propiedad.

ARTICULO 9: SEGURO.

El BUQUE y las partes que sean construídas, y todos los materiales, motores, maquinaria, equipos y armamento relativos a este CONTRATO, y dentro del Astillero CONTRATISTA, se marcarán inmediatamente con el número de construcción del BUQUE y hasta la entrega del BUQUE serán aseguradas por el CONTRATISTA a sus expensas. Las pólizas, estarán a nombre del CONTRATISTA Y ADQUIRENTE, incluyendo las pruebas, a excepción de riesgos de guerra y de acuerdo con y sujeto a las cláusulas ordinarias de pólizas de construcción por un total no menor a la cantidad pagada sobre el BUQUE, por el ADQUIRENTE al CONTRATISTA. Si el CONSTRUCTOR lo considerase necesario o fuese requerido por el ADQUIRENTE, el precio contractual concertado por el CONSTRUCTOR, por cuenta del ADQUIRENTE hasta la fecha de entrega, en la medida en que este seguro puede ser conseguido en el mercado del seguro.

En el caso de que el BUQUE, partes construídas, materiales utilizados, etc., sufrieran daños, incluyendo daños de guerra, que tengan lugar antes de la entrega del BUQUE, entonces cualquier cantidad recibida por todo concepto del seguro afecto a este artículo, será utilizado por el CONTRATISTA como garantía de tales daños, y siempre que actúe con la debida diligencia en horas ordinarias de trabajo de una manera razonable y cuidadosa, el ADQUIRENTE no tendrá derecho a rechazar el BUQUE por mor de cualquier reclamación debida a depreciaciones o pérdidas alegadas en consecuencia.

Los abajo firmantes tendrán derecho a establecer estipulaciones en lo concerniente a averías reparables en el BUQUE directamente por el CONTRATISTA y a efectuar todos los pagos sobre estas reparaciones inmediatamente al CONTRATISTA. A estos efectos-

al CONTRATISTA le será concedido tiempo extra, equivalente a cualquier retraso en la entrega a causa de alguna avería o de cualquier reparación de la misma.

En caso de que el BUQUE por cualquier causa, convenida o estimada, en cualquier momento sufra su pérdida total constructiva bajo la póliza de seguro de este CONTRATO, cesará y terminará totalmente toda responsabilidad del CONTRATISTA. En el caso de que sobrevenga tal pérdida, total, cualquier cantidad recibida en concepto de seguro será pagada al ADQUIRENTE como reembolso de la suma pagada por él al CONTRATISTA. Cualquier otro saldo pertenecerá al CONTRATISTA. Bajo ninguna circunstancia el CONTRATISTA estará obligado a sustituir el BUQUE.

La responsabilidad del CONTRATISTA hacia el ADQUIRENTE en relación a daños, incluyendo los daños por guerra, o en relación a la pérdida total constructiva, dispuesta o convenida, del BUQUE, no se extenderá nunca más allá o de otra manera que de lo que se prevee para ello en este artículo.

ARTICULO 10: INCUMPLIMIENTO POR EL ADQUIRENTE.

Quando el ADQUIRENTE deje de satisfacer cualquiera de los plazos de pago del precio o cualquier otro importe que adeude por razón de este CONTRATO, pagará al CONSTRUCTOR al tipo del ... % anual sobre la tarifa bancaria de descuento oficial, desde la fecha en que debió haber satisfecho el plazo o cualquier otra cantidad hasta la fecha de pago efectivo; y ello sin merma de cualquier otro derecho para estos casos y sin perjuicio de cualquier otro incumplimiento por el ADQUIRENTE en la observancia y ejecución de cualquier otra de sus obligaciones reconocidas en este CONTRATO, la cual cause retraso en la terminación o entrega del BUQUE. Además, en tales casos, el CONSTRUCTOR estará en su derecho de reclamar un día de ampliación en el tiempo de entrega del BUQUE por cada día de retraso en el pago de los plazos antes mencionados o que se haya causado por cualquier otro incumplimiento como se ha indicado, y podrá también realizar notificaciones al ADQUIRENTE al efecto de que pague al CONSTRUCTOR todos los importes debidos y, si fuese procedente, recibiese el BUQUE dentro de 15 días. En otro caso el CONSTRUCTOR podrá ejercitar una acción contra el ADQUIRENTE por todos los importes debidos que se fijenal mismo tiempo que todos los cargos por pérdidas y gastos incurridos por consecuencia del retraso, y el CONSTRUCTOR tendrá opción a suspender el trabajo hasta que el pago de todos estos importes debidos y de todos los cargos por pérdidas y gastos sean -

recibidos por el CONSTRUCTOR.

Si cualquiera de estos incumplimientos del ADQUIRENTE continúa después de que haya finalizado el plazo de cualquiera de estas notificaciones cursadas por el CONSTRUCTOR, éste podrá hacer un nuevo requerimiento al ADQUIRENTE para indicarle que pretende la ejecución del BUQUE, a no ser que el pago de todos los importes debidos y de todos los cargos, pérdidas y gastos indicados sea recibido por el CONSTRUCTOR dentro de un nuevo período no superior a 15 días y, después de la ejecución del BUQUE, el CONSTRUCTOR procederá a recobrar del ADQUIRENTE los daños por cualquier pérdida ocasionada a la ruptura del CONTRATO, a no ser que dichos daños hayan sido completamente indemnizados con independencia de tal ejecución.

A la terminación del plazo de cualquiera de las últimas notificaciones indicadas, cursadas por el CONSTRUCTOR, este CONTRATO quedará rescindido y la propiedad sobre el BUQUE, los materiales de la maquinaria, y equipo destinado al mismo, pasará a ser del CONSTRUCTOR de tal modo que le será permitido vender el BUQUE, libre de toda reclamación o cargo por parte del ADQUIRENTE o de cualquiera de sus cesionarios o mandatarios, mediante subasta pública o contrato privado, sin que sea responsable el CONSTRUCTOR por cualquier pérdida en tal venta o en el intento de venta, haya o no el CONSTRUCTOR finalizado total o parcialmente la construcción del BUQUE antes de esta venta, y el precio que se obtenga se aplicará, en primer lugar, a la indemnización de estos importes debidos y que corresponden al CONSTRUCTOR por razón de este CONTRATO en el momento de tal venta, incluyendo interés y todos los cargos, pérdidas, gastos y daños, según ya se ha indicado, y también todos los costos y gastos efectuados por el CONSTRUCTOR, primero en relación con la venta o cualquier intento de venta y en el pago total de cualquier costo o gasto en que haya incurrido el CONSTRUCTOR en construir o completar el BUQUE después de la rescisión del CONTRATO, segundo, en la devolución al ADQUIRENTE o a cualquier cesionario o mandatario del mismo de cualquier importe ya pagado por el ADQUIRENTE por razón de este CONTRATO, en cuanto los resultados de la venta lo permitan y, tercero, en el pago de cualquier saldo al CONSTRUCTOR.

ARTICULO 11: CONTUMACIA DEL CONSTRUCTOR.

a) En caso de que el CONSTRUCTOR, sin ninguna razón justificada, incumpla con sus obligaciones, el ADQUIRENTE, después de que hayan transcurrido tres meses desde su requerimiento por escrito al CONSTRUCTOR, estará libre para actuar de acuerdo a sus derechos, con la excepción de los casos de contumacia, que serán actuados de acuerdo con las disposiciones de este CONTRATO.

b) En el caso de que se rescinda este CONTRATO por culpa del CONSTRUCTOR, éste reembolsará al ADQUIRENTE todas las cantidades pagadas por este último al CONSTRUCTOR, con intereses sobre ellas de un % anual, calculado de acuerdo con las Tablas Bancarias en y pagará al COMPRADOR en concepto de liquidación final de daños, como límite indemnizatorio una cantidad de

ARTICULO 12: GARANTIA.

a) Extensión de la garantía.

A la entrega del BUQUE, el CONSTRUCTOR quedará liberado de toda responsabilidad u obligación, con la excepción de la garantía establecida en este artículo.

El CONSTRUCTOR corregirá en su Astillero, y en horas de trabajo normales, mediante reparación y en su caso sustitución:

1º) Cualquier defecto notificado por escrito por el ADQUIRENTE en el momento de la entrega del BUQUE.

2º) Cualquier defecto debido a deficiencias de mano de obra o a utilización de materiales defectuosos que no pueda ser descubierto en la entrega y se haga aparente en un plazo de meses desde la fecha de entrega del BUQUE, siempre que el defecto sea notificado por escrito en un plazo de un mes a contar de su aparición.

La garantía se aplicará solamente a la obra del CONSTRUCTOR, de sus subcontratistas y suministradores. La pintura y revestimientos están excluidos de esta garantía. La responsabilidad del CONSTRUCTOR estará limitada a las obligaciones más arriba mencionadas en cuanto a su extensión y duración, y el CONSTRUCTOR y sus subcontratistas y suministradores no tendrán ninguna otra responsabilidad por cualquier pérdida, daños o gastos derivados o relacionados con los defectos mencionados, ni por defectos debidos al uso anormal o sobre-cargas, o debidos a corrosión de los -

materiales, accidentes, fuego, carga o estiba impropia del BUQUE, deficiencia en el manejo o negligencia en el mantenimiento del -- BUQUE.

Si las partes contratantes acuerdan que las reparaciones o sustituciones determinadas en este artículo, no pueden ser efectuadas convenientemente en el Astillero del CONSTRUCTOR, el ADQUIRENTE puede efectuar tales reparaciones o sustituciones en cualquier otro, en tal caso el CONSTRUCTOR es relevado de su garantía y reembolsará al ADQUIRENTE los gastos acreditados por el ADQUIRENTE al efectuar las reparaciones antedichas, pero sin que tal reembolso exceda el costo estimado de haberse efectuado dicho trabajo de garantía en el Astillero del CONSTRUCTOR.

El BUQUE será llevado al lugar elegido preparado en todos los aspectos para que comiencen rápidamente los trabajos de garantía.

En el caso de que el período normal de garantía estipulada por los fabricantes o suministradores de los diversos componentes de maquinaria, materiales, equipos, pertenencias y accesorios suministrados al CONSTRUCTOR e incorporados al BUQUE sobrepasen el mencionado período de garantía, tales derechos de prórroga de la garantía serán puestos a disposición del ADQUIRENTE por el CONSTRUCTOR; en cuanto se refiere a suministros para los cuales no es posible obtener del suministrador el período de garantía anteriormente establecido, el CONSTRUCTOR dará al ADQUIRENTE la misma garantía que la que él ha obtenido del suministrador.

El CONSTRUCTOR, a sus expensas, tiene derecho a investigar la validez de la reclamación del ADQUIRENTE, ya sea por medio de vigilancia a bordo del BUQUE por medio de un representante acreditado o, en el caso de que sea posible hacer esto después de que se haya efectuado una sustitución apropiada, trasladando y transportando la parte defectuosa al Astillero del CONSTRUCTOR.

b) Técnico de Garantía.

Durante el período de garantía, el CONSTRUCTOR tendrá derecho a embarcar a bordo del BUQUE uno o dos técnicos de garantía que actuará como representantes del CONSTRUCTOR y a quienes se les debe dar toda la asistencia necesaria para la completa realización de sus tareas.

El ADQUIRENTE asegurará a dichos Técnicos un estado legal a bordo no inferior al que se le dá al primer maquinista, -- abonará el CONSTRUCTOR una remuneración por tales gastos concertada previamente entre las partes contratantes.

La presencia a bordo del Técnico (s) de garantía no afectará en ningún modo a las responsabilidades de las partes tal y como se han estipulado en este CONTRATO, y el CONSTRUCTOR no se

rá responsable de cualquier falta u omisión del Técnico.

ARTICULO 13: GASTOS DEL CONTRATO.

Todos los impuestos, gastos, timbres y honorarios de vengados por las Autoridades en y en relación con este CONTRATO serán sufragados por el CONSTRUCTOR.

Cualquier impuesto, gasto, timbre u honorarios fuera de serán sufragados por el ADQUIRENTE.

Este CONTRATO estará inscrito en

ARTICULO 14: PATENTES.

El CONSTRUCTOR indemnizará al ADQUIRENTE por cualquier defecto de los derechos de patente en conexión con la construcción en el Astillero del CONSTRUCTOR del BUQUE, pero no estará obligado por una responsabilidad de esta naturaleza en lo que se refiere a los elementos, equipos y diseño suministrado por el ADQUIRENTE.

ARTICULO 15: LEY DEL CONTRATO, REMISION A EXPERTOS Y ARBITRAJE.

a) Ley del CONTRATO.

Este CONTRATO y todos los demás acuerdos relacionados adicionalmente con él, se aplicarán e interpretarán según las leyes de

b) Remisión a expertos.

A salvo lo dispuesto en el art. 19 (e), si existiese cualquier conflicto entre las partes en relación con la construcción del BUQUE, materiales de máquinas o trabajos de mano de obra, será inmediatamente sometida a un experto nombrado por acuerdo entre las partes y no existiendo tal acuerdo por, y su decisión será definitiva y obligará a ambas partes.

c) Arbitraje.

En caso de que surgiera cualquier disputa o diferencia entre las partes aquí indicadas, en relación con cualquier punto referido a este CONTRATO, o su rescisión, o a cualquiera --

de sus cláusulas aquí expuestas, que no puedan ser dilucidadas - por las propias partes, éstas someterán el asunto discutido a arbitraje por tres árbitros, dos de los cuáles serán elegidos por - cada una de las partes, y el tercer árbitro será escogido de co- mún acuerdo por los dos.

El arbitraje será llevado en, según - las leyes de La parte solicitante de tal arbitra- je se servirá notificar por carta certificada sus deseos a la o- tra parte, especificando en ella el asunto(s) sobre el (los) que- se va a actuar el arbitraje, y nombrado el árbitro escogido para- ello.

La parte así notificada, deberá a su vez notificar - de la misma manera el nombre de su árbitro y sus propios asuntos- si es que existen.

En el caso de que una de las partes no elija su árbi- tro después de haber sido debidamente notificada por carta certifi- cada de la otra parte para hacerlo así, dentro de los 20 días des- de tal notificación, o en el caso de que los dos árbitros elegi- dos por ambas partes dentro de un período de 20 días después de - su cita, no lleguen a un acuerdo para elegir un tercer árbitro, - entonces, cada parte o la otra parte, respectivamente, tendrá de- recho a solicitar del Presidente del que nombre los árbitros para la(s) plaza(s) vacante(s).

La decisión de los árbitros será definitiva, conclu- siva, y obligará a ambas partes a cumplirlo. La potestad de los - árbitros continuará hasta que la ejecución del laudo se haya some- tido a otra persona.

Los árbitros, de esta manera instituidos, determina- rán cual de las partes, o la proporción apropiada que cada parte, debe asumir en los gastos de tal Arbitraje, y los gastos de Arbi- traje así asignados serán pagados directamente por la parte o par- tes a la que tales gastos le sean asignados.

ARTICULO 16: CONDICIONES PARA QUE EL CONTRATO LLEGUE A SER EFECTIVO.

Este CONTRATO se hará efectivo al día siguiente de ha- berse cumplido todas las condiciones siguientes:

El ADQUIRENTE y el CONSTRUCTOR se notificarán respec- tivamente bien sea por telegrama o telex, confirmándolo por medio- de carta certificada, del cumplimiento de las condiciones arriba -

mencionadas.

En caso de que cualquiera de las condiciones arriba mencionadas no sean cumplidas dentro de los días a partir de la fecha de la firma de este CONTRATO, no llegará a ser efectivo y se considerará como si nunca hubiese celebrado un convenio. En tal caso el CONSTRUCTOR reembolsará al ADQUIRENTE las sumas pagadas por él, más los intereses sobre ellas, a razón de un % anual.

ARTICULO 17: DOMICILIO LEGAL.

A todos los efectos de este CONTRATO, el ADQUIRENTE, elige su domicilio legal en su oficina domiciliada en y el CONSTRUCTOR en su oficina domiciliada en

ARTICULO 18: ESCRITURA DE CESION.

El ADQUIRENTE tendrá derecho a transferir todos sus derechos y obligaciones a un tercero, siempre que se haya obtenido el previo consentimiento del CONSTRUCTOR. El CONSTRUCTOR, tendrá derecho a revisar todos los documentos concernientes a tal cesión y a negociar tales estipulaciones y condiciones como lo requieran. El CONSTRUCTOR, no negará sin justa causa su consentimiento a tal cesión. Todos los costos de cualquier naturaleza, con inclusión de los gastos legales y otros que sufriera el CONSTRUCTOR relacionados con tal cesión, serán soportados y pagados por el nuevo ADQUIRENTE. El ADQUIRENTE original garantizará su ejecución y será responsable conjunta y solidariamente con el nuevo ADQUIRENTE bajo los términos de este CONTRATO entre CONSTRUCTOR y nuevo ADQUIRENTE.

ARTICULO 19: DIRECCIONES Y CORRESPONDENCIA.

a) A efectos prácticos, sin que esto sea una imperancia legal, el CONSTRUCTOR enviará todas las cartas y documentos en conexión y de acuerdo a lo requerido en este CONTRATO, a las siguientes direcciones:

1º) Para todos los asuntos técnicos:

Dirección

 Atención
 Teléfono
 Télex

2º) Para asuntos legales:

Dirección

 Atención
 Teléfono
 Télex

Si el ADQUIRENTE y el CONSTRUCTOR están domicilia-- dos en países diferentes toda la correspondencia será enviada -- por vía aérea.

b) A efectos prácticos, sin que esto sea una impe-- rancia legal, el ADQUIRENTE enviará todas las cartas y documen-- tos en conexión con lo requerido en este CONTRATO, a las siguien-- tes direcciones:

1º) Para asuntos técnicos.

Dirección

 Atención
 Teléfono
 Télex

2º) Para asuntos legales.

Dirección

 Atención
 Teléfono
 Télex

Si el ADQUIRENTE y el CONSTRUCTOR están domicilia-- dos en países diferente toda la correspondencia será enviada por

vía aérea.

En testimonio de todo lo cual, las partes han llevado a efecto este CONTRATO por sus antedichos representantes legales, que prestan su consentimiento.

INDICE BIBLIOGRAFICO

I N D I C E D E A U T O R E S (1)

- ALBALADEJO, M. Compendio de Derecho Civil.
Barcelona-1970.
- ALBANO, R. Studi sulla costruzione de-
lla nave e dell'aeromobile.
Milán-1960.
- ALBANO, R. Sul requisito della determi-
natezza dell'oggetto nel con-
tratto di costruzione di na-
ve e di aeromobile. Riv. Diri-
tto della Navigazione, 1963-I.
- ALVAREZ DEL MANZANO, F. Códigos de Comercio Español-
BONILLA, A. y MIÑANA, E. les y Extranjeros. Madrid-
1909.
- AMICH BERT, J. Naves de Antaño. Barcelona-
1948.
- ANTHERO, A. Comentario ao Código Commer-
cial Portuguez. Oporto-1913.
- ASCOLI, P. Nel Commentario al Còdice di
Commerce. Turín-1923.

1.-A efectos de no caer en prolijidad, citamos sólomen-
te los autores enunciados en el texto, no todos los
consultados.

- ASCOLI, P. Del Comercio Marítimo y de la Navegación. Buenos Aires-1953.
- ASCARELLI, T. Studi in tema di Contratti. Milán-1952.
- ASCARELLI, T. Classificazione dei mezzi d'acquisto della proprietà navale. Riv. Diritto della Navigazione, 1935-I.
- ARIAS RAMOS. Derecho Romano. Madrid-1951.
- BARASSI. Contratto di Lavoro. Milán-1915-17.
- BASAS FERNANDEZ, M. El Seguro Marítimo en Burgos. Bilbao-1963.
- BASSI. Il Contratto di Costruzione di Navi. Riv. Diritto Mar. 1947.
- BASSI. Della proprietà della nave in costruzione. Riv. Diritto Marittimo.-1947.
- BESSE, A. De la responsabilité résultant des dommages causés ou subis par le navire en construction ou en réparation. Rev. Droit Maritime.-1958.

- BESSE, A. Réflexions á propos du risque
après livraison et de la garan-
tie du constructeur. Rev. Droit
Maritime-1966.
- BESSE, A. Aspect juridique et économique
de la jurisprudence sur le vi-
ce caché en matière de garan-
tie du constructeur. Rev. Droit
Maritime-1972.
- BOLAFFIO-VIVANTE. Commentario. Turín-1923.
- BONET RAMON, F. Derecho Civil Común y Foral.
Madrid-1940.
- BONFANTE, P. Il concetto di atto di Amminis-
trazione. Riv. Diritto Civile-
1905, V. II.
- BONFANTE, P. Storia del Commercio. Turín-1946
- BONNECASE. Traité de Droit Commercial Ma-
ritime. Paris-1923.
- BROSETA PONT, M. Manual de Derecho Mercantil.
Madrid-1974.
- BRUNETTI, A. Diritto Marittimo Privato Ita-
liano. Turín-1929 (Derecho Marf-
timo Privado. Barcelona-1950).

- BRUNETTI, A. Manuale dei Diritto della Navi-
gazione Marittima e Interna.
Padua-1947.
- CANO, T. Arte para fabricar naos. (Reedi-
ción, La Laguna-1964).
- CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. Memorias Históricas sobre la
Marina, Comercio y Artes de la
antigua Ciudad de Barcelona.
Madrid-1779.
- CARNELUTTI. Teoría Giuridica della Circola-
zione. Padua-1933.
- CARRESI. La Transazione. Turín-1945.
- CASELLAS, E. The Admiralty Jurisdiction in
the Commonwealth of Puerto Ri -
co. Rev. Colegio de Abogados de
Puerto Rico (V. XXII, nº2), Febre-
ro-1962.
- CASTAN TOBEÑAS, J. Derecho Civil Español Común y
Foral. Madrid-1951.
- CONDEMINAS MASCARÓ, P. La Marina Histórica. Barcelona-
1920.

- CORRADO MEDINA. Osservazioni in merito alla proprietà della nave in costruzione. Riv. Diritto della Navigazione, 1962-I.
- CHARTERED INSURANCE INSTITUTE. Elementos del Seguro. Madrid-1973.
- CHAVEAU, P. Traité de Droit Maritime. Paris-1958.
- CHICO Y ORTIZ, J.M. y BONILLA ENCINA, J.F. Apuntes de Derecho Inmobiliario Registral. Madrid-1968
- CHORLEY Y GILES. Derecho Marítimo. Notas de aplicabilidad al Derecho español de SANCHEZ CALERO, F. Barcelona-1962
- DALMARTELLO, A. Questioni in tema di Contratto di Costruzione di Navi. Riv. Diritto della Navigazione, 1948-I.
- DANJON, D. Traité de Droit Maritime. Paris-1926. (Tratado de Derecho Marítimo. Madrid-1931).

- DE ANGEL YAGUEZ, R. Los Créditos derivados del Contrato de Obra. Madrid-1969.
- DE DIEGO, F. Instituciones de Derecho Civil Español. Madrid-1930.
- DE LA ESPERANZA, A. Comentarios a la Jurisprudencia. Construcción de buque con materiales proporcionados por el comitente. Su propiedad. La entrega como acto de administración. Rev. Derecho Mercantil, 1963-II.
- DE LA CAMARA ALVAREZ, M. El nuevo Art. 1413 del Código Civil. A.D.C., XIII-2ª, Abril-Junio, 1960.
- DE LA LAMA, M.A. Notas críticas explicativas y de concordancia al Código de Comercio y la Ley Procesal de Quiebras y Suspensión de Pagos del Perú. Lima-1962.
- DESJARDINS. Introduction historique a l'étude de Droit Commercial Maritime. París-1890.
- DESJARDINS. Traité de Droit Commercial Maritime. París-1878-82.

- DI BLASI. Il Libro delle Obligazioni. En el Comento al Nuovo Codice Civile Italiano. Milán-1950.
- DIEZ MIERES, A. Derecho de la Navegación. Buenos Aires-1950.
- DIEZ-PICAZO, J. L. Fundamentos de Derecho Civil Patrimonial. Madrid-1970.
- DIVAR, J. La obligación devenida excesivamente onerosa. Rev. Estudios de Deusto, 1974.
- DOMINEDÓ. Appunti sul Contratto di Costruzione Nautica. Riv. Diritto Civile -1962.
- DOMINEDÓ. Principi di Diritto della Navigazione. Padua-1963.
- DUFOUR. Droit Maritime. París-1907.
- ENNECERUS-KIP-WOLF. Tratado de Derecho Civil. Con notas de aplicabilidad al Derecho Español de PEREZ Y ALGUER. Barcelona-1950.

ESCALANTE DE MENDOZA, J., Itinerario de Navegación de los Mares y Tierras Occidentales. Sevilla-1575.

FARIÑA, F. Derecho Comercial Marítimo. Barcelona-1955.

FELDMANN, A. Notes et questions de Droit Maritime. Paris-1906.

FIorentino. Diritto della Navigazione. Nápoles-1954.

FOSSAR, R. Problemática notarial y registral del buque en la moderna legislación marítima. R.C.D.I. Madrid-nº475-1969.

GAETA. Lezioni di Diritto della Navigazione. Pisa-1965.

GALBIS, C. Las Atarazanas de Sevilla. Rev. Archivo Hispalense. Sevilla-nº. 109-1961.

- GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRIA, F. Derecho Marítimo. Bilbao-s.f. (Edic. Cámara de Comercio).
- GARCIA DE ENTERRIA, A. Riesgo, ventura y fuerza mayor en la contratación administrativa. R.A.P. Madrid-nº2.
- GARCIA-GALLO, A. Manual de Historia del Derecho Español. Madrid-1967.
- GARRIGUES, J. Curso de Derecho Mercantil. Madrid-1956.
- GIRON TENA, J. El Concepto del Derecho Mercantil. Anuario de Derecho Civil, Madrid-1954.
- GOMEZ MANTELLINI, J. Derecho y Legislación Mercantil. Caracas-1975.
- GONZALEZ-BERENGUER URRUTIA, J.L. La Contratación Administrativa. Madrid-1966.
- GONZALEZ REVILLA, L. La Hipoteca Naval. Madrid-1888.
- GOLDSCHMIDT, L. Handbuch des Handelsrechts. Stuttgart-1891.
- GORLA, G. Durata della garanzia nel contratto di costruzione di nave e termine de prescrizione dell'azione di responsabilità contro il costruttore. Riv. Diritto della Navigazione, 1961-I.

- GUIARD Y LARRAURI, T. Historia del Consulado de Bilbao. Bilbao-1913.
- GUILLEN, J.F. Historia Marítima Española. Madrid -1961.
- GULLÓN BALLESTEROS, A. Curso de Derecho Civil. Contratos. Madrid-1968.
- GRAZIANI. Appunti di Diritto della Navigazione. Nápoles-1938.
- HENNEBICQ. Le Navire. París-1904.
- HUET, P.D. Historia del Comercio y de la Navegación de los Antiguos. Madrid-1793.
- IZQUIERDO MONTORO, E. Temas de Derecho Mercantil. Madrid -1971.
- JUGLART, M. Les chantiers de construction et la garantie des vices cachés. Rev. Droit Maritime, 1972-II.

- JUGLART, M. Y
PONTAVICE, E. Comentarios a la Jurisprudencia
francesa. Rev. Droit Commercial, 1975,
nº3.
- LAUBABERE, A. Les éléments d'originalité de la
responsabilité contractuelle de la
Administration. París-1953.
- LEFEBVRE D'OVIDIO, A. Manuale di Diritto della Navigazio
ne. Milán-1953.
- Y PESCATORE, G.
- LEVILLAIN. Caractères juridiques des conven -
tions passées en vue de la cons -
truction de navires. Rev. Générale
du Droit, 1877-I.
- LEWIS-BOYENS. Dans Deutsche Seerecht. Leipzig-
1897.
- LORIZIO. Il contratto di appalto. Padua-1939.
- LYON-CAEN Y RENAULT. Traité de Droit Commercial. París-
1931.
- MACLACHLAN. A treatise on the Law of Merchant
Shipping. Londres-1923.

- MANZANEDO, J.A.,
HERNANDO, J. Y
GOMEZ REINO, E.
Curso de Derecho Administrativo Económico. Madrid-1970.
- MARAI, G.
De la condition juridique du Constructeur de Navires. Rev. Droit Maritime Comparé, 1926-II.
- MARTIN PEREZ, P.
Los bienes y su clasificación. En Nueva Enciclopedia Jurídica Seix. T. III, Barcelona-1951.
- MATILLA ALEGRE, R.
La Ley de Reforma del Sistema Tributario y las bonificaciones fiscales de la Ley de Renovación de la Flota Mercante. Rev. Derecho Mercantil, 1965-I.
- MEDINA, P.
Libro de Grandezas y cosas memorables de España. Madrid-1566.
- MENENDEZ MENENDEZ, A.
Naturaleza Jurídica del Contrato de Construcción de Buques. Rev. Derecho Mercantil, 1958-II.
- MESSINEO.
Dottrina Generale dei Contratto. Milán-1948.
- MIRABELLI.
Dell'appalto. En Il Nuovo Codice Civile Commentato, L. IV, T. II, Nápoles-1952.

- MIRABELLI. Gli atti non negoziali nel Diritto Privato Italiano. Nápoles-1955.
- MIRABELLI. Dei Contratti in generale. Turín-1958.
- MOSSA, L. Historia del Derecho Mercantil en los Siglos XIX y XX. Madrid-1948.
- NART, I. Contrato de Obra y Empresa. Rev. Derecho Privado-1951.
- OSSORIO MORALES, J. Lecciones de Derecho Civil. Obligaciones y Contratos. Parte General. Granada-1956.
- PASCIUTO. Dei Contratto de Costruzione di Nave. En Atti V Congresso Nazionale dei Dottori di Scienze Economiche e Commerce. Trieste-1925.
- PEPPENHEIM. Handbuch des Seerecht. Leipzig-1918.

- PIPIA. Trattato di Diritto Marittimo. Milán -1900.
- POLO, A. Leyes Mercantiles y Económicas. Madrid-1956.
- PUIG BRUTAU. Fundamentos de Derecho Civil. Barcelona-1956.
- PUIG PEÑA. Tratado de Derecho Civil Español. Madrid-1951.
- REDACCION DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE DERECHO MARITIMO. Boletín Informativo. Nº2 (febrero, 1975), Nº3 (Abril, 1975), Nº4 (Octubre, 1975). Madrid.
- REDACCION DEL ARCHIVO HISTORICO ESPAÑOL. Colección de Documentos inéditos para la Historia de España y sus Indias. Madrid-1930.
- REDACCION DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA. Ley de Partidas. Madrid-1807.
- REHME, P. Historia Universal del Derecho Mercantil. Madrid-1941.

- REZZONICO. Estudio de los contratos en nuestro Derecho Civil. Buenos Aires-1969.
- RIGHETTI, G. Contributo alla teoria dell'appalto per la costruzione di nave. Riv. dell' Diritto della Navigazione, 1966-I.
- RIPERT, G. Droit Maritime. Paris-1950.
- RODIERE, R. Navire et Navigation Maritime. Rev. Droit Maritime, 1975-Junio.
- RUBINO, D. L'appalto. Turín-1946.
- RUBINO, D. Proprietà della Nave in Costruzione. Riv. Diritto della Navigazione, 1952-II.
- RUBINO, D. L'appalto. En Trattato di Diritto Civile Italiano. Turín-1954.
- RUIZ VADILLO, E. Introducción al estudio teórico-práctico del Derecho Civil. Bilbao-1971-72.
- SANCHEZ CALERO, F. Instituciones de Derecho Mercantil. Valladolid-1973.

- SANCHEZ CALERO, F. Posible preferencia del crédito por el precio pendiente derivado del contrato de construcción con relación a la hipoteca naval. Bilbao-1976, Dictamen, n.p.
- SANCHEZ CALERO, F.J. El cumplimiento en el contrato de obra. San Sebastián-1976. Tesis Doctoral, n.p.
- SCIALOJA. Sistema del Derecho della Navigazione. Roma-1933.
- SCIALOJA. Lezioni di Derecho della Navigazione. Nápoles-1942.
- SCIALOJA. Corso di Derecho della Navigazione. Roma-1943.
- SCIVICCO, R. La nuova legge sulle costruzioni navali. Riv. Derecho della Navigazione, 1949-I.
- SERVICIOS DE INFORMACION PUBLICA DE LA O.N.U. Propuestas para futuras negociaciones proyectadas en la Conferencia sobre el Derecho del Mar. Crónica, Junio-1975, V. XII, nº6.

- SERVICIOS DE INFORMACION PUBLICA DE LA O.N.U. Repertorio de decisiones de Tribu -
nales Internacionales relativas a
la responsabilidad de los Estados.
Anuario de la Comisión de Derecho
Internacional, T. 1969. Fondo de Publi
caciones de la O.N.U.-1970.
- SERVICIOS DE INFORMACION PUBLICA DE LA O.N.U. Cuarto periodo de sesiones de la
Conferencia sobre el Derecho del
Mar. Crónica, Enero-1976. V. XIII, nº 1.
- SMEETERS, C. Droit Maritime et Fluvial. Bruselas-
1912.
- SMEETERS, C. Y WINKELMOLEN. Droit Maritime et Droit Fluvial.
Bruselas-1929.
- SMET, R. Droit Maritime et Droit Fluvial Bel
ges. Bruselas-1971.
- STOLFI, M. Appalto-Transporto. En Trattato di
Diritto Civile. Milán-1961, V. V, Fasc.
4º.
- TESTA, T. In tema di contributi per costruzio
ni di navi. Riv. Diritto della Naviga
zione, 1956-II.

- TESTA, T. La Pubblicità nel Diritto della Navigazione. Riv. Diritto della Navigazione, 1969-I.
- TORRENTE. Aspetti particolari della pubblicità nel Diritto della Navigazione. Riv. Diritto della Navigazione, 1952-I.
- TRABUCCHI. Istituzioni di Diritto Civile. Padova-1960.
- URIA, R. El Seguro Marítimo. Barcelona-1940.
- URIA, R. Derecho Mercantil. Madrid-1966.
- VALLET DE GOYTISOLO, J.B. Derechos de garantía sobre el buque y las aeronaves. En Estudios sobre Garantías Reales. Madrid-1973.
- VALVERDE, A.L. Compendio de Historia del Comercio. Madrid-1915.
- VEGA SANZ, R. Y BELTRAN FLOREZ, L. La Construcción Naval Española y la Integración Económica Europea. Madrid-1959.

- VICENTE Y GELLA, A. Curso de Derecho Mercantil Comparado. Zaragoza-1948.
- VIDARI. Corso di Diritto Commerciale. Turín-1926.
- VILLENAU, J. Nota relativa al Contrato de Construcción de Buque. Rev. Droit Maritime, 1974.
- VIVANTE, C. Instituciones de Derecho Comercial. Roma-1928.
- VOLLI. Costruzione della Nave. Riv. Diritto della Navigazione, 1959-I.
- ZABALA Y ALLENDE, F. El Consulado y las Ordenanzas de Comercio de Bilbao. Bilbao-1907.
- ZENO. Storia dei Diritto Marittimo Italiano nel Mediterraneo. Milán-1946.
- ZULUETA, B. Nuevos u permanentes conceptos y teorías logrados en los últimos años. En Crónica O.N.U., Agosto-Septiembre de 1975, V. XII, nº8.

- WAHL. Précis theorique et pratique de Droit
Maritime. Paris-1924.
- WUSTENDORFER. Seeschiffahrtsrecht. En Ehreuberg's. Leip
zig, VIII, 2^e, 1923.

INDICE-DE-MATERIAS

INDICE DE MATERIAS.-

	Pág.
I.- <u>E</u> <u>V</u> <u>O</u> <u>L</u> <u>U</u> <u>C</u> <u>I</u> <u>O</u> <u>N</u> <u>D</u> <u>E</u> <u>L</u> <u>A</u> <u>C</u> <u>O</u> <u>N</u> <u>S</u> <u>T</u> <u>R</u> <u>U</u> <u>C</u> <u>C</u> <u>I</u> <u>O</u> <u>N</u> <u>D</u> <u>E</u> <u>B</u> <u>U</u> <u>Q</u> <u>U</u> <u>E</u> <u>S</u> <u>Y</u> <u>D</u> <u>E</u> <u>L</u> <u>C</u> <u>O</u> <u>N</u> <u>T</u> <u>R</u> <u>A</u> <u>T</u> <u>O</u> <u>D</u> <u>E</u> <u>C</u> <u>O</u> <u>N</u> <u>S</u> <u>T</u> <u>R</u> <u>U</u> <u>C</u> <u>C</u> <u>I</u> <u>O</u> <u>N</u> .	
I-1- <u>E</u> <u>v</u> <u>o</u> <u>l</u> <u>u</u> <u>c</u> <u>i</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>H</u> <u>i</u> <u>s</u> <u>t</u> <u>o</u> <u>r</u> <u>i</u> <u>c</u> <u>a</u> <u>d</u> <u>e</u> <u>l</u> <u>a</u> <u>C</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>s</u> <u>t</u> <u>r</u> <u>u</u> <u>c</u> <u>c</u> <u>i</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>d</u> <u>e</u> <u>B</u> <u>u</u> <u>q</u> <u>u</u> <u>e</u> <u>s</u> ...	5.
I-1-1.-Primitiva evolución. ...	5.
I-1-2.-La Edad Media. ...	6.
I-1-3.-Las Ordenanzas de Consulados y Ligas ...	15.
I-1-4.-La Edad Moderna. ...	21.
I-1-5.-Edad Contemporánea. ...	30.
I-2.- <u>E</u> <u>v</u> <u>o</u> <u>l</u> <u>u</u> <u>c</u> <u>i</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>H</u> <u>i</u> <u>s</u> <u>t</u> <u>o</u> <u>r</u> <u>i</u> <u>c</u> <u>a</u> <u>d</u> <u>e</u> <u>l</u> <u>C</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>t</u> <u>r</u> <u>a</u> <u>t</u> <u>o</u> <u>d</u> <u>e</u> <u>C</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>s</u> <u>t</u> <u>r</u> <u>u</u> <u>c</u> <u>c</u> <u>i</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>d</u> <u>e</u> <u>B</u> <u>u</u> <u>q</u> <u>u</u> <u>e</u> <u>s</u> 38.
I-2-1.-Introducción. ...	38.
I-2-2.-La Edad Media. ...	39.
I-2-3.-Epoca Moderna. ...	41.
I-2-4.-Epoca Contemporánea. ...	48.
I-3.- <u>R</u> <u>e</u> <u>g</u> <u>u</u> <u>l</u> <u>a</u> <u>c</u> <u>i</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>d</u> <u>e</u> <u>l</u> <u>C</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>t</u> <u>r</u> <u>a</u> <u>t</u> <u>o</u> <u>d</u> <u>e</u> <u>C</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>s</u> <u>t</u> <u>r</u> <u>u</u> <u>c</u> <u>c</u> <u>i</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>d</u> <u>e</u> <u>B</u> <u>u</u> <u>q</u> <u>u</u> <u>e</u> <u>e</u> <u>n</u> <u>e</u> <u>l</u> <u>D</u> <u>e</u> <u>r</u> <u>e</u> <u>c</u> <u>h</u> <u>o</u> <u>C</u> <u>o</u> <u>m</u> <u>p</u> <u>a</u> <u>r</u> <u>a</u> <u>d</u> <u>o</u> .	
<u>N</u> <u>o</u> <u>r</u> <u>m</u> <u>a</u> <u>t</u> <u>i</u> <u>v</u> <u>a</u> <u>C</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>v</u> <u>e</u> <u>n</u> <u>c</u> <u>i</u> <u>o</u> <u>n</u> <u>a</u> <u>l</u> <u>C</u> <u>o</u> <u>m</u> <u>p</u> <u>a</u> <u>r</u> <u>a</u> <u>d</u> <u>a</u> 55.

I-3-1.-Derecho Francés.	... 55.
I-3-2.-Derechos Belga y Holandés.	... 57.
I-3-3.-Derecho Portugués.	... 58.
I-3-4.-Derecho de la Alemania Federal.	... 60.
I-3-5.-Derecho Anglosajón.	... 62.
I-3-6.-Derecho Italiano.	... 63.
I-3-7.-Derecho Japonés.	... 68.
I-3-8.-Derecho Hispanoamericano.	... 71.
I-3-9.-Derecho de la U.R.S.S.	... 69.
I-3-10-Derecho Español.	... 75.
I-3-11-Normativa Convencional Comparada.	... 78.
I-3-12-Tendencia al Contrato-tipo Uniforme.	... 82.

II.-CONCEPTO DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE
BUQUES Y CLASES DE CONSTRUCCION

II-1-1.- <u>Concepto.</u>	... 88.
II-1-2.-Caracteres Jurídicos del Contrato de Construcción de Buques.	... 103.
II-2.- <u>Clases de Construcción de Buques.</u>	... 114.
II-2-1.-Tipos.	... 114.
II-2-2.-Subtipos.	... 121.

III.- <u>NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUES.</u>	
III-1.- <u>Introducción.La calificación contractual y su trascendencia.</u>	... 135.
III-2.- <u>Aportaciones del Comitente en el Contrato de Construcción de buques.</u>	... 153.
III-3.- <u>El Contrato de Construcción de Buque bajo aportaciones del Astillero Constructor.</u>	... 174.
III-3-1.- <u>Introducción.</u>	... 174.
III-3-2.- <u>La tesis de la Compraventa de cosa futura.</u>	... 178.
III-3-3.- <u>La tesis del Arrendamiento de Obras.</u>	... 187.
III-3-3-1.- <u>Aspectos generales.</u>	... 187.
III-3-3-2.- <u>La propiedad del buque durante la construcción.Forma de adquisición de esa propiedad.Tesis doctrinales.</u>	... 189.
III-3-3-3.- <u>Adquisición originaria del buque por el Comitente.</u>	... 196.
III-3-3-4.- <u>El supuesto de las recepciones parciales del Comitente durante la construcción.</u>	... 206.
III-4.- <u>El supuesto de buques construídos en serie.</u>	... 210.

III-5.- <u>Ambito de la libertad pactional en el Contrato de Construcción de Buque.</u>	... 213.
III-6.- <u>Principales consecuencias de la tesis de la atribución de propiedad del buque en construcción al comitente.</u>	... 220.
A) Seguros sobre el buque en construcción.	... 221.
B) Hipoteca del buque en construcción.	... 225.
C) Responsabilidad por pérdida o daños del buque en construcción.	... 235.
D) Quiebra del astillero constructor o del comitente durante la construcción del buque.	... 238.
E) Transmisibilidad del buque en construcción.	... 241.
IV.- <u>EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUE A LA LUZ DEL DERECHO POSITIVO ESPAÑOL.</u>	... 244.
V.- <u>LA POSIBLE UNIFICACION DE CRITERIOS, RESPECTO AL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUE, POR MEDIO DE LOS CONTRATOS-TIPO INTERNACIONALES.</u>	... 257.

VI.-CONCLUSIONES DELIMITADORAS DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUE. ...272.

APENDICES.

Iº.-Contrato para la Construcción de Buques en Astilleros Noruegos. ...292.

IIº.-Contrato para la Construcción de Buques de la The Shipbuilders Association of Japan. ...306.

IIIº.-Contrato para la Construcción de Buques de la Asociación de Constructores de Suecia. ...342.

IVº.-Contrato para la Construcción de Buques de la Asociación de Armadores del Oeste de Europa. ...354.

INDICE BIBLIOGRAFICO. ...378.

INDICE DE MATERIAS. ...400.

