



881209

UNIVERSIDAD ANAHUAC

ESCUELA DE DERECHO
con estudios incorporados a la
Universidad Nacional Autónoma de México

17
rej.

**LOS PRIVILEGIOS EN EL PROCESO DE
CONSTRUCCION DE LOS BUQUES**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
IÑIGO XAVIER REYNOSO DE TERESA

**TECIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

ABREVIATURAS.....	
INTRODUCCION.....	

CAPITULO I

Pág.

1. - ANTECEDENTES HISTORICOS.....	1
1.1. - LA ANTIGÜEDAD.....	1
1.2. - LA EDAD MEDIA.....	5
1.2.1. - LOS ROLES DE OLERON.....	6
1.2.2. - EL CONSULADO DEL MAR.....	7
1.3. - LOS TIEMPOS MODERNOS.....	10
1.3.1. - LA ORDENANZA FRANCESA DE 1681.....	10
1.3.2. - LAS ORDENANZAS DE BILBAO.....	13
1.3.3. - EL CODIGO DE COMERCIO DE 1807 (FRANCIA).....	13
1.4. - MEXICO.....	14
1.5. - TENDENCIAS A LA UNIFICACION INTERNACIONAL..	18

CAPITULO II

2. - EL BUQUE.....	22
2.1. - DEFINICION.....	22
2.2. - NATURALEZA JURIDICA.....	31
3. - LA CONSTRUCCION DEL BUQUE.....	37
3.1. - NATURALEZA JURIDICA.....	42
3.2. - DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES EN MATERIA DE CONSTRUCCION, DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMER CIO MARITIMOS.....	43
3.2.1. - ARTICULO 98.....	43
3.2.2. - ARTICULO 99.....	46
3.2.3. - ARTICULO 100.....	49
3.2.4. - ARTICULO 103.....	50
3.2.5. - ARTICULO 104.....	50
3.2.6. - ARTICULO 105.....	51
3.3. - TIPOS DE CONSTRUCCION.....	52

CAPITULO III

Pág.

4. - CONSTRUCCION POR ECONOMIA.....	53
4.1. - FRANCIA.....	54
4.2. - ITALIA.....	57
4.3. - ESPAÑA.....	58
4.4. - MEXICO.....	60
5. - CONSTRUCCION "A FORFAIT" (por encargo).....	67
5.1. - FRANCIA.....	67
5.2. - ITALIA.....	70
5.3. - INGLATERRA.....	71
5.4. - ESPAÑA.....	73
5.5. - MEXICO.....	73
5.5.1. - COMPRAVENTA DE COSA FUTURA.....	77
5.5.1.1. - CLASIFICACION DE ESTE CONTRATO EN RE--	
LACION A LA CONSTRUCCION DE UN BUQUE..	78
5.5.1.1.1. - CONTRATO BILATERAL.....	78
5.5.1.1.2. - CONTRATO ONEROSO.....	79
5.5.1.1.3. - CONTRATO CONMUTATIVO.....	79
5.5.1.1.4. - CONTRATO INNOMINADO.....	81
5.5.1.1.5. - CONTRATO FORMAL.....	82
5.5.1.1.6. - CONSENSUAL EN OPOSICION A REAL.....	82
5.5.1.1.7. - DE TRACTO SUCESIVO.....	82
5.5.1.1.8. - CONTRATO PRINCIPAL.....	83
5.5.1.2. - OBLIGACIONES DEL VENDEDOR.....	83
5.5.1.3. - OBLIGACIONES DEL COMPRADOR.....	84

CAPITULO IV

6. - PRIVILEGIOS E HIPOTECAS.....	85
6.1. - PRIVILEGIOS.....	85

	Pág.
6.1.1. - LOS PRIVILEGIOS EN LAS DIFERENTES LEGIS-	
LACIONES.....	88
6.1.2. - CONVENCION DE BRUSELAS, 1926.....	89
6.1.3. - MEXICO.....	91
6.1.4. - LOS PRIVILEGIOS EN LA CONSTRUCCION DE --	
LOS BUQUES.....	94
6.2. - HIPOTECA MARITIMA.....	97
6.2.1. - ANTECEDENTES HISTORICOS.....	97
6.2.2. - LA HIPOTECA MARITIMA EN LAS DIFERENTES -	
LEGISLACIONES.....	99
6.2.3. - CONVENCION DE BRUSELAS, 1926.....	100
6.2.4. - MEXICO.....	101

CAPITULO V

7. - CONFERENCIA DE ESTOCOLMO (1963) Y CONVENCION DE BRU	
SELAS (1967).....	105
7.1. - CONFERENCIA DE ESTOCOLMO (1963).....	105
7.2. - CONVENCION DE BRUSELAS (1967).....	109
7.3. - EL SISTEMA REGISTRAL DE MEXICO, EN MATERIA -	
MARITIMA, EN RELACION A LO EXPUESTO EN LA --	
CONFERENCIA Y EN LA CONVENCION.....	113
CONCLUSIONES.....	115
BIBLIOGRAFIA.....	

ABREVIATURAS

art(s). - - - - artículo(s)
C. Civ. - - - - Código Civil.
C. Com. - - - - Código de Comercio.
Fracc. - - - - Fracción.
IBA - - - - - International Bar Association.
L.F.T. - - - - - Ley Federal del Trabajo.
L.N.C.M. - - - - - Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
S.C.T. - - - - - Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Trad. - - - - - Traducción.

I N T R O D U C C I O N

A lo largo del presente estudio, trataremos de hacer un análisis de una figura, a la cual por lo general, no se le ha dado la importancia que realmente reviste; la construcción de los buques.

Si bien la industria y la ingeniería naval se han desarrollado y evolucionado constantemente, el aspecto jurídico de la construcción no ha sido atendido con la profundidad que requiere, y especialmente en nuestro país.

La construcción de los buques, representa actualmente la inversión de muchos millones, en cualquier país, tanto para los constructores, como para los acreedores que otorgan créditos.

Es de mi particular interés, el hacer resaltar los aspectos que considero, merecen una mayor atención y estudio; ofreciendo un pequeño y humilde punto de vista personal, a través del presente trabajo.

En los antecedentes históricos, se podrá observar que a través de los tiempos, no se ha resaltado el aspecto general de la construcción, mas bien se hace referencia a aspectos individuales que se consideran en la misma.

Se plantean también las discusiones que se han suscitado en relación al buque, en sí mismo, como -

objeto y a su naturaleza jurídica, como preámbulo a lo relativo a la construcción de los navíos.

De las formas de construcción de los buques -- se hace un breve análisis, con el fin de conocer -- sus características y los problemas que se plantean en relación a las mismas.

Posteriormente, se hace una exposición de lo -- relativo a los privilegios, que no se encuentran -- previstos en nuestra legislación marítima por lo -- que toca al aspecto específico de la construcción.

Por lo que toca a la hipoteca, para la cons- -- trucción de los buques, que si bien, esta prevista, considero que se podría analizar más profundamente, con el fin de asegurar a los eventuales acreedores, las garantías de sus créditos.

Finalmente se hace una breve referencia a los -- trabajos que a nivel internacional, se han llevado -- a cabo, para unificar criterios, respecto a los de- -- rechos sobre la construcción de los buques.

Repito, de ninguna manera pretendo ofrecer la -- solución a las discusiones doctrinales y a las la- -- gunas que pudieran existir en la legislación, única -- mente ofrezco mi punto de vista, respecto a las ma- -- terias que, considero, requieren de un análisis y -- estudio más detallado.

Expuesto lo anterior, entro en la materia de análisis de la presente tesis...

1. - ANTECEDENTES HISTORICOS.

De aquellos días en que los Fenicios al iniciar la construcción naval a gran escala, marcaron un importantísimo avance en el desarrollo de la industria naval; hasta nuestros tiempos, han transcurrido aproximadamente tres mil quinientos años.

A lo largo de estos treinta y cinco siglos, es impresionante la dinámica y constante evolución que han experimentado, tanto la ingeniería como la industria naval.

Pero, por lo que toca al aspecto jurídico de la construcción de los buques, desafortunadamente, no ha experimentado el mismo desarrollo que el aspecto técnico, lo cual, si bien es comprensible, se puede considerar una de las causas por las que aún existe un razonable retraso del primero, en relación con el segundo.

1.1. - LA ANTIGÜEDAD.

La primera legislación, en la que se regulan aspectos de la construcción de los buques, se encuentra hacia el año 2100 antes de Cristo N.S. Se trata del Código de Hammurabi, el cual, es la más antigua redacción de leyes que se conoce (1).

1 Cfr. ANTONIO SCIALOJA: Sistema del Derecho de la Navegación (traducción de Delia Viterbo y Santiago Sentís); Bosch, Buenos Aires, 1950, p. 66.

Hacia el siglo XV antes de Cristo, los Fenicios, dan un gran impulso al comercio marítimo; se extienden al mundo Occidental de entonces, creando grandes centros de intercambio de productos.

Sin embargo, no obstante ser ellos los que acapararon el tráfico marítimo más importante y próspero de la antigüedad, casi no queda nada de sus leyes marítimas.

Por el siglo VII antes de Cristo y como consecuencia de la navegación, en la Isla de Rhodas, aparece la legislación Rhodia, primera en ser asentada por escrito y que es fruto del auge del comercio marítimo en esos tiempos. Estas leyes impusieron una extraordinaria influencia en otros pueblos de la antigüedad, especialmente, sobre los romanos, quienes asimilaron gran parte de sus disposiciones.

Del año 146 antes de Cristo, al 527 de nuestra era, se ubica el período romano.

Los romanos, son los primeros en determinar un concepto del buque, "NAVEM", al que definieron como;... "Toda construcción flotante de cualquier forma y dimensiones, apta para transporte en aguas marinas, fluviales o lacustres" (2).

2 Cfr. ANTONIO BRUNETTI: Derecho Marítimo Privado Italiano -- (versión española por R. Gay de Montellá); Tomo I, Bosch, - Barcelona, 1950, p. 144.

Pertenecía la "Navem", a las "rex conexae" -- (las que constan de cosas heterogéneas ligadas conjuntamente y adheridas artificialmente).

Con los romanos la navegación toma gran importancia, especialmente durante la época imperial. -- Las flotas de comercio, armadas por particulares, -- generalmente para el transporte de grano y mármol, -- navegaban por el Mediterráneo, por el Mar Rojo, el Océano Indico e incluso el Océano Atlántico.

La nave podía construirse con materiales ajenos (parteneciendo en este caso al propietario de los materiales), siempre y cuando dispusiera de -- ellos de buena fé, debiendo pagarlos en relación a la cantidad y calidad en que se hubiera dispuesto -- de los mismos.

El sucesivo período bizantino se enfrenta con una evolución de la técnica y la economía marítima -- y esto explica la mayor importancia que ofrece la -- navegación, del pequeño tráfico a base asociativa.

Al producirse la separación del Imperio Romano de Oriente del de Occidente, surge el Derecho Marítimo en las leyes Basílicas, el monumento más importante del derecho bizantino que tuvo vigencia en to do el Mediterráneo y al amparo de cuyos preceptos se desarrolló el comercio marítimo.

A este período corresponden dos figuras asocia tivas, a través de la participación de todos los in teresados en los beneficios de la expedición:

"LA COLONNA" era una asociación de personas -- que se distribuían las pérdidas y ganancias que resultaban de las travesías, que se efectuaban con fi nes comerciales.

Se elaboraba una lista o "colonna" en la que se asentaban los participantes que aportaban capita les para construir un navío, así como a los comer-- ciantes que participaban en las expediciones, anotán dose la parte correspondiente a cada asociado capi talista. Las ganancias o las pérdidas se repartían en proporción a las aportaciones.

"LA COMMENDA", institución asociativa de perso nas interesadas en el comercio por mar (3).

En ésta, una persona, promotor de la empresa, -- mas tarde señor de la nave, reunía un grupo de gen tes interesadas en construir un barco. Recibía di nero o géneros de los comerciantes para negociar -- los, debiendo devolver capital y beneficios, reser vándose una parte para los propietarios del buque.

Entre el 600 y el 800 d. de C., se sitúa la cu na de un ordenamiento de Derecho Marítimo absoluta mente original, la "Ley Pseudorhodia". Constituye un verdadero código naval que tuvo una prolongada -- difusión en el Imperio de Oriente e indiscutiblemen te una gran influencia sobre la legislación maríti

3 Cfr. ANTONIO SCIALOJA: Saggi di storia del Diritto Maritti mo; Unione Arti Grafiche, Roma, 1946, p. 73.

ma que posteriormente le siguió, en el Mediterráneo (4).

El material de esta colección (de origen privado), procede solo en una pequeña parte de las fuentes justinianas y de las disposiciones provinciales; pero deriva, en especial modo, de las costumbres de las costas Orientales del Mediterráneo.

Con la caída del Imperio Romano de Occidente, continúa vigente el derecho elaborado por los jurisconsultos romanos, si bien declinó su aplicación -- con los años, sentó bases, que, junto con los usos y costumbres del mar, constituyeron verdaderos monumentos jurídicos y "Piedra angular" de las legislaciones posteriores.

1.2. - LA EDAD MEDIA:

Del siglo VII al X, los árabes dominaron a la potencia marítima de Bizancio, pues eran los poseedores del señorío de los mares.

Su comercio fué sobre todo de piratería, a través de sus emporios comerciales fundados a lo largo de la costa del Asia Menor, de Siria y de la parte septentrional de Africa, hasta España.

Por lo tanto, al comienzo de la Edad Media, la producción legislativa quedó paralizada. Mas no se-

4 Cfr. JOSE DOMINGO RAY: Derecho de la Navegación; Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1964, p. 23.

retrasó la aplicación del Derecho Romano y Bizantino ya que, la legislación marítima maduró, adoptando la Italia Meridional la "Ley Pseudorhodia", como costumbre.

Además, esa "paralización", no impidió que se recogieran y aplicaran en el Derecho Marítimo los - "buenos usos del mar", practicados estrictamente en los tiempos de las Cruzadas.

Una de las características más notables de este período es la existencia de dos órdenes jurídicos; el escrito, por lo que tocaba al derecho civil y al terrestre, y el consuetudinario, que se aplicaba en lo relativo al mar.

El "JUS NAVALE RODIORUM", en Italia, se mantuvo incolumne como derecho consuetudinario. Este derecho maduró de tal forma en la cuenca del Mediterráneo, que posteriormente fué recogido en el "Consulado del Mar".

1.2.1. - LOS ROLES DE OLERON:

(Olerón es una pequeña isla que se encuentra en el Canal de la Mancha).

Los Roles de Olerón, tienen un origen jurisprudencial, comprenden las reglas aplicables al Derecho Marítimo en uso, en las costas europeas del - - Atlántico, formadas por las decisiones (roles), de un tribunal constituido a fines del siglo XII en --

esa isla (5).

Su autoridad se extendió a los países del Norte y hasta las ribéras del Báltico y llegó a ser -- una norma general en los juicios sobre asuntos marítimos. Su aplicación se extendió, en virtud de las adaptaciones y traducciones que se fueron realizando.

1.2.2. - EL CONSULADO DEL MAR:

Al igual que los "Roles de Olerón", el Consulado del Mar es una recopilación de todos los usos y costumbres de entonces.

Era éste el nombre del tribunal marítimo de Barcelona (6).

Esta colección, aceptada de común acuerdo en todo el Mediterráneo, por navegantes y comerciantes, contenía disposiciones relativas a la construcción de buques, a los derechos y a las obligaciones de los tripulantes y a los fletamentos, entre muchas otras.

Se disputan esta compilación: Francia, Italia y España, pero a pesar de todas las teorías que in--

5 Cfr. GEORGES RIPERT: Compendio de Derecho Marítimo (traducción de Pedro G. San Martín); Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, 1954, p. 19 y 20.

Cfr. DANIEL DANJON: Traité de Droit Maritime; Tome Premier, 2a. ed., Mourille Ozanne et Cie., París. 1926, p. 11.

6 Cfr. G. RIPERT: op. cit., p. 19.

tentan justificar su origen, el ejemplar mas anti--
guo que se conoce está redactado en catalán y edita-
do en Barcelona, razón por la cual se le considera-
de España (7).

El Consulado del Mar puede considerarse como -
un verdadero código ya que, contempla todas las - -
instituciones de Derecho Marítimo y establece los -
lineamientos generales y reglas de casi todas estas
instituciones (8). Fué desde el siglo XIV hasta el
año 1700, impreso y traducido a todas las lenguas -
europeas y en muchos lugares se le consideró norma-
consuetudinaria.

Consta su cuerpo de 334 preceptos, conteniendo
los primeros cuarenta y cinco capítulos, las reglas
de procedimiento que regían en los tribunales de Va
lencia.

Comienza el texto de las recopilaciones en el-
capítulo cuarenta y seis que lleva el título:

AQUI EMPIEZAN LAS BUENAS COSTUMBRES DEL MAR
(9).

De los capítulos cuarenta y siete al cincuenta

7 Cfr. D. DANJON: op. cit., p. 13.

8 Cfr. HECTOR ADOLFO SCHULDREICH: Derecho de la Navegación; -
2a. ed., Lumen, Buenos Aires, 1954, p. 14.

9 Capítulo XLVI del Libro del Consulado del Mar (traducción -
castellana de Juan Ramón Parellada); Ministerio de Asuntos-
Exteriores, Dirección General de Relaciones Culturales, Ma-
drid, 1955, p. 9.

y dos inclusive, se observan algunas reglas relativas a la -- construcción, pero en relación a la asociación en - participación para llevarla a cabo, así como disposiciones de responsabilidades de los asociados y -- del constructor para con ellos.

El capítulo cincuenta y tres, trata lo relativo a las obligaciones del constructor y del calafate - respecto del patrón.

Se observan las obligaciones recíprocas entre-ambas partes, tales como, para el constructor, el - de hacer una obra buena y duradera; mientras que el patrón debía respetar el que el constructor y calafate, siendo aptos y capaces, continuaran la obra - hasta su conclusión.

Se señala como regla, que el patrón, si la - - obra se lleva a cabo con diligencia y en las condiciones pactadas, no retire al constructor y al calafate, sino hasta que se llegue a un arreglo entre - ambas partes y solo hasta este punto, los encargados de la construcción diésen su consentimiento para que otros la continuaran.

Por otro lado, si los maestros constructores - o calafates no son capaces de llevar a cabo la - -- obra, el patrón puede removerlos y encargarla a - - otras personas, sin la obligación de que aquellos - otorguen su consentimiento. Además, son responsables de los daños y perjuicios que sufra el patrón - por una obra mal hecha.

Se habla también de los salarios que debe pagar el patrón y de la forma, sea por tanto alzado o por jornal (10).

En el capítulo cincuenta y cuatro, está previsto lo que se refiere a la construcción por tanto alzado, señalando los términos en que se debe llevar a cabo. Se da el derecho a los obreros, de embargar la obra hasta que se les cubra lo que se les adeuda, en determinadas condiciones.

Se observa también lo relativo a las multas -- que pudieran imponerse en caso de que la obra no -- sea entregada en el tiempo estipulado, así como el pago de daños y perjuicios entre ambas partes (11).

1.3. - LOS TIEMPOS MODERNOS.

1.3.1. - LA ORDENANZA FRANCESA DE 1681.

A fines del siglo XVII abundaban, especialmente en Francia, los documentos de Derecho Marítimo; - la gran cantidad de usos y costumbres existentes, - recopilados en algunos textos, cuya vigencia territorial era a veces, imprecisa, creó un verdadero -- caos en materia marítima, a pesar de la uniformidad de aquellos. Esencialmente calcada sobre la "Guía - del Mar" (recopilación de sentencias dictadas por - los jueces del Almirantazgo Francés y atribuidas a-

10 Cfr. *ibid.*, pp. 11-12.

11 Cfr. *ibid.*, pp. 12-13.

un jurisconsulto privado), tiene su origen la Ordenanza Francesa de 1681.

Bajo el reinado de Luis XIV se comisionó al Ministro de la Marina, Colbert, para que redactase -- una ordenanza sobre comercio marítimo. Esta Ordenanza, de agosto de 1681, es una de las mas notables que emanaron de aquella época, obra muy extensa, que comprende a la vez el Derecho Marítimo Público y el Derecho Marítimo Privado. De inmensa repercusión en Europa, se inspiró en las costumbres de los puertos Occidentales y del Norte.

Su materia, está distribuída de la siguiente forma:

Libro I, "De los oficiales del Almirantazgo y su jurisdicción"; Libro II, "De las gentes y navíos de mar"; Libro III, "De los contratos marítimos"; - Libro IV, "De la policia de puertos, costas, radas y riberas del mar"; y el Libro V, "De la pesca que se hace en el mar" (12).

Cada libro esta subdividido en títulos y éstos en artículos.

Fué esta Ordenanza, objeto de un excelente comentario hecho por Valin (consejero del Almirantazgo de la Rochelle) y por Emerigon (abogado del Par-

12 Cfr. RENE-JOSUE VALIN: Nouveau Commentaire sur L'Ordonnance de la Marine, du mois d'août 1681 (reimpresión conmemorativa del trescientos aniversario, por la Asociación Francesa de Derecho Marítimo); Tomos I y II, Imprimerie Chirat, París, 1981.

lamento de Aix y mas tarde consejero del Almirantazgo de Marsella), ya que, ambos trataron de poner en relieve y conciliar los principios vigentes en la - cuenca del Mediterráneo y del Atlántico. Con ella - se inició una nueva era en la historia del Derecho - Marítimo.

Durante mas de un siglo y medio es -- ella la que se estudia o comenta en -- casi todos los países: unos rellenan - con sus prescripciones las lagunas de su propia legislación; otros redactan sus códigos a la imagen suya (13).

Por lo que respecta a la construcción de bu - ques, es muy poco lo que dispone esta Ordenanza.

En ella, se dá mas importancia al carpintero - y calafate, así como a los aprendices de estos ofi - cios, que a la construcción misma, todo en función - de que eran ellos los responsables de hacer una bue - na construcción.

* El Libro II, Capítulo IX, artículo I al VII, - disponen lo relativo a los carpinteros y calafates - (14).

Específicamente, los artículos III y VII, se - refieren a la inspección de las construcciones y a - la contratación de obreros para incrementar las - -

13 ARTHUR DESJARDINS: De cive; citado por D. Danjon: op. cit., p. 16.

14 Cfr. R.J. VALIN: op. cit., pp. 557 - 562.

construcciones, respectivamente (15).

1.3.2. - LAS ORDENANZAS DE BILBAO.

Gran importancia por la influencia que tuvieron en el campo de las Ordenanzas de la Marina, hay que reconocer a las Ordenanzas de Bilbao.

En 1511, se fundó el Consulado de Bilbao, el cual redactó las ordenanzas de 1531, 1560 y 1737 -- (16), estas últimas las más conocidas, son recopilaciones de las sentencias producidas durante el reinado de Felipe V. Con ellas se establece en España, una definida orientación a la unidad en materia marítima.

En ellas no se hace ninguna mención especial - en lo que se refiere a la construcción de buques.

1.3.3. - EL CODIGO DE COMERCIO DE 1807.

Francia, con su Código de Comercio, redactado en 1807 y promulgado en 1808, inicia la época de la codificación.

El libro II de este Código, se dedica a lo relativo al comercio marítimo, basándose en partes en la Ordenanza de 1681. El maestro Ripert critica esta parte del Código, señalando que "no es excelente", en virtud de que la Ordenanza de 1681 toca a -

15 Cfr. *ibid.*, pp. 559 y 562.

16 Cfr. J.D. RAY: *op. cit.*, p. 33.

la vez derecho público y derecho privado y todo lo que se refiere a la organización de la marina se encuentra en ella y en dicho Código no se observa lo que concierne al derecho público (17).

Desde la fecha de su promulgación, hasta nuestros días, es el que rige el Derecho Marítimo en -- Francia, completado con leyes posteriores sobre: -- hipoteca marítima, abordaje y privilegios marítimos, entre otras.

Después de la aparición de este Código, el -- afán de codificación se propagó velozmente y la mayoría de los países que sancionaron sus ordenamientos con posterioridad, se inspiraron en aquél. Incluso hay quienes lo consideran "el padre de todos los códigos actuales" (18).

Con lo expuesto hasta este punto, se puede decir que se cierra lo que se refiere a los antecedentes históricos, pues tanto la Ordenanza de 1681, como las Ordenanzas de Bilbao, constituyen los puntos de partida de las legislaciones de un gran número de países europeos y americanos.

Por ello, pasamos a continuación, a hacer un breve bosquejo en relación a los antecedentes de la legislación marítima en México.

1.4. - MEXICO.

17 Cfr. G. RIPERT: op. cit., p. 21.

18 Cfr. H. A. SCHULDREICH T.: op. cit., p. 15.

Son pocos los datos con que se cuenta, en relación al desarrollo de la legislación marítima en -- nuestro país.

Los antecedentes respecto a nuestros ordena--- mientos marítimos se remontan a finales del siglo - XVIII en que, se le dió vigencia a las "Ordenanzas- de Bilbao" que traspasando los mares, se aplicaron- en México durante largos años.

Las "Ordenanzas de Bilbao" tuvieron vigencia - legal hasta el 27 de Mayo de 1854, fecha en la cual, entró en vigor el primer Código de Comercio Mexicano, que comprendió tanto la materia marítima, como- la terrestre. Redactado sobre los modelos de los -- códigos francés y español que entonces regían; se - le conoce como el "Código Lares", por la influencia que en su promulgación tuvo el Ministro de Justi- - cia, Negocios Eclesiásticos e Instrucción Pública,- Don Teodosio Lares (19).

En 1855 deja de surtir efectos este Código y - se vuelven a aplicar las "Ordenanzas de Bilbao", pe- ro en tiempos del Imperio (1863), se restaura su vi- gencia (20), hasta el 20 de julio de 1884 en que co- menzó la vigencia del Código publicado ese año. En este último la materia marítima se trata en forma - superficial e incluso no se observa nada referente-

19 Cfr. JORGE BARRERA GRAF: Tratado de Derecho Mercantil; -- Porrúa, México, 1957, p. 79.

20 Cfr. *ibid.*, p. 80.

a los privilegios de los buques. Corta fué la vida de este código, ya que el vigente, publicado el 15 de septiembre de 1889, entró en vigor a partir del 1.º de enero de 1890 y regula aún en forma superficial, en su contenido original, la materia marítima.

Por lo que se refiere a la construcción de los buques que se contenía en el Libro Tercero, del Comercio Marítimo, específicamente el artículo 665 -- disponía:

Art. 665.- Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir en lo relativo a su construcción y aparejo, los sistemas que mas convengan a sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán a lo que las leyes y reglamentos de administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos (21).

Como se puede observar, no había disposiciones expresas para regular la construcción de los navíos, se dejaba al arbitrio de los constructores el llevar a cabo las obras en la forma en que desearan, pero apejándose a la reglamentación relativa a la navegación, aduanas, etc., como se indica.

Lo anterior es comprensible, toda vez que en -

21 Art. 665 Legislación Mercantil y Leyes Conexas; 14a. ed., - Ediciones Andrade, S.A., México, 1976, p. 87.

el país no existían astilleros con la capacidad suficiente para hacer buques de grandes dimensiones, - por lo tanto, únicamente se construían pequeñas embarcaciones y se efectuaban algunas reparaciones menores.

Por las mismas razones, las compañías navieras se veían forzadas a importar de otros países, buques de las características que sus actividades requerían y en la mayoría de las ocasiones, las reparaciones más significativas y complejas, eran también efectuadas en el extranjero.

El Código de 1890, ha sufrido multitud de reformas, con el fin de complementarlo, llenar algunas de sus lagunas y modernizar los preceptos que lo conforman. Al efecto y por lo que se refiere a la materia marítima, el 21 de noviembre de 1963, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero del mismo año, derogando por el artículo 2º transitorio, los artículos contenidos en el Libro tercero, "DEL COMERCIO MARITIMO".

En la mencionada Ley de Navegación y Comercio Marítimos; el Libro tercero, Del Comercio Marítimo; Título I, De las cosas; Capítulo I, De la construcción del navío, los artículos 93 al 105 inclusive, disponen aún en forma elemental, una materia de tan grande importancia, como lo es, -

la construcción de los buques (22).

A lo largo del presente estudio, iremos analizando los preceptos señalados en el párrafo anterior.

Se ha complementado al Código de 1890, en lo que toca a la materia marítima, con: el "Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional"; la "Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana" -- (1981); el "Reglamento a los capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana" (1981), y el "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional" (1982) (23). Los tres primeros contienen algunas disposiciones relativas a la construcción de buques.

1.5. - TENDENCIAS A LA UNIFICACION INTERNACIONAL.

Podemos observar el carácter internacional, -- que desde sus orígenes, tiene el Derecho Marítimo.

En un inicio, a través de los usos y costumbres adoptados por varios países y aplicados con -- cierta uniformidad en diversos continentes.

22 Cfr. Arts. 98-105 Ley de Navegación y Comercio Marítimos -- (Legislación Mercantil y Leyes Conexas); 14ª ed., Ediciones Andrade, S.A., México, 1976, pp. 1234-15 y 1234-16.

23 Cfr. Código de Comercio y Leyes Complementarias; 48ª ed., -- Editorial Porrúa, S.A., México, 1987, pp. 545, 557, 565 y 573.

Posteriormente, la aparición de los Consulados, las Ordenanzas y otras recopilaciones, de nueva -- cuenta, influyen en un gran número de países, independientemente de aquellos en que tuvieron su origen.

Es al entrar a esta etapa de la historia, en -- que los países comienzan a codificar la materia marítima, en forma particular, atendiendo a sus propias características y determinando sus disposiciones administrativas, como el Derecho Marítimo adquiere, hasta un cierto punto, un carácter nacional.

Sin embargo, las materias que abarca el Dere-- cho Marítimo, como son los buques, las personas que en ellos viajan, los contratos y las partes que en ellos intervienen, así como los riesgos, tienden a universalizarlo.

Las diferencias en las legislaciones de los -- países, a menudo provocan conflictos, por lo que se hace sentir la necesidad de uniformar el Derecho Ma rítimo.

Señala el maestro Brunetti, que para lograr la unificación legislativa, el proceso típico es el de las convenciones o a través de los tratados interna cionales que tiendan a disminuir los conflictos de leyes, en función de la aplicación de una norma común o que contengan principios de interés general -- que los estados se obligan a observar o que hacen --

de observancia general a sus ciudadanos (24).

Numerosos trabajos se han llevado a cabo, con la intención de unificar el Derecho Marítimo, por - asociaciones, congresos, conferencias internacionales y convenciones.

Nuevamente, nos encontramos con la escasa atención que se ha brindado a la construcción de buques, en materia de financiamiento y de garantías.

No es sino hasta los años de 1956 y 1958, en - que la International Bar Association (IBA), discute en dos conferencias (Oslo y Colonia, respectivamente), los problemas legales en relación a las garantías, respecto a los buques en construcción.

En la conferencia de Oslo, se hizo el planteamiento del problema y en la de Colonia se presentó un reporte impreso con el título:

Contratos Internacionales para la - -
Construcción de Buques. Unificación -
de leyes nacionales relativas al re--
gistro de buques en construcción (25).

Anexo a este reporte, se entregó un proyecto - preliminar de Convención. Aprobado por la IBA, este proyecto, se envió al Comité Marítimo Internaciou

24 Cfr. A. BRUNETTI: op. cit., p. 47.

25 Conférence de Stockholm, 1963; Comité Maritime International; Imprimeries Générales Lloyd Anversois, Anvers, --- 1963, p. 309.

nal, a la Organización Consultiva Marítima Inter-Gubernamental en Londres y a la Comisión de Leyes Internacionales, de las Naciones Unidas.

En 1963 se lleva a cabo la Conferencia de Estocolmo, que significó un importante avance en materia de unificación internacional, para la construcción de buques. Cuatro años después, la Convención de Bruselas de 1967, modifica el proyecto de Estocolmo, parcialmente, variando algunos términos y artículos, agregando algunos mas. Ambas, conferencia y convención, serán motivo de capítulo aparte, en el que posteriormente las analizaremos (26).

26 "Vide Infra", pp. 105-114.

2. - EL BUQUE.

Resulta indispensable hacer referencia al objeto metajurídico del presente estudio, el buque, el cual, como expresa el maestro Fariña:

...es el instrumento de la navegación y por ello constituye una noción originaria y fundamental del Derecho Marítimo (27).

El determinar el concepto del buque, no resulta fácil ya que las embarcaciones, diques, pontones, entre otros, empleados en los espacios marítimos, son de muy distinta naturaleza.

Debido a que por lo general, las legislaciones no establecen el concepto del buque o navío, es necesario remitirse a la doctrina, en la cual se encuentran diferentes criterios en relación a lo que se debe considerar como buque.

A continuación, se analizan los elementos que proponen diferentes autores, para señalar la extensión que debe dársele a ese término.

2.1. - DEFINICION.

Se han expresado muchas y muy variadas definiciones del buque, pero por razones de falta de uni-

27 FRANCISCO FARIÑA: Derecho Comercial Marítimo; Tomo I,-
2a. ed., Bosch, Barcelona, 1955, p. 67.

ficación de criterio en la doctrina, por una parte y por la otra, a la gran diferencia entre las disposiciones de orden administrativo para designar al navío en los diferentes países, no ha sido posible expresar un concepto con validez universal del mismo. En la doctrina, los elementos con que los autores pretenden integrar la definición del buque, en su mayoría coinciden, pero las disposiciones de orden administrativo, en función de cada legislación, aún cuando pueden establecer características similares, en algunos casos sujetan el concepto a determinados requisitos como pueden ser el tonelaje o el que no se mueva por remos, entre otros.

Es por estos motivos, como se expresó anteriormente, por lo que no se ha logrado unificar a nivel internacional el concepto del buque.

Dejando a un lado los entornos legislativos de los países, a continuación analizaremos algunos elementos que, a juicio de diversos autores, designan las características propias de los buques y con las cuales se integra el concepto.

El maestro Schuldreich Talleda nos señala los siguientes:

- Navegabilidad.
- Impulsión.
- Escenario de navegación.
- Tonelaje.

- Accesorios (28).

Por su parte, Antonio Brunetti expone:

- Flotabilidad.
- Capacidad de desplazamiento en los espacios marítimos.
- Posibilidad de movimientos con medios propios o ajenos.
- Aptitud para transportar cosas o personas -- (29).

El maestro Rodolfo Melo, determina tres factores:

- Flotabilidad.
- Gobierno, impulsión y maniobra.
- Destinado al comercio lucrativo (30).

Finalmente, el maestro Cervantes Ahumada señala los dos extremos que a su criterio son necesarios para aplicar a una embarcación la calificación jurídica de buque:

- Que la embarcación sea técnicamente apta para la navegación en mar -- abierto, y
- Que esté destinada al tráfico marítimo (31).

28 Cfr. H. SCHULDREICH: op. cit., p. 101.

29 Cfr. A. BRUNETTI: op. cit., pp. 274 - 277.

30 Cfr. MELO: De Cive; citado por FELIPE A. BOSCH: Derecho de La Navegación; Gráfico Estandard, Buenos Aires, 1951, - p. 22.

31 RAUL CERVANTES AHUMADA: Derecho Marítimo; 1a. ed., Talleres SEI, S.A., México, 1970, p. 214.

Con los criterios de estos cuatro autores podemos concretar los conceptos coincidentes, para obtener los elementos, con los que trataremos de definir al buque.

En primer término nos referimos a la característica de flotabilidad, a la que podemos señalar como la disposición de la estructura para mantenerse en la superficie del agua.

No todas las construcciones flotantes pueden llegar a ostentar el concepto del buque, inclusive, en algunos casos se les da un tratamiento jurídico-diferente al de aquellos, como lo dispone el artículo 750 del Código Civil:

Art. 750. - Son bienes inmuebles... -
 XI. - Los diques y construcciones que, aún cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto y condiciones a permanecer en un punto fijo de un río, lago o costa;... (32).

En el presente capítulo, en páginas posteriores, se tratará la naturaleza jurídica de los buques, bienes muebles de acuerdo a lo establecido por el Código Civil (33).

32 Nuevo Código Civil; 14ª ed., Ediciones Andrade, S.A., México, 1976, pp. 201 y 202.

33 "Vide infra", pp. 31-36.

El segundo punto a tratar, sería el referente a la navegación, o lo que señalan los autores como: navegabilidad; capacidad de desplazamiento; que la embarcación sea técnicamente apta para la navegación.

Por navegación se puede entender la capacidad de desplazamiento que en las aguas, ya sean marítimas, lacustres o en los ríos, tiene una embarcación.

Señala el maestro González, las características que en su opinión se deben reunir, para conce-
tuar la navegación:

Navegar significa en principio flotar, pero ni la flotación ni el mero desplazamiento de un objeto por las aguas constituye aún navegación; este concepto solo aparece cuando de una u otra manera, por uno u otro medio, ese objeto es gobernado, cuenta con dirección (34).

No estoy totalmente de acuerdo con lo expresado por el autor.

Considero que la capacidad de desplazamiento en un buque no se debe condicionar al gobierno del mismo. La primera es una característica que el buque posee en sí, es decir, en condiciones normales, el casco puede desplazarse, en virtud de la forma

34 RODOLFO GONZALEZ L.: Manual de Derecho de la Navegación; -
3ª ed., Depalma, Buenos Aires, 1979, p. 14.

en que se encuentra diseñado y que le permite sur--
car las aguas.

La navegabilidad es una condición del buque, -
el gobierno es la forma de dirigirlo en el ejerci--
cio de la navegación, son conceptos que se comple--
mentan.

Con los elementos anteriores, podemos en prin--
cipio señalar, que el buque es una estructura flo--
tante apta para la navegación.

A continuación, podemos señalar como tercer --
elemento, la impulsión.

Como lo señala el maestro Brunetti, es necesari--
o contar con medios propios o ajenos para que pue--
da desplazarse, esto le dará autonomía y la diferen--
cia de otras estructuras como las grúas flotantes -
y otros aparatos para reparaciones que, por carecer
de estos medios no se pueden considerar buques.

En cuarto lugar encontramos lo relativo al go--
bierno del buque.

Si observamos que la estructura se desplaza --
con medios propios o ajenos es necesario contar con
los instrumentos que den la posibilidad de dirigirlo
para cumplir con la finalidad a que se destinará.

En consecuencia, se requiere dotar a la estruc--
tura de los medios para propulsión y dirección que--
le permitan autonomía en el ejercicio de la navega--
ción.

Por otra parte nos encontramos con otra característica en la cual la mayoría de los tratadistas, así como, casi todas las legislaciones, coinciden en afirmar como condición primordial, la aptitud -- para la navegación marítima.

Generalmente, las embarcaciones de mar se congruyen más sólidamente ya que los riesgos son mayores en aquél, que en un río, aunque las estructuras puedan ser similares y un buque pueda prestar sus servicios en uno u otro.

Expone el maestro Ripert que lo que confiere a la calidad jurídica de buque a la embarcación, no es su estructura sino su destino. Indica en su criterio la diferencia:

Se emplean indiferentemente las dos expresiones navío o buque de mar. La que no hay que emplear porque es un pleonasma, es navío de mar; ella se encuentra sin embargo en ciertas leyes recientes. En lo que se refiere a la palabra barco, designa siempre judicialmente la embarcación de río (35).

En resumen, el buque es el que se dedica a la navegación marítima.

Otro elemento común es el transporte de cosas y/o personas, el objeto mercantil, es decir, el co-

mercio lucrativo.

En la opinión del maestro Brunetti, no es -- esencial para la integración del concepto que pre-- tendemos definir, el destino que se dé a la nave -- para transportar personas y cosas, pero sí, una disposición del casco para efectuarlo. Señala que es-- por esta razón que, el pontón-grúa y una draga, do-- tadas de propulsión, aún cuando no están destinadas al transporte, se asimilan a la categoría de los -- buques (36).

De los elementos proporcionados por los auto-- res, solamente restan los relativos a los acceso-- rios y al tonelaje, que el maestro Schuldreich Ta-- lleda señala.

Por lo que respecta a los accesorios, no son -- elementos determinantes para definir el concepto de buque, ya que, jurídicamente son considerados en el mismo, razón por la cual, no los tomaremos en cuenta para integrar la definición.

En cuanto toca al tonelaje, que es la capaci-- dad interna del buque, no es un elemento que se utilice en la definición para conceptualizar el buque, sin embargo, en materia administrativa, frecuente-- mente es utilizado para proporcionar una diversidad en el trato jurídico a cada buque.

36 Cfr. A. BRUNETTI: op. cit., p. 277.

Con la información hasta este punto obtenida, - a continuación podemos establecer las características comunes que han resaltado:

- Estructura flotante apta para la navegación;
- Con medios para la propulsión y dirección;
- Capacidad de desplazamiento en los espacios-marítimos; y,
- Apto para transportar personas y/o cosas.

Unicamente cabe agregar que se trata no solo - de una estructura, sino de una estructura heterógena, ya que se compone de partes de diversa naturaleza, unidas artificialmente.

Al analizar algunas definiciones con los elementos anteriores nos podemos dar cuenta de que, -- realmente no se han unificado los criterios en materia de determinación del concepto de buque, pues como se podrá observar en las dos definiciones que a continuación se transcriben, se limitan; en la primera, a un criterio de flotabilidad, sin tomar en cuenta, la capacidad para la navegación del buque, - los medios de propulsión, ni lo relativo a la actividad:

Buque es toda construcción especial - destinada a flotar en los mares, ríos, lagos o canales navegables (37).

En la segunda, mucho mas completa, no toma en cuenta lo relativo a la navegaci3n marítima:

Buque es toda construcci3n capaz de - sostenerse en el agua, susceptible de gobierno, de impulsión y de maniobra - y dedicada a un comercio lucrativo -- (38).

Con todos los elementos hasta aquÍ reunidos, a continuaci3n señalo lo que personalmente conceptuallizo como buque, partiendo de la base, de los elementos y de las definiciones anteriores:

"Estructura heterogénea específicamente diseñada para mantenerse a flote, para la navegaci3n y el transporte marítimo de personas y/o cosas, dotada - con medios para propulsi3n y direcci3n que le permitan efectuarlo habitualmente".

2.2. - NATURALEZA JURIDICA.

Uno de los aspectos mas discutidos en relaci3n a los buques, es la naturaleza jurÍdica que se les atribuye. Al respecto, se han elaborado diversas - teorÍas en las que se les considera: cosas muebles - "sui-generis", instituciones mixtas, muebles e inmuebles y otras mas.

De la naturaleza jurÍdica del navÍo se podrÍa desarrollar un tema muy amplio, pero debido a que - no es el objeto del presente estudio, me limitaré - a hacer una breve exposici3n de la misma.

El maestro Fariña nos señala que el buque, dentro de la distinción fundamental de la categoría de bienes, tiene la consideración de cosa mueble. -- Agrega, que este principio está atenuado por la naturaleza propia de los buques, exigiendo algunas -- excepciones en las reglas que rigen a los bienes -- muebles.

En todas partes la alienación de un buque requiere de publicidad y esto no es una condición específica para la enajenación de los bienes muebles; en éstos, la posesión equivale al título y en los buques, no.

Por ser los buques a diferencia de los demás bienes muebles, susceptibles de hipoteca y otro tipo de garantías, la jurisprudencia, en España, se ha inclinado a conceder a los buques una "preferente asimilación a las categorías jurídicas de los bienes inmuebles".

Nos explica, el maestro antes citado, que no es posible asimilar los buques a una completa categoría de cosas muebles, por las diferencias tan específicas que en algunos casos sostienen, contra la naturaleza de las mismas (cosas muebles) (39).

Indudablemente, desde el punto de vista físico, el buque es un bien mueble, y también lo es des

de el punto de vista jurídico si nos atenemos a lo establecido por el Código Civil. Pero antes de señalar porqué los buques, en nuestra legislación, -- son considerados bienes muebles, es necesario conocer lo que en el Código Civil el artículo 752 conceptúa como bienes muebles, complementado con el -- artículo 753 del mismo código.

Art. 752. - Los bienes son muebles por su naturaleza o por disposición de la Ley.

Art. 753. - Son muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan -- por sí mismos, ya por efecto de una -- fuerza exterior (40).

Como podemos observar en este caso, por su naturaleza el buque es considerado un bien mueble.

Por disposición de la Ley, los buques son considerados en forma genérica como bienes muebles en el artículo 756 del mismo Código que dispone:

Art. 756. - Las embarcaciones de todo género son bienes muebles (41).

Si bien los buques, son muebles por disposición de Ley, nos encontramos con algunos aspectos -- en los que reciben un tratamiento jurídico que en --

40 Arts. 752 y 753, del C. Civil..., pp. 203 - 204

41 Art. 756, ibid., p. 204.

determinados casos, es diferente al de aquellos.

Podemos señalar por una parte, que el principio que rige a los bienes muebles en el sentido de que "la posesión vale por título", no es aplicable a los buques, en virtud del artículo 111 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

Art. 111. - Constarán en escritura pública o en póliza ante corredor, que deberán registrarse, los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad sobre las embarcaciones que se destinen a un servicio público...- (42).

Y en virtud de este precepto, encontramos también que la transmisión de la propiedad, que en los bienes muebles no es necesario que sea en documento por escrito, en los buques si se aplica.

Los bienes muebles no son susceptibles de garantías reales, los buques sí y así lo dispone el artículo 121 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

Art. 121. - Toda embarcación puede -- ser objeto de garantía real constituida mediante hipoteca que comprende -- sus pertenencias y accesorios (43).

Además, la transmisión de un mueble extingue -- prácticamente, por falta de publicidad, los privi--

42 Art. 111 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos..., - p. 1234-17.

43 Art. 121, ibid., p. 1234-19.

legios y cargas que pesan sobre el mismo. El buque pasa al adquirente con todas sus cargas y así lo establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el artículo 118.

Art. 118. - Los privilegios no se extinguirán por cambio de propietario - del navío (44).

De esta manera podemos observar que si bien, genéricamente el buque es un bien mueble, por las diferencias en algunos aspectos en el trato jurídico, específicamente no lo es, ya que se trata de un mueble, que en cierta forma se asimila a los inmuebles.

Considera el maestro Brunetti, al navío, como un bien mueble "sui-generis". Opina que la nave, tanto en su aspecto físico, como en el jurídico, es un bien mueble, salvo por lo que toca a la disciplina de algunas de sus relaciones, en que, se reputa sujeta a un régimen análogo al de los inmuebles - - (45).

Como hemos podido observar en renglones anteriores, el buque es considerado en nuestra legislación, física y jurídicamente, un bien mueble al que se le aplican algunas reglas relativas a los bienes inmuebles.

44 Art. 118, *ibid.*, p. 1234-22

45 Cfr. A. BRUNETTI: *op. cit.*, p. 264.

Todo lo anterior nos señala, la razón por la cual han existido algunos problemas para determinar la naturaleza jurídica del buque, el cual, es un bien mueble al que, en algunas categorías jurídicas, se le da una preferente asimilación con relación a los bienes inmuebles, es decir, un bien mueble -- "sui-generis".

3. - LA CONSTRUCCION DEL BUQUE.

En la actualidad, en los diferentes países se han ido estableciendo las normas que rigen la construcción de los buques.

Se señala que la construcción, es el modo originario de la adquisición de la propiedad de los buques (46).

Es necesario, antes de analizar los preceptos que dispone la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el Libro Tercero, Título I, Capítulo I, de la construcción del navío, hacer referencia a una discusión doctrinal que se sostiene en relación al buque en construcción.

La importancia de lo que a continuación se discute, hace cuestionar la aplicabilidad del concepto de buque a un navío en construcción.

Hay quien señala que el buque no tiene ese concepto en su etapa de construcción, contra la opinión de otros autores que indican que sí se le considera como tal.

Al efecto, el maestro Fariña expone:

Los buques no tienen este concepto -- cuando están aún en construcción, antes de su botadura, ni cuando han cesado en sus navegaciones... (47).

46 Cfr. F. FARIÑA: op. cit., p. 101.

47 Ibid., p. 84.

La parte final de esta cita no la consideraremos ya que no es objeto del presente estudio.

Lo que señala Fariña es comprensible, especialmente si tomamos en cuenta, las características que se reunieron en el inciso 2.1. de este capítulo para definir al buque (48).

Sin embargo, los maestros Ripert y Scialoja, - indican que efectivamente se trata de un buque, exponiendo el primero que:

El navío en construcción, en cuanto - es susceptible de garantías reales, - ostenta la calidad jurídica de buque- (49).

Así mismo, Antonio Scialoja coincide con la -- doctrina francesa al señalar:

...el buque en construcción ya existe jurídicamente como objeto de dominio- y obligaciones (50).

Por una parte, en relación a la opinión del -- maestro Ripert, podemos observar que no señala que al buque en construcción se le considera como tal, - en cualquier momento de la construcción, sino hasta que existe la posibilidad de que se le pueda hipote

48 "Vide supra", p. 22.

49 GEORGES RIPERT: Droit Maritime; Quatrième édition, tome - II Rosseau et Cie., París, 1950, p. 27.

50 A. SCIALOJA: Sistema del..., p. 231.

car. Esto obedece a que en las legislaciones de -- los diferentes países, por lo general se señala un punto a partir del cual, ya se considera que la -- construcción que se lleva a cabo es la de un buque.

En España, la tercera parte de la cantidad pre supuestada para el casco, se debe haber pagado, así como el cumplimiento de ciertas disposiciones administrativas para que sea susceptible de hipotecarse (51).

En Francia, la cuarta parte, al menos, de los trabajos previos, debe haberse ejecutado y pagado. -- También es necesaria la supervisión de la "Bureau-- Veritas" (Sociedad Clasificadora), así como obtener las primeras cotizaciones (52).

Los Proyectos de Convención de la Conferencia de Estocolmo (1963) y la Convención de Bruselas - - (1967), en los artículos 1o. y 4o., respectivamente, proponen:

Sin embargo, la ley nacional podrá -- condicionar el registro (de derechos sobre la construcción del bien) a que la quilla haya sido colocada o se -- haya efectuado un trabajo de construc-- ción equivalente, en el lugar en que-

51 Cfr. F. FARIÑA: op. cit., pp. 226-227.

52 Cfr. G. RIPERT: Droit..., p. 27.

será botado (53).

Aún cuando cada país determina el porcentaje - de avance en la construcción y la conferencia y con vención señaladas ofrecen un punto de partida a la unificación internacional en este sentido. Es posi ble dejar al criterio de quien otorga el crédito, - por el cual se constituirá la hipoteca, el precisar la idoneidad de la garantía (54).

Hay un punto en que coinciden las definiciones a que se hace referencia; ambos autores, se refie-- ren a que el buque existe jurídicamente, que osten ta esta calidad, durante su construcción.

Por lo tanto, a mi juicio, podrían distinguirse dos momentos; el primero, cuando jurídicamente - y de acuerdo con la Ley, el bien que se encuentra en proceso de construcción ya es objeto de dominio y - obligaciones y que se pretende llegará a ser un bu que en toda la extensión del concepto y el segundo, cuando una vez concluido y botado, se le aplicará - la definición de navío, la que especialmente se re fiere a sus cualidades físicas.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dis pone en su artículo 104:

53 Conférence de Stockholm; p. 571. Bruxelles 1967; Conféren ce Diplomatique de Droit Maritime, Douzième Session (1^{re} -- phase); Royaume de Belgique, Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur; Imprimeur du Roi, Bruxelles, - -- 1967, p. 759 (lo que se encuentra entre paréntesis fue ano tado por mí).

54 Cfr. A. Brunetti: op. cit., p. 568.

Art. 104. - El navío en proceso de --
construcción podrá ser hipotecado - -
(55).

En lo personal me adhiero al criterio del maestro Fariña, por lo que respecta a que en la etapa de construcción y antes de ser botado, el bien no ostenta el concepto de buque.

Por la misma razón, creo que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, indebidamente atribuye el concepto de navío, al que se encuentra en proceso de construcción, de acuerdo al precepto citado.

Considero, que no es posible asignar el concepto de buque a un bien, que en su construcción, no se asemeja a las cualidades que también anteriormente se establecieron, aún cuando en planos sea perfectamente determinable. Se pretende que el bien que se construye, llegará a reunir todas las características propias del buque.

Por lo que respecta a nuestra legislación, en materia de construcción de buques, es necesario señalar que la reglamentación de la misma no ha sido efectuada con la importancia que realmente debería atribuirsele.

Los contratos de construcción (para buques), que estudiaremos mas adelante, carecen de una regulación detallada en nuestra Ley de Navegación y Co-

mercio Marítimos, por ello y tal como lo señala la misma Ley, se aplican generalmente las normas que rigen a las obligaciones y a los contratos en materia civil.

En nuestra modesta opinión, pensamos que pese a la aplicabilidad de dichas normas, es necesario complementar a la legislación marítima vigente en materia de construcción (al igual que en privilegios e hipotecas como veremos mas adelante), para establecer lo relativo al tratamiento jurídico que debe aplicarse al bien durante el proceso de construcción, así como lo que se refiere a las responsabilidades, efectos de los contratos y garantías entre otros factores, pero específicamente a la luz del Derecho Marítimo.

3.1. - NATURALEZA JURIDICA.

Al tratar este aspecto, nos encontramos con una situación que resulta interesante ¿cuál es la naturaleza jurídica del bien durante su etapa de construcción?

Considero que se trata de un bien inmueble.

Si bien hemos visto que los buques son bienes muebles que se asimilan a los inmuebles, como ya he señalado, en primer término, durante el proceso de construcción no se puede aplicar al bien el concepto de buque, ya que no reúne las características de aquél y entre las que se encuentra la capacidad de desplazamiento, por medios propios o por efectos de

una fuerza exterior.

Durante todo el proceso de construcción y hasta que el bien es botado y se apega al concepto de los buques, nos encontramos con un bien inmueble.

Nuevamente, repetimos que hay mucho por hacer en nuestra legislación marítima, para que se pueda regular perfectamente la construcción de los buques.

3.2. - DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES EN MATERIA DE CONSTRUCCION, DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

A continuación comenzaremos a analizar algunos artículos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, relativos a la construcción del buque.

3.2.1. - ARTICULO 98.

El artículo 98 de la citada Ley dispone:

Art. 98. - Los astilleros deberán obtener autorización de la autoridad marítima para construir buques (56).

Inicialmente es necesario señalar, para efectos de claridad, lo que es un astillero:

Establecimiento en donde se efectúa la construcción y reparación de buques (57).

56 Art. 98, *ibid.*, p. 1234-15.

57 Enciclopedia General del Mar; 3ª ed., Tomo I, Grafos, S.A., Barcelona, 1982, p. 899.

La facultad de autorizar la instalación de astilleros la tiene el Ejecutivo Federal; según lo dispone el artículo 17 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Art. 17. - Corresponde al Ejecutivo Federal... IV. - Autorizar la instalación de astilleros, diques y varaderos;... (58)

Lo anterior viene a raíz de lo dispuesto en el citado artículo 98 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ya que los astilleros requieren de una autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para poder construir buques. Generalmente en nuestro País, los astilleros se han dedicado habitualmente a la reparación de los buques, debido principalmente, a que no se cuenta con la infraestructura necesaria para efectuar las grandes construcciones que representan.

Al respecto, se han establecido disposiciones tendientes a incrementar la capacidad de reparación e incluso fomentar la construcción de buques en astilleros nacionales, como lo establecen los artículos 21, 22, 23, 24 y 25 de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, y los artículos 19, 20 y 21 del Reglamento de los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la misma Ley.

Se señala como autoridad marítima a la Secretaría de Marina, en relación a lo dispuesto en el mismo artículo 98 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en efecto, es de acuerdo al artículo 18 - de dicha ley;

Art. 18. - Compete al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Marina... VI. - Otorgar las concesiones o permisos a que se refiere la -- presente ley;... (59)

En nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no se han llevado a cabo las modificaciones, en virtud de las cuales, la autoridad marítima, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante, por lo tanto, en lo sucesivo, al señalarse la Secretaría de Marina, deberá entenderse la Secretaría de - Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Marina Mercante (60).

Una vez que los astilleros han obtenido la autorización para construir buques; se encuentran en

59 Art. 18, *ibid.*, p. 1229.

60 Cfr. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL; -- CONSTITUCION POLITICA MEXICANA: 14ª ed., Porrúa, México, -- 1977, Art. 36, fracciones XIV a XX; pp. 380-11 y 380-13. -- LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA; C. Com., Art. 2º, p. 557. -- REGLAMENTO DEL PADRON DE ABANDONAMIENTO MEXICANO, *ibid.*, Arts. 2º y 4º, pp. 577-578.

posición de acatar las disposiciones administrati--
vas tendientes a regular la construcción.

3.2.2. - ARTICULO 99.

Art. 99. - Al iniciarse la construc-
ción de un navío, deberá darse aviso
a la autoridad marítima, indicando -
las características que tendrá.
Los planos de construcción deberán -
ser aprobados previamente por la au-
toridad marítima o comprobarse ante
la misma que han sido aprobados por-
una institución clasificadora oficialmente
reconocida (61).

Nuevamente nos encontramos con la "autoridad -
marítima" que es la Secretaría de Marina (S.C.T.), -
según lo dispone la fracción octava del mismo ar- -
tículo 18 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo
s.

Art. 18. - Compete al Ejecutivo Federal
por conducto de la Secretaría de
Marina... VIII. - Inspeccionar las -
construcciones, instalaciones y ser-
vicios; en relación con los bienes -
del dominio marítimo y los recintos-
portuarios;... (62).

Al dar el aviso a la Secretaría de Marina - --
(S.C.T.), debe indicarse el tipo de construcción --
que se llevará a cabo.

61 Art. 99, *ibid.*, p. 1230.

62 Art. 18, *ibid.*, p. 1229.

Por lo que se refiere al segundo párrafo del artículo 99 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en que señala que los planos de construcción deben ser aprobados previamente por la Secretaría de Marina (S.C.T.) o comprobar a ésta, que fueron aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida; en varios países se sigue esta línea con el fin de controlar la construcción de los buques, a través de la autorización, a los astilleros para que sean construcciones que se apeguen a las normas internacionales de solidez, seguridad, capacidad y algunos otros elementos determinantes en la construcción de un buque. Por otro lado, existen países en los que se les da la libertad de construcción a los astilleros, pero que aún así, siguen por cuenta propia las reglas internacionales para una mayor seguridad.

El maestro Brunetti nos señala que en Italia, existe una disposición (art. 31 del Código Marítimo Mercantil), relativa a la denuncia que debe efectuarse ante las oficinas del puerto de la circunscripción marítima que corresponda, antes de iniciar la construcción. En esa denuncia se especifica el tipo de construcción a efectuarse (63).

Por su parte, el maestro Fariña nos indica brevemente, la forma en que España e Inglaterra se con

63 Cfr. A. BRUNETTI: op. cit., p. 363.

ducen para efectuar sus construcciones, respecto a si existen o no autorizaciones administrativas para efectuarlas.

Señala, que en España, rige el principio de libertad de construcción, pero es necesario presentar en la Subdirección de Marina y Dirección de Construcciones Navales, que dependen del Ministerio de Industria, los proyectos respectivos. Agrega, que en el caso de Inglaterra, salvo lo relativo a la -- instalación interior para pasajeros en los buques -- de pasaje, la construcción se considera asunto de -- la exclusiva competencia de las partes, aunque, en la práctica, depende de algunas reglas (Reglas de -- Lloyd's), impuestas para la clasificación del buque (64).

Retornando al precepto legal que estamos analizando, los planos de construcción señalarán los datos técnicos que las partes hayan acordado y que -- consisten en las especificaciones lineales, capacidad, los materiales de construcción, especificaciones de arqueo, de forma, los aparejos que se incorporarán y los acabados, entre otras y respecto a -- las condiciones estipuladas para la clasificación -- que debe obtener el buque, las pruebas que han de -- realizarse y las condiciones en que serán llevadas -- a cabo.

Como se señala en el artículo 99 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la autorización la puede efectuar la Secretaría de Marina (S.C.T.), la cual, en base a los criterios establecidos calificará el proyecto. También se prevé la posibilidad -- de comprobar a la dependencia anterior, que los planos de construcción ya han sido aprobados por una - institución clasificadora legalmente reconocida.

Las sociedades clasificadoras son:

...instituciones eminentemente técnicas, creadas para asesorar e informar a los constructores, armadores, aseguradores, cargadores, compradores de - buques y, en general, a todos aque- - llos interesados en la navegación y - en el comercio marítimo, en cuanto a la construcción y condiciones de navegabilidad de un buque (65).

Estas sociedades determinan las condiciones -- de navegabilidad del buque, su edad (en su caso), - el material de construcción, accidentes y reparaciones.

Los certificados que algunas de estas sociedades expiden, merecen tal crédito en algunos países, que los buques que los poseen están exentos de los reconocimientos oficiales.

3.2.3. - Artículo 100.

El Artículo 100 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, faculta a la Secretaría de Marina (S.C.T.) para suspender la construcción de una nave cuando no se cumpla con los requisitos de seguridad que la deben hacer apta para la navegación (66).

3.2.4. - ARTICULO 103.

Se refiere a la acción de responsabilidad contra el constructor, por defectos o vicios ocultos.

En virtud de la vigilancia que deben ejercer - la empresa clasificadora o la Secretaría de Marina (S.C.T.), sobre la construcción de un buque, es poco probable que existan vicios ocultos en la misma.

De cualquier forma, el artículo que nos ocupa dispone:

Art. 103. - La acción de responsabilidad contra el constructor, por defectos o vicios ocultos del navío, prescribirá en dos años a partir de la fecha en que se descubra, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años a partir de la fecha en que el navío haya sido puesto a disposición de quien contrató su construcción (67).

3.2.5. - ARTICULO 104.

66 Cfr. Art. 100, L.N.C.M., p. 1234-15.

67 Art. 103, ibid., p. 1234-16.

Art. 104. - El navío en proceso de --
construcción podrá ser hipotecado - --
(68).

El precepto señalado, se comentó en páginas --
anteriores, y repito, es necesario adaptarlo, toda-
vez que durante el proceso de construcción, el - --
bien, no ostenta el concepto de buque o navío (69).

3.2.6. - ARTICULO 105. -

Art. 105. - El contrato de construc--
ción deberá inscribirse en el Regis--
tro Público Marítimo Nacional (70).

Sea cual fuere el tipo de construcción que se-
utilice, se deberá efectuar el contrato bajo la for-
ma escrita y se le inscribirá en el Registro Públi-
co Marítimo Nacional.

El Registro Público es una Institución Jurídica y Pública que tiene por objeto dar publicidad a los actos y contratos que conforme a derecho deben inscribirse con el propósito de hacerlos oponibles a terceros. El artículo 4º del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, señala que los actos y documentos que no sean registrados pero que conforme a la ley se les exija dicho registro, producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no

68 Art. 104, *ibid.*

69 "Vide supra", p. 41.

70 Art. 105, L.N.C.M., p. 1234-16.

contra terceros (71).

3.3. - TIPOS DE CONSTRUCCION.

Son dos los tipos de construcción de buques, -
a saber:

- a) La construcción por economía, y
- b) La construcción "a forfait".

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ha seguido esta clasificación que es la francesa y - así nos lo señala el maestro Cervantes Ahumada - -- (72).

En los diferentes países, se incluyen algunas - variaciones que se sujetan a estos dos tipos de - - construcción, las cuales estudiaremos en el siguien - te capítulo.

71 Cfr. Art. 4º del Reglamento del Registro Público Marítimo-Nacional; Código de Comercio... p. 546.

72 Cfr. R. CERVANTES A.: op. cit., p. 600.

4. - CONSTRUCCION POR ECONOMIA.

Ampliamente practicada durante la primera mitad del siglo pasado, en la actualidad, esta forma de construcción ha caído en el desuso.

Anteriormente, fué muy usual el hecho de que los armadores hicieran los navíos directamente en sus astilleros, ya que, les resultaba a mejor costo; de ahí que se le haya dado el nombre de construcción por economía (73).

Por este tipo de construcción los constructores de profesión, sin encargo expreso de algún comprador, hacían navíos que ponían a la disposición de compradores eventuales.

El desarrollo de la ingeniería naval que ha permitido incrementar la capacidad, dimensiones y velocidad de los navíos, entre otras características; los perfeccionamientos aportados a los métodos de construcción y la complejidad de las construcciones navales modernas, han provocado que los armadores, por no poder competir con los conocimientos técnicos que tienen los constructores profesionales, abandonen este tipo de construcción.

Excepción hecha de pequeños navíos o barcos de pesca, no se ve ningún ar

73 Cfr. D. DANJON: op. cit., p. 171.

mador que haga construir él mismo un-
 buque con miras a la navegación; siem-
 pre o casi siempre el armador estipu-
 la un contrato de construcción (74).

Antes de proceder a analizar lo que la Ley de-
 Navegación y Comercio Marítimos señala en relación -
 a esta forma de construcción, observaremos como se-
 le conceptúa en diferentes países y sus caracterís-
 ticas mas importantes.

Además para efectos de claridad es convenien--
 te señalar lo que se entiende por armador:

El propietario de un navío, recibe --
 usualmente el nombre de armador... --
 (75).

4.1. - FRANCIA. -

Señala el maestro Danjon, que la forma de cong-
 trucción a que nos referimos, se presenta cuando --
 una persona que desea tener un navío, lo hace cons-
 truir con sus materiales y por los obreros que al -
 efecto contrata (76).

Por su parte, el maestro Ripert expone a la --
 construcción por economía, como el modo originario-
 de adquisición.

74 G. RIPERT: Derecho Marítimo..., p. 60.

75 JEAN MARIE PARDESSUS: Cours de Droit Commercial; sixième -
 edition, Henri Plon, Editeur, Paris, 1856, p. 20.

76 Cfr. D. DANJON: op. cit., p. 171.

Contempla el citado autor, tres alternativas - en esta forma de construcción:

La primera, que a mi juicio es la mas pura de las formas de construcción por economía, es aquella en la que el armador compra los materiales y contrata a los obreros por tiempo, realizando con ellos - lo que en Francia se denomina, como contrato de locación de servicios, para llevar a cabo la construcción del buque.

La segunda, en la que ya interviene otra persona que en la anterior no se contempla y que es aquella por la cual, el armador, en lugar de contratar directamente a los obreros, encarga esta tarea a un empresario (o constructor), para que lleve a cabo - la construcción de todo o parte del buque, aportando el armador los materiales.

Finalmente, cuando se presenta el caso en que el armador recurre a un empresario, al que encarga la compra de los materiales y la retribución de los obreros, suministrando el primero, los planos a los que el constructor deberá apegarse y en base a los cuales se realizará la obra, conservando el armador la dirección de la empresa (77).

Pardessus, coincide con la tercera alternativa, la expuesta en el párrafo anterior, al señalar que la construcción por economía, es aquella por la

77 Cfr.G. RIPERT: Droit...; pp. 349 y 350.

cual una persona hace construir un navío por su -- cuenta, bajo la supervisión de un empresario, al -- que entrega planos, que dirige los obreros, controla su salario y hace los pedidos a los proveedores de material. Agrega que el único obligado para con los obreros y proveedores, es el armador (78).

De las alternativas expuestas, la forma más común es la señalada por el maestro Danjon y la primera de las tres que expone Georges Ripert.

Se indica, que el contrato que celebran el armador con las personas que intervienen en la construcción, es una locación de servicios (79).

La diferencia básica que se expone respecto -- del arrendamiento de servicios (locación de servicios) y el arrendamiento de obra, estriba en que -- en el primero se toma en cuenta el tiempo de trabajo, en tanto en el segundo, se tiene en cuenta el -- resultado del trabajo y en relación a ello se fija el precio (80).

Con las características básicas de esta forma de construcción en el país a que nos venimos refiriendo, a continuación observaremos lo que al respecto se dispone en Italia.

78 Cfr. J.M. PARDESSUS: op. cit., p. 21.

79 Cfr. D. DANJON: op. cit., p. 173.

80 Cfr. COLIN Y CAPITANT: Derecho Civil (trad. Redacción de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia); Tomo IV, 2ª ed., Reus, Madrid, 1949, p. 476.

4.2. - ITALIA.

Seguimos al maestro Brunetti y nos encontramos, con que, esta forma de construcción, tiene las siguientes características:

... se da en el caso de que una persona, o un grupo de personas, o una sociedad, se constituyen en empresarios de la construcción asumiendo en nombre propio los servicios técnicos y obreros con los cuales dirigen y llevan a término la obra (81).

Este tipo de construcción no ofrece características jurídicas especiales, pues es el armador -- quien aporta los materiales y contrata la mano de obra.

Señala el maestro Brunetti que se trata, por virtud de la maestranza obrera, de un contrato de arrendamiento de trabajo (82).

Una diferencia importante entre este tipo de construcción y la construcción "a forfait", es que, resulta indiferente que la empresa constructora se convierta en armadora, se dedique a la navegación o venda el buque; el hecho es que el buque por ella construido será de su propiedad, pues es ella quien aporta materiales, contrata la mano de obra y vigila la construcción.

81 A. BRUNETTI: op. cit., p. 362.

82 Cfr. *ibid*, pp. 363 y 364.

Se contempla además la posibilidad de que el armador contrate con otros empresarios la elaboración de ciertas partes de la nave, entregándoles al efecto, los materiales que deberán maquilar y sin que, por esta razón, se considere perdida la característica de la construcción por economía o haya alguna variación en la propiedad.

El riesgo en la construcción por economía, está exclusivamente sobre el armador quien adquiere la propiedad de los materiales que utiliza. Los suministradores de los materiales y los obreros tienen únicamente un derecho de crédito frente al constructor (83).

4.3. - ESPAÑA.

"Contratos por administración", como los denomina el maestro Fariña y en los que encontramos dos clases:

La primera, la forma de construcción, en la que el armador paga los jornales, interviene en los trabajos y es él quien compra los materiales.

La segunda, en la que el constructor compra los materiales y el armador va abonando el conjunto de los gastos, reservándose un control sobre los mismos. Es factible estipular una prima a la economía, sobre una base estimativa, antes de comenzar -

83 Cfr. *ibid.*, pp. 363 y 364.

los trabajos (84).

Estos tipos de construcción, se rigen por lo relativo al arrendamiento de obra en este país -- (85).

En el primero de los casos no hay duda del carácter del contrato que se conforma, pues definitivamente se trata de un arrendamiento de obra.

El segundo caso puede plantear dudas respecto al tipo de contrato de que se trata, pues como señalan Colín y Capitant, cuando el empresario (constructor), pone los materiales, se trata de un contrato de venta de cosa futura (que posteriormente analizaremos), pero, como indican los autores a que nos referimos:

... otra cosa será si los materiales son lo accesorio, pues entonces no -- cabe duda que el carácter de arrendamiento es el que predomina (86).

Lo entendemos en este sentido, toda vez que el maestro Fariña enfoca éstas formas de construcción "por cuenta propia", en las que el armador interviene directamente en la supervisión y dirección de la obra y precisamente porque va "abonando el conjunto

84 Cfr. F. FARIÑA: op. cit., p. 106.

85 Cfr. AGUSTIN VIGIER DE TORRES: Derecho Marítimo; 3ª ed. -- (editado por la Subsecretaría de la Marina Mercante), Artes Gráficas Gala, Madrid, 1977, p. 378.

86 COLIN Y CAPITANT: op. cit., pp. 435 y 436.

de los gastos" y no pagando un precio predeterminado.

En virtud de lo anterior, el constructor tiene una obligación de hacer y no de dar, siendo la primera propia del arrendamiento y la segunda, de la venta.

4.4. - MEXICO.

En páginas anteriores, hemos observado algunas disposiciones, que en relación a la construcción de buques establece la Ley de Navegación y Comercio Ma r i t i m o s v i g e n t e, a continuación, procedemos a analizar, específicamente, una de las dos formas de construcción previstas.

Expone el maestro Cervantes Ahumada que la -- construcción "por economía", es aquella:

...que se da cuando el propietario --
del buque aporta los materiales... --
(87).

Atento a lo anterior, nos referimos al artículo 101 del ordenamiento que nos ocupa.

Art. 101. - Si el presunto propietario o naviero aportare los materiales para la construcción de un buque, se aplicarán las normas relativas al con trato de obra, y el navío se conside ra co n s i d e r a d o.

rá de su propiedad desde que se ini
cie la construcción (88).

De el anterior precepto se desprenden varios -
puntos de importancia.

En primer lugar encontramos que en nuestro - -
país, a diferencia de Francia y España, solo se ob-
serva una modalidad de construcción por economía. -
La redacción del precepto, resulta demasiado vaga, -
pues se limita a señalar que por la aportación de -
los materiales, se define el tipo de contrato de --
que se trata.

Sería conveniente el replantear el precepto, -
ofreciendo posibilidades mas amplias, específicamen
te determinadas, para que de esa manera, pudieran -
plantearse las tres formas de construcción que Fran
cia expone, no dejando al derecho común exclusiva--
mente, la regulación del contrato.

Nuevamente nos encontramos, con que resulta in
dispensable que la legislación marítima recoja y --
disponga los preceptos aplicables a la construcción
de los bienes a que nos referimos, con el fin de fo
mentar de esa manera, la construcción naval en nues
tro país.

En tercero y último lugar, por lo que respecta
a la propiedad, se corta de golpe cualquier inter--

pretación que en contrario se pretendiera; al atribuir la exclusivamente al armador.

Ahora bien, se puede observar que no solo en México, por falta de disposiciones expresas se aplican supletoriamente otras leyes; Francia, Italia y España se encuentran en las mismas circunstancias, ya que, por lo general, no se cuenta con una apropiada legislación para regir la construcción de los buques.

Al efecto, encontramos en la Ley Federal del Trabajo, las disposiciones aplicables al contrato a que nos referimos, las cuales veremos a continuación en forma breve.

Señala el artículo 35 de la Ley Federal del Trabajo, que las relaciones de trabajo pueden ser para obra determinada, por tiempo determinado o por tiempo indeterminado (89).

De estas tres modalidades, observamos que la que es aplicable en este caso es la relativa a la obra determinada, toda vez que el artículo 101 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así lo establece.

Además, el artículo 36 de la Ley Federal del Trabajo dispone:

Art. 36. - El señalamiento de una - -

89 Cfr. Art. 35 LEY FEDERAL DEL TRABAJO; LEGISLACION SOBRE TRABAJO; 9ª ed., Ediciones Andrade, S.A., México, 1973, p. 38.

obra determinada puede únicamente estipularse cuando lo exija su naturaleza (90).

En relación a la construcción del buque, el artículo citado, es perfectamente aplicable.

Al celebrarse el contrato para obra determinada, es muy importante además de lo que generalmente se expresa, el determinar que el mismo, tiene su origen en la construcción de un buque y al efecto detallar las características del mismo, con toda claridad.

Por su parte, la fracción tercera del artículo 53 de la Ley Federal del Trabajo, se refiere a la causa por la que normalmente termina esta relación laboral:

...III. - La terminación de la obra;
... (91).

En relación a este precepto, existe Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Cuarta Sala, que nos señala lo siguiente:

CONTRATO DE TRABAJO PARA OBRA DETERMINADA, CARGA DE LA PRUEBA:

Aún cuando es cierto que un contrato de trabajo puede terminar legalmente por voluntad de las partes (que es la

90 Art. 36 ibid.

91 Art. 53 ibid., p. 49.

fracc. 1ª del artículo 53 de la - - - Ley Federal del Trabajo) o por causa distinta, también lo es que si la parte que demanda afirma que el contrato de trabajo terminó en virtud de haber concluido la obra para la que se - - había contratado al trabajador (fracc. 3ª del mismo artículo 53 de la Ley Federal del Trabajo), es dicha parte a quien toca demostrar que éste había sido contratado para la realización de una obra determinada, y que ésta concluyó, y si no lo hace, al fallar una junta en su contra no viola sus garantías. Por otra parte debe decirse que cuando el contrato de trabajo se celebra para obra determinada, es indispensable que con toda claridad se exprese cual es esa obra, ya que de lo contrario no podría hablarse de un determinado objeto del contrato.

Quinta Epoca:

- Tomo LII, Pág. 1982 Chavero Cándido y
Coags:
Tomo LXI, Pág. 3318 Sinclair Pierce -
Oil, Co.
Tomo LXI, Pág. 5852 Sinclair Pierce -
Oil, Co.
Tomo LXI, Pág. 5852 Sinclair Pierce -
Oil, Co.
Tomo LXII, Pág. 1411 Sinclair Pierce-
Oil, Co.

TESIS RELACIONADA

TRABAJO PARA OBRA DETERMINADA

Si se contrata a varios obreros para la construcción de obra determinada, y a la terminación de la misma el patrono está ejecutando otras obras, no

hay lugar a obligarlo a que las nuevas construcciones las realicen los obreros que había contratado para la obra determinada, y el agravio que -- por este concepto se haga valer contra el laudo dictado por una junta, -- que declaró improcedente la petición de los obreros, deberá declararse infundado y negarse el amparo.

Quinta Epoca: Tomo LXIII, Pág. 1104 - Zamora Manuel y Coags (92).

En acatamiento a lo dispuesto en la Jurisprudencia, es necesario definir en forma clara la obra determinada.

De la tesis relacionada, podemos señalar que, -- a propósito de lo dispuesto por el artículo 36 de la Ley Federal del Trabajo; respecto al constructor de profesión, nos damos cuenta que, incluso él puede efectuar el contrato para obra determinada y no por ello tendrá la obligación de contratar para -- otras obras a los trabajadores que hubiere utilizado para aquella.

La carga de la prueba, como pudimos ver, está a cargo del constructor, lo cual puede hacer por medio del contrato celebrado para la obra. Podemos se

92 JURISPRUDENCIA DE LA SUPREMA CORTE 1917-1975 CUARTA SALA:-- Tesis No. 41 (ejecutoria y tesis relacionada), Jurisprudencia Poder Judicial de la Federación; Estados Unidos Mexicanos, Tesis de Ejecutorias 1917-1975, Apéndice al Semanario Judicial de la Federación, quinta parte, Cuarta Sala, Mayo Ediciones, S. de R.L., México, 1975, pp. 52 y 53.

ñalar otra tesis jurisprudencial relacionada a la -
terminación del contrato de obra determinada.

CONTRATO DE TRABAJO PARA OBRA DETERMINADA
TERMINACION DEL

Al concluir la obra objeto del contra-
to termina éste y, en tal supuesto, -
la empresa que deja de emplear a un -
trabajador no lo despide, ni incurre-
en la responsabilidad propia de los -
casos de separación injustificada.

Séptima Epoca, Quinta Parte:

Volumen 39 Pág. 15. - Amparo directo-
2432/71. - Ruperto Gutiérrez Marie. -
Unanimidad de 4 votos.

Volumen 39, Pág. 15. - Amparo directo
4427/71. - Aurelio Moreno Uribe. - 5-
votos.

Volumen 39, Pág. 15. - Amparo directo
795/71. - Jesús Magaña Villa. - 5 vo-
tos.

Volumen 39, Pág. 15. - Amparo directo
2066/71. - Tomás Hernández. - Unanimi-
dad de 4 votos.

Volumen 40, Pág. 32. - Amparo directo
5043/71. - Jorge Reyna Maqueda y --
Coags. - Unanimidad de 4 votos (93).

Con lo hasta aquí expuesto, continuamos con lo
que se refiere a la construcción "a forfait".

5. - CONSTRUCCION "A FORFAIT".

En esta parte del estudio, se hace mención de la modalidad, de las formas de construcción de buques, que ha suscitado mayores discusiones en la doctrina.

Las opiniones de los autores, difieren respecto al tipo de contrato de que se trata, pues hay quienes lo consideran como un arrendamiento de obra y otros que lo señalan como una venta.

La construcción "a forfait" (por encargo) consiste, en que el presunto adquirente solicita a un constructor, le construya un buque de características determinadas por planos y especificaciones, al efecto proporcionados. En esta forma de construcción, el constructor aporta la mano de obra y los materiales necesarios para llevarla a cabo.

En seguida se hace una breve exposición de la forma en que se considera en los diferentes países a la alternativa a que nos referimos, antes de observar lo dispuesto en la legislación de nuestro país y al contrato como tal.

5.1. - FRANCIA.

Señala el maestro Danjon, que la construcción "a forfait" pura y simple, es aquella en la que el constructor aporta todo, material y mano de obra (94).

Por su parte, Ripert indica que en la construcción "por encargo", el astillero se compromete a -- construir un buque y a entregarlo una vez que se finalice, creando una nueva propiedad con los materiales que le pertenecen y del trabajo de los obreros-- que contrata al efecto (95).

Por lo general, es el armador quien suministra los planos al astillero, determinando de esa forma, las características y especificaciones que el buque deberá reunir.

En relación a la discusión doctrinal, respecto al tipo de contrato de que se trata, el maestro Ripert considera que la construcción "a forfait" debe ser analizada como una venta, en virtud de que:

...Lo que se vende no son los materiales que sirvieron para la construc-
ción, sino el buque acabado...(96)

Mas específicamente, indica que se trata de -- una "venta a entregar" en virtud de que la venta -- se hace sobre un navío que se construirá, es decir, una cosa futura.

Considera necesario deducir dos consecuencias-- que refuerzan lo anterior. Primero, la propiedad -- del buque se transfiere hasta el día de la entrega,

95 Cfr. G. RIPERT: Derecho...; p. 60.

96 Ibid., p. 61.

el navío debe figurar como el objeto a tratar, y segundo, el navío pasa al adquirente con todos los gravámenes y obligaciones que sobre él recaigan - - (97).

El maestro Danjon, también señala que se trata de una venta de cosa futura (98).

En esta modalidad, el empresario es el propietario del navío en construcción.

Frecuentemente, el precio del buque se va pagando en tramos sucesivos, pues el valor actual de este tipo de construcciones es tan elevado, que el constructor no puede esperar a que la obra haya finalizado para pedir el precio.

Debido a que estos pagos se van efectuando conforme al avance de la construcción y para proteger a los armadores que los efectúan, en el caso de que el empresario llegara a quebrar, la legislación -- francesa prevé dos medios para proteger al armador.

... El primero es el traspaso sucesivo de la propiedad, a medida que el precio es pagado... (99).

Aún cuando el buque forma un todo indivisible, el derecho civil del país a que nos referimos no --

97 Cfr. RIPERT: Droit..., Tomo I, pp. 340 y 341.

98 Cfr. D. DANJON: op. cit., p. 175.

99 G. RIPERT: Derecho..., p. 63.

prohíbe esos trasposos sucesivos ya que las partes-determinan a su conveniencia, la época del traspaso de la propiedad. Por lo mismo, en caso de quiebra - del constructor, el armador se presenta como un propietario reivindicante.

Ambos autores, Danjon y Ripert, señalan que el contrato por el que se rige esta modalidad, pertenece al derecho civil (100).

La segunda forma de protección, es la hipoteca en favor del armador que paga a cuenta. En el siguiente capítulo trataremos lo relativo a los privilegios y las hipotecas, razón por la cual, no profundizaremos por el momento en los mismos.

5.2. - ITALIA.

En este país, encontramos dos modalidades que se encuadran dentro de la forma de construcción - - "a forfait".

Por una parte, aquella forma por la cual, el armador proporciona todo o parte de los materiales - y por lo tanto, el constructor se limita al arrendamiento de obra.

Y la segunda modalidad, en la que el constructor, además de la maestranza obrera, suministra los materiales accesorios para realizar la construcción (101).

100 Cfr. Ibid. p. 62. - - D. Danjon: op. cit., p. 174.
101 Cfr. A. BRUNETTI: p. 365.

Coinciden los maestros Brunetti y Scialoja al afirmar que este tipo de construcción, se asimila a la legislación referente al arrendamiento de obra.- Agrega el segundo de los autores mencionados, que - las escasas disposiciones con que Italia cuenta, en relación a la construcción de buques, armonizan con los preceptos que en materia civil se refieren al - arrendamiento de obra; sin variar la naturaleza de- éste, ya proporcione el constructor, solo la mano - de obra y en su caso, también los materiales (102).

Se considera que la propiedad del buque durante su construcción corresponde al constructor. Por este motivo los autores de este país, critican el - que en otras naciones se pueda considerar al con- - trato, como de venta de cosa futura, pues la propiedad permanece en el constructor, hasta que se entrega la obra y de otra forma habría una anomalía en - la venta, en cuanto a que podría existir el consentimiento y el precio, pero sin la transferencia de - la propiedad.

Existe también la posibilidad de hipotecar "al buque en construcción".

5.3. - INGLATERRA.

La construcción "por encargo", en el país que-

102 Cfr. Ibid.- Cfr. A. SCIALOJA: Sistema...; p. 233.

ahora nos ocupa, es considerada como una compraventa de cosa futura.

Se preveen dos alternativas en esta forma de construcción y que difieren, específicamente, en la etapa de la transmisión de la propiedad:

a) El contrato de construcción, en el que el compromiso del constructor es el de entregar el buque totalmente terminado y hasta ese punto transmite la propiedad.

b) El contrato de construcción en el cual se establece que la transmisión de la propiedad se va presentando de acuerdo a las diferentes etapas de la construcción, las cuales adquiere el armador conforme van finalizando y previo pago del precio al efecto pactado en el contrato (103).

En el segundo caso, el constructor, tiene la obligación de elaborar, con las partes vendidas, un buque completo y en condiciones de ser entregado.

Por otro lado, no se admite el registro durante la construcción, del buque, sino hasta que se encuentra totalmente terminado y es botado (104).

103 Cfr. CHORLEY y GILES: Derecho Marítimo (traducción al español por FERNANDO SANCHEZ CALERO, de la 4ª edición inglesa); Bosch, Barcelona, 1959, p. 30.

104 Conférence de Stockholm..., p. 387.

5.4. - ESPAÑA.

En este país, el buque es propiedad del constructor, hasta su entrega, por este motivo, los riesgos de la construcción corren a su cargo.

La modalidad a la que nos referimos, es la más general de estos contratos y en ella se supone que el constructor, tras haber cotizado y discutido el precio, antes de la firma del contrato y habiendo determinado las fórmulas de corrección para los casos de alzas en la materia prima y la mano de obra, construye por cuenta ajena, un buque de determinadas especificaciones.

Señala el maestro Fariña que, aún cuando se ha considerado a este contrato como un arrendamiento de obra, el concepto general es el de venta de cosa futura, basándose en que:

...La construcción, en este concepto, pasa a ser un accesorio de la obligación de entregar la cosa (105).

5.5. - MEXICO.

Ahora llega el turno de analizar la segunda -- de las alternativas, para la construcción de buques, prevista en nuestra Ley de Navegación y Comercio Ma rítimos, y que encontramos en el artículo 102 del ci tado ordenamiento.

Art. 102. - Si en el contrato de construcción se estableciera la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales, el contrato se considerará como de compra-venta de cosa futura y la propiedad se trasladará hasta que quede terminado el proceso de construcción (106).

También en este precepto destacan varios puntos de interés:

Primero, el que el astillero aporta los materiales; el segundo, la supletoriedad, en este caso, de la materia civil, por falta de disposiciones expresas y finalmente, lo relativo a la propiedad.

A continuación analizamos a cada uno de los tres anteriores.

Por lo que respecta al primer punto, aún cuando hemos indicado que en otras legislaciones, no es determinante (para precisar el contrato de que se trata) señalar a la persona que aporta los materiales, en nuestro país ese aspecto reviste tal importancia, que significa la diferencia entre las dos formas de construcción que establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Además, en este punto se puede señalar lo que el maestro Ludwig Eneccerus expone:

... si el que promete el trabajo suministra también la materia, el contrato es de compraventa, porque la cosa debe ser llevada al patrimonio del comitente y la elaboración solo representa un medio para realizar la pres-tación de la cosa (107).

De esta forma, no existe la incertidumbre del tipo de contrato de que se trata, en función de - - que, ya aporte los materiales el constructor o ya - los proporcione el armador, se define perfectamente el tratamiento jurídico aplicable en cada caso.

Podemos observar que la alternativa de cons- - trucción a que nos referimos, se asimila a la comun- mente denominada "a forfait" o por encargo.

Ahora bien, el segundo punto que se deriva del contenido del artículo 102 de la Ley de Navegación- y Comercio Marítimos, a que nos referimos; la suple- toriedad de la materia civil, por falta de disposi- ciones expresas, así como el tipo de contrato apli- cable, se analizan a continuación.

Nuevamente hay que señalar, la deficiente regu- lación de la materia marítima, especialmente a la - que nos referimos en este punto, pues aún cuando le es aplicable el contrato de compraventa de cosa fu- tura, este se encuentra pobremente regulado en el -

107 LUDWIG ENECCERUS: Derecho de Obligaciones (traducción es- pañola Blas Pérez González y José Alguer); Tomo II (prime- ra parte), 3ª ed., Bosch, Barcelona, 1966, p. 510.

Código Civil.

A reserva de profundizar posteriormente en el contrato aplicable en este caso, cabe señalar que en virtud del ya citado artículo 102 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se resuelve para -- nuestro país la discusión doctrinal respecto al tipo de contrato de que se trata, si de arrendamiento de servicios o de venta de cosa futura.

Sin pretender criticar lo expuesto por los autores italianos citados anteriormente, como razón -- por la que en ese país no se aplican los preceptos -- relativos a la venta de cosa futura (108), es necesario señalar un precepto que se encuentra en nuestro Código Civil y que dispone:

Art. 2249. - Por regla general, la -- venta es perfecta y obligatoria para las partes cuando se ha convenido sobre la cosa y su precio, aunque la -- primera no haya sido entregada, ni el segundo satisfecho (109).

A lo cual se debe agregar:

Art. 1826. - Las cosas futuras pueden ser objeto de un contrato... (110).

Finalmente, el tercer punto no representa ma--

108 "Vide Supra" pp. 69 y 70

109 Art. 2249. - C. Civ., p. 546.

110 Art. 1826. - Ibid., p. 469.

yor problema, pues está muy claramente determinado a quien corresponde la propiedad en cada momento.

5.5.1. - COMPRAVENTA DE COSA FUTURA.

Debido a que el contrato a que nos referimos, - constituye una de las modalidades de la compraventa, es necesario señalar el concepto de ésta.

Dispone el artículo 2248 del Código Civil:

Art. 2248. - Habrá compra-venta cuando uno de los contratantes se obliga a transferir la propiedad de una cosa o un derecho, y el otro a su vez se obliga a pagar por ellos un precio -- cierto y en dinero (111).

¿Puede la construcción de un buque ser objeto de un contrato?

Dispone el art. 1825 del Código Civil:

Art. 1825. - La cosa objeto del contrato debe: 1º Existir en la naturaleza. - 2º Ser determinada o determinable en cuanto a su especie. - 3º Estar en el comercio (112).

Primeramente, observamos que el bien objeto -- del contrato debe de ser susceptible de existir, -- pues ya se ha señalado, las cosas futuras pueden --

111 Art. 2248. - Ibid., p. 546.

112 Art. 1825. C. Civ., p. 469.

ser objeto de un contrato.

Por lo tanto, no es indispensable que al momento de celebrarse el contrato, exista el bien que es objeto del mismo, simplemente basta con que esté -- llamado a existir.

A continuación nos referimos a lo que señala - que la cosa debe ser determinada o determinable en cuanto a su especie.

Definitivamente, en el sentido estricto de la palabra, el buque que se pretende construir, objeto indirecto del contrato, no es una cosa determinada.

Sin embargo, sus características deben estar - perfectamente determinadas en los planos y especificaciones y por lo tanto es claramente determinable en cuanto a su especie.

Finalmente, el buque en construcción no se comprende dentro de los bienes que se encuentran fuera del comercio, por su naturaleza o por disposición - de ley.

5.5.1.1. - CLASIFICACION DE ESTE CONTRATO, EN-
RELACION A LA CONSTRUCCION DE UN BUQUE.

5.5.1.1.1. - CONTRATO BILATERAL.

Produce obligaciones recíprocas.

Es necesario resaltar que por lo que toca al - constructor, tiene una obligación conjuntiva, la de

hacer que consiste en la construcción de un buque - y una vez realizado lo anterior, una obligación de dar, es decir, transferir la propiedad al armador, - independientemente de las otras obligaciones propias del vendedor.

Por su parte el comprador, debe cumplir todo - aquello a que se ha obligado y en especial, a la -- entrega del precio.

5.5.1.1.2. - CONTRATO ONEROSO.

Se estipulan provechos y gravámenes recíprocos.

5.5.1.1.3. - CONTRATO CONMUTATIVO.

En este punto, tal vez se pueda suscitar una discusión, ya que mientras en la legislación se puede establecer la tendencia a considerar a la compra venta de cosa futura como un contrato aleatorio, yo considero que se trata de un contrato conmutativo.

Dispone el artículo 1838 del Código Civil:

Art. 1838. - El contrato oneroso es - conmutativo cuando las prestaciones - que se deben las partes son ciertas - desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste. Es aleatorio, cuando la prestación debida depende de un acontecimiento incierto - que hace que no sea posible la evaluación de la ganancia o pérdida, sino -

hasta que ese acontecimiento se realice (113).

Al observar lo antes dispuesto, considero necesario resaltar:

1º La construcción de un buque no depende de un acontecimiento futuro de realización incierta, pues desde el momento en que las partes celebran el contrato (en este caso, de compraventa de cosa futura), tienen perfectamente establecidas las obligaciones que a cada uno de ellos corresponden y especialmente, el constructor (vendedor) que tiene una obligación de hacer que no depende ni de los fenómenos naturales ni de probabilidades como podría ser una cosecha (compraventa de esperanza) o la muerte o accidente de una persona (seguros).

El constructor tiene, repito, la obligación de hacer (que una vez concluida la obra, se resumirá en una obligación de dar, es decir la transmisión de la propiedad del buque) y ante su incumplimiento, el armador (comprador), podrá elegir, entre exigir ya el cumplimiento o la resolución de la obligación, con el resarcimiento de daños y perjuicios -- (art. 1949 del Código Civil) o la ejecución del hecho por un tercero a costa del constructor (arts. 1978 y 2027 del mismo ordenamiento) (114).

113 Art. 1838 Ibid., p. 471.

114 Cfr. arts. 1949, 1978 y 2027, Ibid., pp. 494, 498 y 508.

2º Las prestaciones que las partes se deben, - están perfectamente determinadas. Si bien es cierto que el objeto indirecto del contrato (el buque - a construir) no existe aún, el armador conoce exactamente las características que el buque deberá reunir, ya que las mismas se deben encontrar precisamente establecidas en los planos de construcción.

El vendedor por su parte, sabe que al cumplimiento de su obligación de hacer y al poder transferir la propiedad del buque finalizado, tendrá derecho a un precio.

3º ¿Sería posible establecer un derecho real, - como la hipoteca, sobre algo que no se tiene la certeza de que llegará a existir?

Al efecto dispone el artículo 2895 del Código-Civil.

Art. 2895. - La hipoteca sólo puede - recaer sobre bienes especialmente determinados (115).

Es por lo anteriormente expuesto que considero a la compraventa de cosa futura, que versa sobre la construcción de un buque, un contrato conmutativo.

5.5.1.1.4. - CONTRATO INNOMINADO.

Debido a que no se encuentra especialmente re-

glamentado en el Código Civil, resulta un contrato bastante complejo y por lo tanto, se regirá por las reglas generales de los contratos; por las estipulaciones de las partes y, en lo que fueren omisas, -- por las disposiciones del contrato con que tengan -- mas analogía, de acuerdo a lo establecido en el -- artículo 1858 del Código Civil (116).

5.5.1.1.5. - CONTRATO FORMAL.

Asimilándose el buque a los bienes inmuebles, -- debido a la cuantía que representa la construcción de un bien de este tipo y al requisito de inscripción en el Registro Público, debe observar la forma escrita.

5.5.1.1.6. - CONSENSUAL EN OPOSICION A REAL.

Debido a que no requiere la entrega de la cosa objeto del contrato, para su perfeccionamiento.

5.5.1.1.7. - DE TRACTO SUCESIVO.

...En los contratos de "ejecución sucesiva", las prestaciones de las partes, o por lo menos, la de una de -- ellas, "se van ejecutando momento a momento, durante todo el tiempo de -- vigencia del contrato" (117).

116 Cfr. art. 1858 Ibid., p. 475.

117 FRANCISCO LOZANO NORIEGA: Cuarto curso de Derecho Civil;-- CONTRATOS; 2ª ed., Asociación Nacional del Notariado Mexicano, A.C., México, 1970, p. 70.

De tal suerte, que el constructor va realizando la obra y el armador va abonando anticipos a - - cuenta del precio.

5.5.1.1.8. - CONTRATO PRINCIPAL.

En virtud de que tiene autonomía jurídica propia y no depende de otro contrato para su existencia.

5.5.1.2. - OBLIGACIONES DEL VENDEDOR.

Debido a lo complejo de este contrato, se hace necesario agregar a las obligaciones propias del -- vendedor previstas en la Ley y la Doctrina, la obligación que tiene de hacer, de tal suerte que se podría resumir de la siguiente manera:

- I. - Llevar a cabo la construcción de un bu-- que, objeto del contrato.
- II. - Transferir la propiedad del buque una -- vez finalizada la construcción, atento - a lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- III.- Conservar la cosa, hasta su entrega.
- IV. - A garantizar las calidades de la cosa.
- V. - A prestar la evicción.
- VI. - A pagar la mitad de los gastos de escri-- turación y registro, salvo convenio en -

contrario (118).

5.5.1.3. - OBLIGACIONES DEL COMPRADOR.

Las obligaciones del comprador también tienen su carácter especial.

Dispone el artículo 2293 del Código Civil.

Art. 2293. - El comprador debe cumplir todo aquello a que se haya obligado, - y especialmente pagar el precio de la cosa en el tiempo, lugar y forma convenidos (119).

En los términos del contrato pactado, el comprador se obliga:

- a) A hacer los anticipos al precio que se haya establecido.
- b) A cubrir la totalidad del remanente del precio al momento de la transferencia de la -- propiedad.
- c) A pagar la mitad de los gastos de escritu-- ración, salvo convenio en contrario.

118 Cfr. art. 2283 del C. Civ., p. 552; art. 102 de la L.N.C. M., p. 1234-15; LOZANO NORIEGA: op. cit. pp. 190 y 191.
119 Art. 2293 del C. Civ., p. 554.

6. - PRIVILEGIOS E HIPOTECAS.

6.1. - PRIVILEGIOS.

Inicialmente, es necesario señalar que al privilegio, un gran número de autores, lo consideran - al igual que la hipoteca, un derecho real.

Me parece, que procede hacer una breve exposición al respecto:

El derecho personal en estricto sentido, es lo que podríamos llamar la obligación, o sea, el vínculo de derecho que nos constriñe en la necesidad de hacer, no hacer o dar alguna cosa.

El derecho personal se da entre dos partes, -- una como acreedor y otra como deudor. Toda obligación conlleva en sí el derecho relativo y viceversa.

Al no existir disposición expresa, respecto -- al tipo de derecho (real o personal) de que se trata en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, nos vemos obligados a remitirnos al Código Civil.

En lo que se refiere a los derechos reales, -- tampoco hay precepto en el mismo Código Civil, que los enumere, pero de acuerdo con la doctrina del Derecho Civil y con el citado Código, podemos encontrar que la existencia de los derechos reales son - limitados, ejemplo: a propósito de inmuebles; a pro

pósito del derecho real por excelencia, la propie--
dad; la copropiedad; derechos reales de carácter --
personal o personalísimo, el usufructo, el uso y la
habitación; derechos reales en el sentido de que --
recaen como los demás sobre las cosas, las servidum
bres legales o voluntarias.

El derecho real es "ERGA OMNES", es decir, se--
opone a todos, no solo al deudor en particular, ---
sino a todas las personas.

Entre los contratos de garantía surgen dos que
traen consigo derechos reales, la hipoteca y la - -
prenda y el tercero, sería derecho personal, la ---
fianza.

Merece especial mención, la hipoteca como dere--
cho real que recae sobre inmuebles y por excepción--
al proceso de construcción de los navíos y al buque
mismo. Tiene en general la publicidad de su inscrip--
ción o registro y da al acreedor, un derecho real -
"in rem" sobre la cosa, oponible a terceros.

De lo anteriormente expuesto, se desprende que
los créditos privilegiados (privilegios), que mas -
adelante se señalan (120), no se encuentran dentro--
de lo que consideramos como derechos reales. Tie--
nen un derecho preferente, porque así lo dispone --
la Ley, pero en lo individual, cada uno de ellos se
configura como un derecho personal.

120 "Vide infra" pp. 91 y 92.

Tanto el privilegio, como la hipoteca, conceden a los acreedores, preferencia en relación a sus derechos sobre el proceso de construcción o sobre el buque mismo, respecto a otros acreedores.

Un privilegio marítimo es una pretensión contra un buque u otros bienes marítimos que puede hacerse efectiva por medio del embargo del bien en cuestión (121).

La esencia del privilegio fué y sigue siendo, que comienza a existir automáticamente, sin antecedente formal y simultáneamente con la causa de la acción y confiere un "derecho personal" sobre el buque, en favor del acreedor. El crédito privilegiado va con el buque a todos lados y tiene un rango específico sobre otros créditos derivados de la navegación (122).

Los diferentes autores coinciden al afirmar que conforme al carácter de los privilegios marítimos, un acreedor privilegiado puede ejercitar su privilegio sobre el buque, aunque éste se encuentre en poder de un tercero, es decir, aún cuando la persona que está explotando al buque no sea el propietario.

121 CHORLEY y GILES: op. cit., p. 50.

122 Cfr. D.R. THOMAS: Maritime Liens; Volume 14, British Shipping Laws, Stevens & Sons, London, 1980, p. 11.

Los privilegios y su grado de preferencia se-- establecen en las legislaciones de los diversos paí-- ses, además, algunos se determinan como un derecho-- preferente al de la hipoteca, siendo ésta de carác-- ter contractual, ya que se crea por el acuerdo de - voluntades entre el deudor y el acreedor, mientras-- que aquellos se determinan por ley.

6.1.1. - LOS PRIVILEGIOS EN LAS DIFERENTES LE-- GISLACIONES.

El maestro Ripert, expone los tres grupos en - que se dividen las legislaciones, en relación a los privilegios:

a) El grupo francés, que admite un número con-- siderable de acreedores privilegiados y que atiende al origen contractual de sus créditos. A este gru-- po se asimilan los países latinos.

b) El grupo inglés, que se caracteriza por el-- pequeño número de acreedores privilegiados y porque casi en su totalidad excluye a los acreedores con-- contractuales (tales como el vendedor o el construc-- tor, que deben procurarse por ellos mismos los me-- dios de proteger sus créditos).

c) El grupo alemán y de los países escandina-- vos, que aún cuando también prevén un considerable-- número de privilegios marítimos preferentes, permi-- ten en algunos casos acciones reales contra el bu-- que y en otros acciones personales contra el arma--

dor (123).

En todas las legislaciones, los privilegios -- tienen un carácter limitativo y solo los que poseen un carácter privilegiado, sostienen su grado de prelación respecto de otros créditos y en el orden establecido.

...Por otra parte, el fundamento de los privilegios no es el mismo en todos los países, pues los hay que reconocen un privilegio a la víctima de un perjuicio, en tanto que en Francia el crédito privilegiado es casi siempre de origen contractual (124).

6.1.2. - CONVENCION DE BRUSELAS 1926.

Por lo que hace a esta Convención, se expone -- únicamente para efectos de señalar la importancia -- que han tenido los privilegios desde hace ya varios años; y como mera introducción, para tener un punto de comparación, con los privilegios previstos en -- nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en -- este caso se refiere al buque en el ejercicio de la navegación, razón por la cual no deberá tomarse en cuenta en lo relativo a la etapa de construcción.

En términos generales se establecieron en esta Convención:

El artículo 1º se refiere al respeto que los-

123 Cfr. G. RIPERT: Droit...; Tome II, p. 24.

124 G. RIPERT: Derecho...; p. 165.

países contratantes deben a las hipotecas y prendas, regularmente constituidas sobre el buque y que se hayan registrado debidamente.

El artículo 2º se refiere a las cinco categorías de privilegios y que deben considerarse de primer rango y los cuales van en función directa de la explotación del buque.

El artículo 3º hace referencia al lugar que ocupan las hipotecas y prendas en relación a los privilegios que se citan en el artículo 2º y que aún cuando algún estado quiera imponer otros privilegios, no por ello se alterará el lugar que ocupan la hipoteca y la prenda, tomando los privilegios adicionales, el carácter de privilegios de segundo orden.

El artículo 4º, a lo que se tiene por "accesorios" del buque (indemnizaciones, remuneraciones, etc.).

Los artículos del 5º al 16º se refieren al orden y concurrencia de los privilegios; de la preferencia de los privilegios del último viaje; de la distribución del precio en caso de venta de los objetos afectados por el privilegio; extensión de los privilegios sobre el flete y sobre accesorios; de las formalidades para establecer los privilegios; de la naturaleza y forma de los documentos que se encuentran a bordo del buque, en los que se hace mención a hipotecas y prendas; de la aplicabi-

lidad de las normas previstas, al armador, sea propietario o no; de la aplicabilidad del convenio entre los Estados contratantes; de los buques que se excluyen del convenio; y del alcance del presente convenio frente a las disposiciones de las leyes nacionales (125).

Como consecuencia de lo dispuesto por la Convención a que nos referimos, los privilegios se han dividido en dos grupos; los de primer orden (internacionales) y los de segundo orden (que se establecen después de la hipoteca).

6.1.3. - MEXICO.

Nuestro País ha establecido el rango de los privilegios de una forma sustancialmente diferente a otras legislaciones y de la prelación señalada en la Convención de Bruselas, para el buque en el ejercicio de la Navegación.

Dispone el artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

Art. 116. - Tendrán privilegios sobre el buque, sus pertenencias y accesorios, en el orden siguiente:

- I. - Los créditos derivados de relaciones laborales;
- II. - Los créditos a favor del fisco,

125 Cfr. F. FARIÑA: op. cit. (Apéndice segundo), pp. 255-258.

- relativos al buque o a su navegación;
 III. - Los gastos de asistencia y salvamento;
 IV. - La cuota que le corresponda en las averías gruesas o comunes;
 V. - Los créditos derivados de indemnización por abordaje u otros accidentes marítimos;
 VI. - Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje;
 VII. - Las primas de seguro (126).

En primer lugar podemos observar que en lugar de cinco rangos se prevén siete.

En segundo lugar no se dispone nada respecto a las costas judiciales, primeros en el rango que establece la convención de 1926, pasando por lo tanto a ser, del grupo de los denominados privilegios de segundo rango.

En tercer lugar, los créditos que se derivan de las relaciones laborales que ocupan un segundo rango en la multicitada Convención, en México ocupan el primer puesto.

En cuarto lugar encontramos que los gastos de asistencia y salvamento se encuentran en ambos casos en el mismo rango, con excepción de la avería común, que ocupa un rango inferior en nuestra legislación, en virtud de la subdivisión.

En quinto lugar los créditos derivados de in--

demnización por abordaje u otros accidentes marítimos se encuentran en un rango inferior a lo que establece la Convención, al igual que el inciso siguiente que se refiere a las deudas contraídas por el capitán.

Finalmente, las primas de seguro, en nuestro país se consideran en un grado de prelación superior a la hipoteca, mientras que por otra parte, -- existe jurisprudencia en el siguiente sentido:

No puede ser invocado privilegio alguno marítimo sobre el buque en razón -- a las primas de seguro que no han sido abonadas (127).

Los cuatro artículos que preceden al citado artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y que establecen diversas disposiciones en relación a los privilegios se refieren específicamente: a la preferencia de los créditos relativos al último viaje sobre los anteriores; a la no extinción de los privilegios por cambio de propietario del buque; a la extinción de los privilegios; y ante la autoridad ante quién se debe exigir el pago de un crédito privilegiado (128).

Observamos que no hay nada dispuesto específicamente para la construcción de los buques y los --

127 De Cive: S.T.D. Massachusetts, 10-1- 1923 (Dor T. 4, pág. 317), citada por F. FARIÑA: op. cit., p. 252.

128 Cfr. arts. 117 - 120, de la L.N.C.M., p. 1234-22.

privilegios previstos por la Ley, van en función -- del buque en el ejercicio de la navegación.

6.1.4. - LOS PRIVILEGIOS EN LA CONSTRUCCION DE LOS BUQUES.

No todas las áreas del Derecho Marítimo se han desarrollado y actualizado con la rapidez que aquél ha evolucionado y madurado a través de los siglos.

Me refiero específicamente a la construcción - de los buques.

Siento que especialmente nuestro país, sufre - un notable retraso en esa materia.

Si bien, apegados a los modelos franceses, - existen en nuestra legislación algunas disposicio-- nes que determinan perfectamente algunos aspectos - de la construcción del buque, aún falta mucho por - hacer.

Por la otra parte, si agregamos que en materia de seguridad jurídica para las partes que intervienen en la construcción de un buque, hacen falta disposiciones expresas que garanticen los intereses de los proveedores de materiales y equipos procurados-- para llevar a cabo la misma, nos encontramos con -- que a la vez que se trata de promover la construc-- ción de buques en astilleros nacionales, no se es-- tablecen las bases jurídicas para llevarla a cabo.

En razón de lo anterior, en mi opinión, se - -

hace necesario el establecer los créditos privile--
giados y el grado de prelación que les corresponde--
en relación a la construcción de los buques.

Considero que los dos primeros incisos que dis
pone el artículo 116 de la Ley de Navegación y Co--
mercio Marítimos y que son aplicables a la construc--
ción de los buques, no deben variar su grado de pre
lación (129).

Es perfectamente comprensible y justo el asegu
rar los créditos que se derivan de las relaciones -
laborales en primer término, pues se aseguran los -
derechos de los trabajadores empleados en la cons--
trucción.

En segundo lugar están los créditos a favor --
del fisco, provenientes de impuestos, los cuales --
por lo general, en su caso, se pagan sobre el valor
de los bienes que los causaron.

Por lo tanto, en mi opinión, los privilegios -
sobre la construcción de los buques se proponen de--
la siguiente forma:

- 1º Los créditos que se deriven de relaciones -
laborales.
- 2º Los créditos a favor del fisco, relativos a
la construcción de los buques.
- 3º Los créditos de los proveedores de materia-

129 Cfr. art. 116, *ibid.*, p. 1234-19.

les para la construcción, en relación a su antigüedad y al bien mismo, incorporado para la finalización.

De esta forma, eliminados los privilegios que se derivan de la navegación y protegiendo los intereses de los proveedores, la hipoteca se sitúa en cuarto lugar, respecto de las garantías que recaen sobre la construcción.

6.2. - HIPOTECA MARÍTIMA.

Generalmente, se enfoca a la hipoteca marítima en función de la explotación del navío, en virtud de que éste exige capitales considerables, no solo por los gastos de las expediciones, sino por los riesgos que las mismas representan.

Si bien es cierto que la explotación de un buque requiere de grandes capitales, también lo es que la construcción de los buques representa inversiones formidables.

A continuación se hace una breve exposición en relación a la hipoteca marítima.

6.2.1. - ANTECEDENTES HISTORICOS.

El Derecho Marítimo moderno, ha hecho resucitar la hipoteca sobre los buques, que si bien en el Derecho Romano se encontraba prevista, desapareció cuando la hipoteca mobiliaria fué abandonada.

Sobre el molde romano, la hipoteca marítima recobró fuerzas en el siglo XVI, al aceptarla Francia, Bélgica y Holanda (130).

Es hasta el año de 1874, cuando en Francia se codifica la hipoteca marítima con algunas deficiencias, siendo reformada en el año de 1885. Señala ..

130 Cfr. F. FARÍÑA: op. cit., p. 223.

el maestro Ripert que la hipoteca marítima no ha tenido el desarrollo que inicialmente se había esperado, atribuyendo el fracaso relativo a la incertidumbre que algunos acreedores argumentan en el sentido de que el buque constituye una garantía frágil; y - por otra parte se acusa a la organización hipotecaria en el sentido de que los créditos hipotecarios pasan después de los créditos privilegiados (131).

El citado autor expone que debido a que los -- buques representan una inversión considerable y que en razón de que a diferencia de los muebles, la tradición real no es aplicable a los buques, es posible, por lo mismo, organizar la hipoteca sobre navíos (132).

En el año de 1949 se llevan a cabo algunas modificaciones, en Francia, a la ley de 1885, en ésta, ya se prevenían las hipotecas sobre los buques - en construcción.

Sobre el modelo francés una gran cantidad de - países han desarrollado la hipoteca marítima.

Actualmente, en todos los países marítimos del mundo existe la hipoteca marítima.

Por ejemplo, en Inglaterra se prevé la hipoteca (denominada MORT GAGE) sobre los buques en el -- ejercicio de la navegación y sobre aquellos que se

131 Cfr. G. RIPERT: Droit...; Tome II, p. 26

132 Cfr. G. RIPERT: Derecho...; p. 177.

encuentran en construcción, admitiendo sobre los -- primeros la hipoteca "legítima" y sobre los segun-- dos la hipoteca "justa".

Las hipotecas "justas" no se pueden situar antes de las hipotecas "legítimas" (y no se admite la hipoteca "legítima" sino hasta que el buque se ha -- finalizado) (133).

6.2.2. - LA HIPOTECA MARITIMA EN LAS DIFEREN-- TES LEGISLACIONES.

En Francia, la figura que ahora analizamos posee una gran importancia.

Se diferencia perfectamente la hipoteca marítima para la construcción, aparte de la que se establece para asegurar el crédito para la explotación.

Al buque en construcción se le confiere la calidad jurídica de navío en cuanto a las garantías reales. Se le atribuye una gran utilidad en fun--- ción de que el constructor puede procurarse crédi-- tos para comprar el material que requiere para la -- construcción y además, en su caso, representa una -- garantía de los adelantos hechos al constructor --- por quien le haya encomendado el buque (134).

En España por otra parte, rige la Ley de Hipo-

133 Cfr. CHORLEY Y GILES: op. cit., pp. 46 y 47.

134 Cfr. G. RIPERT: Droit...; p. 27.

teca Naval de 1893 a la cual en 1919 se hicieron algunas modificaciones.

Para efectos de constitución de la hipoteca -- sobre buques, se les considera bienes inmuebles, -- debiendo otorgarse por escritura pública y efectuar se la inscripción correspondiente y se precisa la libre disposición de los bienes para constituirla.

Se admite la hipoteca sobre la construcción de los buques (135).

6.2.3. - CONVENCION DE BRUSELAS DE 1926.

Esta Convención que se analizó brevemente en el inciso 6.1.3. del presente estudio, sobre hipotecas y privilegios, entendiéndolo y con razón, que la gran cantidad de privilegios que habitualmente se anteponian a la hipoteca, atentaban contra la finalidad de la creación de la misma, repercutían en si realmente aquella constituía una verdadera garantía para aquellos que invertían su capital en préstamos sobre buques, trató de reducir al mínimo los privilegios.

Además resulta comprensible la imposibilidad de reducir los privilegios que se establecen en esta Convención, ante la hipoteca en razón de las necesidades de la explotación marítima y de jerarquiar

135 Cfr. F. FARIÑA: op. cit., (apéndice segundo) pp. 225 a 228

zar algunos créditos.

6.2.4. - MEXICO.

Anteriormente se señaló el precepto de acuerdo al cual, en nuestro país se permite la hipoteca -- "del buque en construcción" (136).

Si bien en términos generales se ha expresado la falta de disposiciones expresas para varios aspectos de la construcción de los buques, por lo que se refiere a la hipoteca marítima, no se presenta -- mayor problema.

El capítulo III Bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dispone las normas por las que -- se rige la hipoteca marítima.

El artículo 121 del citado ordenamiento señala que toda embarcación puede ser objeto de garantía -- real que deberá constituirse mediante hipoteca y -- que esta se extiende a sus pertenencias y acceso-- rios (137).

En el artículo siguiente, es decir, el 122 de dicha Ley, se dispone la extensión de la hipoteca, -- aún cuando no se haya expresado y para los efectos -- del proceso de construcción, se pueden considerar -- los tres primeros incisos que se refieren: a las me -- joras; a los objetos muebles que se le incorporan --

136 "Vide Supra", p. 51.

137 Cfr. art. 121 de la L.N.C.M., p. 1234-22.

permanentemente; y finalmente a la última anualidad de intereses (138).

Por lo que respecta al art. 123 de esa misma ley, no se considera en virtud de que se refiere a la posibilidad de extender la hipoteca al flete - - (139).

El artículo 124 del ordenamiento a que se hace referencia dispone:

Art. 124. - La hipoteca marítima deberá constituirse en escritura pública; se anotará en la matrícula de la embarcación y se inscribirá con todos los datos de la misma en el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se asentará la prelación respecto de otras hipotecas y privilegios marítimos. Al término del contrato se -- harán las anotaciones correspondientes en dicho Registro.

De estar garantizados los privilegios marítimos, se expresará en la inscripción de la hipoteca tal circunstancia, indicando su prelación en primer lugar (140).

De acuerdo al precepto citado, invariablemente, la hipoteca se debe hacer constar en escritura pública e inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional, indicando su prelación respecto a -- otras garantías reales. Obviamente lo anterior -- constituye una seguridad para otros acreedores pri-

138 Cfr. art. 122, *ibid.*, p. 1235.

139 Cfr. art. 123, *ibid.*, 1234-20.

140 Art. 124, *ibid.*

vilegiados e hipotecarios, en su caso.

En el segundo párrafo se determina que la hipoteca, dentro del grado de prelación de los créditos, se puede situar en primer lugar, pero para ello, es necesario otorgar fianza o cualquier otra garantía que establezcan las leyes de acuerdo a las cuales puedan existir créditos privilegiados.

Para poder inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional, las garantías que se otorguen para el pago de los créditos privilegiados, se requieren la autorización de las Secretarías de: Comunicaciones y Transportes; de Hacienda y Crédito Público; y de la de Trabajo y Previsión Social (141).

En caso de que el deudor del contrato de hipoteca no cumpla con las obligaciones a su cargo, se hace efectiva la fianza respectiva (142).

De no otorgarse fianza, el crédito hipotecario se mantiene en el grado de prelación que le corresponde, después de los créditos privilegiados previstos en la Ley (143).

En el caso de la construcción de buques, repito, los créditos privilegiados se reducen en forma considerable, en relación a los previstos por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El artículo 126 dispone:

141 Cfr. art. 126-B, *ibid.*

142 Cfr. art. 126-C, *ibid.*

143 Cfr. art. 126-A, *ibid.*

Art. 126. - La acción hipotecaria prescribirá en tres años a partir del vencimiento del crédito que garantiza -- (144).

En relación a la inscripción que se debe hacer en la matrícula del buque, no es aplicable al que se encuentra en construcción ya que este no la requiere.

La hipoteca marítima constituye un muy valioso medio para conseguir fondos para la construcción de buques y representa una garantía real, eficaz y segura para los acreedores.

7. - CONFERENCIA DE ESTOCOLMO (1963) Y CONVEN-
CION BRUSELAS (1967).

7.1. - CONFERENCIA DE ESTOCOLMO (1963).

Ya desde el año de 1956, en Oslo y posterior--
mente en 1958, en Colonia, la "International Bar --
Association", comenzó a discutir los problemas le--
gales en relación a las garantías respecto a los --
buques en construcción (145).

La intención de la Conferencia a que nos refe--
rimos, fué el crear un conjunto de normas que prote--
gieran los intereses de las partes que intervienen--
en la construcción de los buques, a través de un --
sistema bien organizado para el registro de los de--
rechos y garantías reales, mas completo, tendiente--
a la unificación de criterios a nivel internacio--
nal.

La convención que en esta Conferencia tomó a --
su cargo redactar el articulado relativo al regis--
tro de derechos en relación a los buques en cons--
trucción, adoptó el texto que a continuación se ex--
pone en términos generales:

1) El artículo primero, se refiere a que los --
Estados contratantes, deben permitir el registro, --
en un registro público oficial por o bajo el con--
trol del Estado, de derechos en relación a los bu--

145 Cfr. CONFERENCE DE STOCKHOLM, p. 309.

ques que se vayan a construir o que se estén cons--
truyendo dentro de sus territorios.

En su segundo párrafo, se establece la liber--
tad de que goza cada estado, de restringir el regis--
tro de derechos sobre la construcción, a buques que
de acuerdo con la propia ley de registro del Estado,
se apeguen a las características indispensables pa--
ra ser objeto de inscripción (146).

2) El segundo artículo, señala la facultad del
estado de restringir el registro de tales derechos,
para el caso de que el buque se construya para un -
comprador extranjero.

En el párrafo segundo, se establece la obliga--
ción de no restringir el registro, en los términos--
del párrafo anterior, a los nacionales de los esta--
dos contratantes, siempre y cuando no se afecten --
disposiciones de la propia ley del Estado.

La parte final del presente artículo dispone -
que el registro de derechos, llevado a cabo de - --
acuerdo a las disposiciones de la convención, no de--
be afectar el estado legal de nacionalidad de nin--
gún buque (147).

3) El tercer artículo representa una forma de--
protección a los estados contratantes, al prohibir--
el registro de derechos sobre buques a construir o--

146 Cfr. art. 1º, *ibid.* p. 569.

147 Cfr. art. 2º, *ibid.*

en construcción en otro estado contratante diferente al en que se pretenda llevar a cabo o que ya se esté efectuando la construcción (148).

4) El cuarto artículo señala que cuando se presenten las modalidades de construcción tanto "por economía" como por "cuenta ajena" con la debida formalidad ante el registro respectivo, se deberá permitir la inscripción correspondiente.

De cualquier forma, cada estado, de acuerdo a su legislación podrá condicionar la inscripción, -- hasta que el buque llegue a una determinada etapa de construcción, en el lugar en el que será botado (149).

5) El artículo quinto, dispone que los privilegios e hipotecas deberán inscribirse en el registro, teniendo además el estado, la facultad de aceptar el registro de otros derechos (150).

6) El sexto de los artículos, establece que -- los derechos registrados, tendrán preferencia en el orden de su inscripción.

Señala el segundo párrafo la posibilidad de de terminar la prioridad de dichos derechos, desde el momento en que se presenta ante la oficina, la so-- litud correspondiente.

Finalmente se indica que los derechos registra

148 Cfr. art. 3º, *ibid.*

149 Cfr. art. 4º, *ibid.* p. 571.

150 Cfr. art. 5º, *ibid.*

dos tendrán preferencia sobre aquellos que aún - -- cuando podrían ocupar un grado superior en la prelación, no hayan sido registrados (151).

7) Dispone el artículo séptimo que una vez finalizado el buque, la prioridad entre los derechos registrados, de acuerdo a la convención y los gravámenes marítimos, u otros derechos similares, debenser los mismos que para los buques en el ejercicio de la navegación (152).

8) El octavo artículo, establece la obligación de los demás estados contratantes, de reconocer los privilegios e hipotecas registrados en uno de los - estados, siempre y cuando las respectivas inscrip-- ciones se hayan efectuado en atención en lo dispuesto por la convención, respetándose en consecuencia la prelación obtenida (153).

9) Finalmente, el noveno de los artículos, dispone las obligaciones de los estados contratantes, - si por ejemplo el buque a construir o en construc-- ción se encuentra registrado en uno de los estados - y se quiere efectuar una inscripción en el registro de otro de los estados, a través de: la obtención - de un certificado; de las notificaciones correspondientes; del respeto al grado de prelación que ocupará el derecho a inscribir, y al plazo que el esta

151 Cfr. art. 6º, ibid.

152 Cfr. art. 7º, ibid.

153 Cfr. art. 8º, ibid.

do que va a efectuar el registro, debe otorgar para que se cubran los requisitos que puedan exigirse en la legislación nacional, respecto de otros derechos anteriormente registrados, en el Estado en que se está construyendo el buque.

Se prevé que el buque se construya en uno de los estados y se registre en otro, lo cual solo se aceptará cuando el estado en que se vaya a llevar a cabo o se esté efectuando la construcción, expida un certificado en el que conste que la misma no ha sido objeto de registro (154).

Esta Conferencia se mantuvo un tiempo relativamente corto sin modificarse, ya que posteriormente en la convención de Bruselas de 1967, se llevaron a cabo algunas reformas.

7.2. - CONVENCION DE BRUSELAS (1967).

La Convención relativa al registro de derechos en relación a los buques en construcción, respetando sustancialmente la Conferencia de Estocolmo de 1963, introdujo algunas reformas y adicionó con once artículos lo que fué el texto original.

La primera reforma se efectuó en el sentido de adicionar al artículo 1º, estableciendo una remisión a los derechos comprendidos en el artículo 5º de la presente Convención, en su primer párrafo y -

154 Cfr. art. 9º, ibid. pp. 571 y 573.

en el segundo párrafo en la parte final se hizo notar la diferencia al señalar que se refiere a buques de mar.

Fuera de estas pequeñas adiciones, el artículo sigue idéntico al establecido en la Conferencia de 1963 (155).

El artículo 2º se adicionó en el sentido de -- que no solo no se discriminará a los nacionales de los estados contratantes; sino que ahora pueden registrar sus derechos, los interesados, independientemente de su nacionalidad y domicilio.

El párrafo tercero se adicionó y redactó de -- forma mas clara y ahora dispone que los efectos del registro (al amparo de lo establecido en la Convención que nos ocupa), en atención a la calidad jurídica del buque, se determinarán por la legislación del estado en que se haya de construir o se esté -- construyendo (156).

El artículo 3º queda exactamente en los mismos términos, al igual que el artículo 4º.

Del artículo 5º se suprime el 2º párrafo (157).

A partir del artículo 6º, la Conferencia de Es to col mo se modifica profundamente y se adicionan, -- como se había señalado once artículos

155 Cfr. art. 1º CONFERENCE DIPLOMATIQUE... BRUXELLES 1967, - pp. 414 y 415.

156 Cfr. art. 2º, *ibid.*, pp. 414 y 415

157 Cfr. art. 5º, *ibid.*, p. 415.

De tal forma que el citado artículo dispone -- que los efectos del registro de los derechos que -- comprende el artículo 5º, incluyendo los rangos de prelación se determinará de acuerdo a la legislación del estado en donde se vaya a construir o se esté construyendo el buque, sin embargo y sin perjuicio de las disposiciones de la Convención, todo lo relativo al aspecto procesal, en caso de controversia, se deberá regular por las leyes del estado en el que la obligación tenga lugar (158).

El artículo 7º prevé que una vez finalizada -- la construcción la prelación de los privilegios e hipotecas registradas sobre el buque en construcción, se regirán por las reglas aplicables a los navíos registrados en el ejercicio de la navegación (159).

El artículo 8º establece que la legislación nacional puede disponer que los derechos registrados sobre un buque en construcción, se extiendan a los materiales, maquinaria y equipo que se incorporarán al navío, razón por la cual deberán etiquetarse o marcarse como partes que se incorporarán a aquél -- (160).

El 9º artículo se refiere a los derechos com--

158 Cfr. art. 6º, *ibid.*, p. 416

159 Cfr. art. 7º, *ibid.*

160 Cfr. art. 8º, *ibid.*

prendidos en el artículo 5º. Cuando éstos se registren de acuerdo a la ley nacional de un estado y la prioridad que se les acredite, deberá reconocerse - en los demás estados contratantes (161).

El artículo 10º prohíbe a los estados contratantes, salvo en el caso de venta forzosa, la cancelación en el registro de los derechos comprendidos en el artículo 5º, sin el consentimiento por escrito de los acreedores.

El segundo párrafo de este artículo constituye una protección para los acreedores, pues prohíbe -- que el buque finalizado pueda registrarse en otro estado contratante, sin un certificado expedido por el estado en que se está efectuando dicha construcción, para efectos de que los derechos registrados y que comprende los señalados en el artículo 5º pueden cancelarse (162).

El artículo 11º señala el procedimiento a seguir para resolver controversias (arbitraje) (163).

El artículo 12º se encuentra estrechamente relacionado con el anterior, ya que señala que si algún estado contratante no se siente obligado por el artículo 11º, los demás estados no se encuentran -- obligados para con él, en los términos del mismo.

161 Cfr. art. 9º, *ibid.*, p. 417.

162 Cfr. art. 10º, *ibid.*

163 Cfr. art. 11º, *ibid.*, pp. 417 y 418.

Así mismo, se puede renunciar al hecho de no haber aceptado lo dispuesto en el artículo 11º, mediante notificación al Gobierno Belga (164).

De los artículos 13º al 20º inclusive, se refiere a: la apertura de la Convención para su firma; de la ratificación de la misma; su entrada en vigor y para la entrada en vigor para los estados contratantes; de la posibilidad y forma de adhesión, por estados no contratantes; su denuncia; se prevé la posibilidad de incluir territorios que se encuentren bajo la soberanía de un estado o por cuyas relaciones internacionales sea responsable; de la forma de desincorporar a los territorios antes citados; de las notificaciones que el gobierno Belga debe hacer a los estados representados en la Conferencia y a los que se adhieran; y finalmente del plazo que debe transcurrir para solicitar modificaciones a la Convención y la forma de hacerlas (165).

7.3. - EL SISTEMA REGISTRAL DE MEXICO, EN MATERIA MARITIMA, EN RELACION A LO EXPUESTO EN LA CONFERENCIA Y EN LA CONVENCION.

Podemos observar con satisfacción que el sistema registral en materia marítima, es bastante completo y que incluso coincide en muchos puntos con lo expuesto en la Conferencia y Convención a que se

164 Cfr. art. 12º, *ibid.*, p. 418.

165 Cfr. arts. 13º al 20º, *ibid.*, pp. 418-422.

ha hecho referencia.

En primer lugar, nuestro país cuenta con un Registro Público Marítimo Nacional, bajo el control - del Estado, a través de la Secretaría de Comunica-- ciones y Transportes.

Se sigue el sistema de folios, en los que se - asientan los actos correspondientes a las presenta- ciones, inscripciones y anotaciones que recaen so-- bre los buques, las empresas o las concesiones.

Dispone el artículo 20 del Reglamento del Re-- gistro Público Marítimo Nacional:

Art. 20. - En los asientos de ins- - cripción se anotará lo relativo a... construcción de naves... (166).

Podemos observar que está prevista la inscrip- ción de la construcción de buques, esto representa una gran seguridad ya que se puede dar publicidad - a los actos jurídicos que de acuerdo con la Ley, -- la requieren para surtir efectos contra terceros.

CONCLUSIONES

1. - Es necesario unificar, a nivel internacional, tanto doctrinalmente como en materia administrativa en los diferentes países, la definición del buque, así como su naturaleza jurídica, pues resulta indispensable lograr armonizar el tratamiento jurídico que debe aplicarse al mismo.
2. - No se puede aplicar el concepto de buque, cuando aún se encuentra en la etapa de construcción, sino hasta que es botado y reúne todas las características propias de aquél.
3. - Durante el proceso de construcción del buque, estamos frente a un bien inmueble.
4. - Hace falta en nuestra legislación, específicamente, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, precisar a partir de qué momento es susceptible de hipotecarse la construcción de lo que se pretende llegará a ser un buque.

Así mismo, es necesario modificar el texto del artículo 104 de la citada Ley, debido a que la forma en que actualmente se encuentra redactado, se entiende que se aplica el concepto de navío, cuando se encuentra todavía en construcción y, se repite, durante esta etapa no se le puede definir como tal.
5. - También, considero conveniente revisar el tex-

to del artículo 101 de la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, toda vez que su redacción establece muy vagamente la posibilidad de aplicar las alternativas, que en la construcción por economía, por ejemplo, se preveen en Francia. Además, en la parte final de este precepto, se aplica erróneamente el concepto de buque, durante la construcción.

6. - Como se pudo observar en el presente estudio, por falta de disposiciones expresas, se remiten las dos formas de construcción a otras legislaciones, las cuales si bien son aplicables en numerosas ocasiones, en otras y debido a la especialidad del Derecho Marítimo, no son compatibles o no comprenden las situaciones específicas que se presentan a la luz de esta disciplina.

Deben llevarse a cabo una serie de adiciones al capítulo que se refiere a la construcción de los buques, tomando en cuenta lo relativo a las responsabilidades y efectos de los contratos, entre otras y evitando remitir en lo posible a la materia común o laboral, podría nuestra legislación ofrecer una seguridad a los armadores nacionales y de otros países que tuvieran interés de encargar la construcción de buques a astilleros del país.

7. - Los privilegios, en relación a la construcción, constituyen derechos personales y no reg

les.

A mayor abundamiento en los derechos personales, la obligación no existe mas que contra -- una persona, y si se trata de varios deudores, los mismos se encuentran limitativamente determinados, en tanto que el derecho real es oponible a todo el mundo ("erga omnes").

En el caso de los privilegios de que nos ocupamos, su fuente próxima es la Ley que enumera los privilegios, pero la fuente remota del derecho en los privilegios, es un crédito.

8. - En relación, también a los privilegios, nos -- encontramos con una gran incertidumbre en cuanto a las garantías que se ofrecen tanto a los armadores, como a los acreedores hipotecarios, ya que no existe en nuestra legislación, uniformidad con las disposiciones que a nivel internacional determinan el grado de prelación de los privilegios, los cuales solamente se -- encuentran previstos para el ejercicio de la -- navegación del buque y no para la construcción.
9. - Por otro lado, la falta de uniformidad a nivel internacional, es un mal general en la mayoría de las legislaciones, resulta indispensable -- tratar de conciliar lo mejor posible, con la -- legislación y la doctrina de los países mas --

avanzados en esta materia, los grados de prelación de los créditos privilegiados para la construcción de los buques.

- 10.- Es necesario dar la importancia y por consiguiente la protección suficiente a los proveedores de materiales para la construcción de los buques, con el fin de que los constructores se encuentren en posibilidad de poder continuar la construcción en cualquier momento, para evitar retrasos que pueden significar un alto costo financiero.

Por esta razón, en el presente estudio se propone, situar en tercer lugar los créditos de los proveedores de materiales.

- 11.- En virtud de que la hipoteca significa una figura muy útil de allegarse fondos para la construcción, resulta conveniente situarla después de un reducido número de créditos privilegiados, para que así los acreedores hipotecarios al ver protegidos sus intereses, puedan proporcionar créditos en situaciones mas favorables, que finalmente fomentarian la industria de la construcción naval.

BIBLIOGRAFIA

LEGISLACION CONSULTADA:

CODIGO DE COMERCIO y Leyes Complementarias; 48ª ed., Edito- -
rial Porrúa, S.A., México, 1987.

REGLAMENTO DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.

REGLAMENTO A LOS CAPITULOS TERCERO, CUARTO Y QUINTO DE LA-
LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

REGLAMENTO DEL PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO.

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

LEGISLACION MERCANTIL Y LEYES CONEXAS; 14ª ed., Ediciones - -
Andrade, S.A., México, 1976.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

CONSTITUCION POLITICA MEXICANA; 14ª ed., Porrúa, México, 1977.

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

NUEVO CODIGO CIVIL; 14ª ed., Ediciones Andrade, S.A., México,
1976.

JURISPRUDENCIA:

JURISPRUDENCIA DE LA SUPREMA CORTE 1917-1975 CUARTA SALA: Te-
sis No. 41 (ejecutoria y tesis relacionada), Jurispruden-
cia Poder Judicial de la Federación; Estados Unidos Mexi-
canos, Tesis de Ejecutorias 1917-1975, Apéndice al Semana-
rio Judicial de la Federación, quinta parte, Cuarta Sala,-
Mayo Ediciones, S. de R.L., México, 1975.

Tesis No. 42 (ejecutoria).

OBRAS CONSULTADAS:

- BARRERA GRAF, JORGE: Tratado de Derecho Mercantil; Porrúa, México, 1957 (480 páginas).
- BOSCH A., FELIPE: Derecho de la Navegación; Gráfico Estandard, Buenos Aires, 1951 (353 páginas)
- BRUNETTI, ANTONIO: Derecho Marítimo Privado Italiano (versión española por R. Gay de Montellá); Tomo I, Bosch, Barcelona, 1950 (560 páginas).
- BRUXELLES, 1967; Conférence Diplomatique de Droit Maritime, - Douzième Session (1ª phase), Royaume de Belgique, Ministres des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur; Imprimeur du Roi, Bruxelles, 1967 (861 páginas).
- CERVANTES AHUMADA, RAUL: Derecho Marítimo; 1ª ed., Talleres - Sei, S.A., México, 1970 (770 páginas).
- CHORLEY y GILES: Derecho Marítimo (traducción al español por Fernando Sánchez Calero, de la 4ª edición Inglesa); Bosch, Barcelona, 1959 (580 páginas).
- COLIN Y CAPITANT: Derecho Civil (traducción por la Redacción de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia); -- Tomo IV, 2ª ed., Reus, Madrid, 1949 (959 páginas).
- CONFERENCE DE STOCKHOLM, 1963; Comité Maritime International; Imprimeries Générales Lloyd Anversois, Anvers, 1963 (577-- páginas).
- DANJON, DANIEL: Traité de Droit Maritime; Tome Premier, 2ª -- ed., Mourille et Cie., Paris, 1926 (691 páginas).
- ENECERUS, LUDWIG: Derecho de Obligaciones (traducción al español por Blas Pérez González y José Alguer; Tomo II (primera parte), 3ª ed., Bosch Barcelona, 1966 (504 páginas).
- ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR; 3ª ed., Tomo I, Gráfos, S.A.,-- Barcelona, 1982 (1423 páginas).
- FARIÑA, FRANCISCO: Derecho Comercial Marítimo; Tomo I, 2ª -- ed., Bosch, Barcelona, 1955 (511 páginas).
- GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO: Manual de Derecho de la Navega- -- ción; 3ª ed., Depalma, Buenos Aires, 1979 (803 páginas).
- LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR (traducción al español de Juan - Ramón Parellada); Ministerio de Asuntos Exteriores, Direc-

ción General de Relaciones Culturales, Madrid, 1955 (159-- páginas).

LOZANO NORIEGA, FRANCISCO: Cuarto Curso de Derecho Civil, -- CONTRATOS; 2ª ed. Asociación Nacional del Notariado Mexi-- cano, A.C., México, 1970 (830 páginas).

PARDESSUS, JEAN MARIE: Cours de Droit Commercial; sixième - - edition, Henri Plon Éditeur, Paris, 1856 (568 páginas).

PLANIOL, MARCEL: Tratado Elemental de Derecho Civil (traduc-- ción al español de la 12ª edición, por el Lic. JOSE M. CA-- JICA Jr.); Editorial José M. Cajica, Jr., S.A., Puebla, -- México, 1955 (460 páginas).

RAY, JOSE DOMINGO: Derecho de la Navegación; Abeledo-Perrot, - Buenos Aires, 1964 (685 páginas).

RIPERT, GEORGES:

Compendio de Derecho Marítimo (traducción al español por - Pedro G. San Martín); Tipográfica Editora Argentina, Bue-- nos Aires, 1954 (494 páginas).

Droit Maritime; Quatrième édition, Tome II, Rosseau et - - Cie., Paris, 1950 (963 páginas).

SCIALOJA, ANTONIO:

Saggi di storia del Diritto Marittimo; Unione arti Grafi-- che, Roma, 1946 (322 páginas).

Sistema del Derecho de la Navegación (traducción al espa-- ñol por Delia Viterbo y Santiago Sentís); Bosch, Buenos -- Aires, 1950 (479 páginas).

SCHULDREICH TALLEDA, HECTOR ADOLFO: Derecho de la Navegación; 2ª ed., Lumen, Buenos Aires, 1954 (674 páginas).

THOMAS, D.R.: Maritime Liens; Volume 14, British Shipping -- Laws, Stevens & Sons, London, 1980 (397 páginas).

VALIN, RENE-JOSUE: Nouveau Commentaire Sur L'ordonnance de la-- Marine, du mois d'août 1681 (reimpresión conmemorativa del 300 aniversario por la Asociación Francesa de Derecho Ma-- rítimo); Tomos I y II, Imprimerie Chirat, Paris, 1981 - -- (796 y 766 páginas respectivamente).

VIGIER DE TORRES, AGUSTIN: Derecho Marítimo; 3ª ed. (editado-- por la Subsecretaría de la Marina Mercante), Artes Gráfi-- cas Gala, Madrid, 1977 (903 páginas).