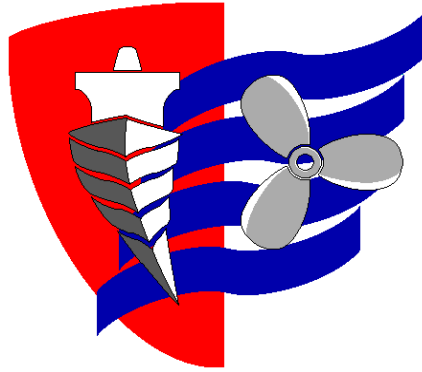


**ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA**



Trabajo Fin de Grado

**EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

**(The Shipbuilding contract in the Spanish Maritime
Navigation Law)**

**Para acceder al Título de Grado en:
INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

**Autor: Enrique Lueje Fuente
Director: Pedro Laborda Ortiz**

Junio-2015

**ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA**

Trabajo Fin de Grado

**EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

**(The Shipbuilding contract in the Spanish Maritime
Navigation Law)**

**Para acceder al Título de Grado en:
INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

Junio-2015

Índice

Índice	I
Resumen y Palabras clave	IV
Planteamiento del problema, introducción y objetivos: La Ley de Navegación Marítima y el contrato de construcción naval.	V
I.- METODOLOGÍA	1
I.1.- Herramientas	1
I.1.1.- Breve reseña histórica sobre el contrato de construcción de buques.....	2
I.1.2.- El Código de comercio de 1885.	3
I.1.3.- El Código civil.....	6
I.1.4.- La doctrina científica nacional y el contrato de construcción naval.	10
I.1.4.1.- Definición del contrato de construcción naval.	10
I.1.4.2.- La propiedad del buque durante la construcción. Adquisición del dominio y riesgo de la obra.	12
I.1.4.3.- Perfección y forma del contrato.....	14
I.1.4.4.- Obligaciones del Constructor.	14
I.1.4.5.- Obligaciones del Comitente.....	17
I.1.5.- Los contratos tipo en la construcción naval.	22
I.1.5.1.- El Contrato de de los Astilleros de Europa Occidental.....	26
I.1.5.2.- El Contrato Noruego Estándar de Construcción Naval	29
I.1.5.3.- El Contrato Estándar para Nuevas Construcciones.....	32
I.1.6.- Los problemas clásicos del contrato de construcción naval a la luz de la jurisprudencia española.	37
I.1.7.- La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.	44
I.2.- Presentación de la metodología aplicada en este trabajo.	47
II.- DESARROLLO	50
II.1.1.- Artículo 108. Concepto del contrato, naturaleza jurídica y régimen.....	50
II.1.2.- Artículo 109. Forma exigida del contrato.	54
II.1.3.- Artículo 110. Propiedad del buque en construcción, de los materiales, y adquisición del dominio de la obra.	57

II.1.4.- Artículo 111. Obligación de construir.	59
II.1.5.- Artículo 112. Obligación de entrega y recepción.	61
II.1.6.- Artículo 113. Régimen de responsabilidad del constructor por vicios ocultos. .	64
II.1.7.- Artículo 114. Pago del precio y riesgo de la obra.	66
II.1.8.- Artículo 115. Prescripción de acciones.	70
II.1.9.- Artículo 116. Embarcaciones y artefactos navales.	71
III.- CONCLUSIONES	72
III.1.- Conclusiones parciales.....	73
III.2.- Conclusiones finales.....	80
Bibliografía.....	82
Aviso.....	86

No quiero dejar pasar la oportunidad de agradecer al Director de éste trabajo, D. Pedro Laborda Ortiz la inestimable colaboración a la hora de llevarlo adelante. Gracias por la paciencia, las correcciones, el entusiasmo y el paciente trabajo de orientación en el proceloso mundo del Derecho y que estoy descubriendo apasionante.

A mis padres.

Por todo, por la paciencia. Aquí no cabe todo lo que os tengo que agradecer.

A mi hermana y mi futura sobrina.

Resumen y Palabras clave

Pretende ser el objetivo de este trabajo el análisis del tratamiento que el contrato de construcción naval ha recibido en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Para ello, se introducirá al lector en el entorno normativo previo a la entrada en vigor de la Ley, tanto en el contexto nacional como en el supranacional, así como con la realidad práctica habitual del contrato y la problemática que durante todos estos años ha derivado del mismo judicialmente hablando. Posteriormente, con el nuevo texto normativo en la mano, y la comparación del mismo con el Derecho positivo patrio en el paisaje pre-LNM, el extendido Derecho de los formularios, la opinión de la doctrina científica, y las posturas que la jurisprudencia nacional ha tomado en la resolución de los litigios ocasionados en la realidad contractual previa a la regulación del contrato de construcción naval en la Ley de Navegación Marítima, podremos estar en situación de determinar, desde el punto de vista de un profesional del sector, el resultado de esa novedosa regulación específica y su adecuación a las necesidades del sector, así como de su adaptación al contexto internacional y del tratamiento que se ha hecho de todas las cuestiones que históricamente han sido fuente de mayor litigiosidad.

Palabras Clave: *contrato de construcción naval, buque, transporte marítimo, Ley de Navegación Marítima, astillero.*

The aim of this paper is to analyse the role of the shipbuilding contract in the 14/2014, Maritime Navigation Law (MNL) of 24 July. Initially, the reader will be introduced in the legal framework prior to the adoption of the present law both nationally and internationally. The real use of the contract and the legal issues that have derived from it in the last few years will be discussed. Finally, the new legal text will be compared with: i) the national law in the pre-MNL framework; ii) the extended forms used in the international practice; iii) the opinion of the scientific doctrine and; iv) the position that Spanish jurisprudence has taken in the resolution of disputes concerning the contract.

It is then possible to determine, from a professional's point of view, the result of this novel specific regulation and its adaptation internationally. Furthermore, its adaptation to the needs of the sector, and the legal treatment of the issues that have been a prominent source of litigation can also be established.

Keywords: *Shipbuiding contract, shipbuilding, vessel, maritime transport, Maritime Navigation Law, Shipping Law, Carriage by sea, shipyard.*

Planteamiento del problema, introducción y objetivos: La Ley de Navegación Marítima y el contrato de construcción naval.

Con fecha de 25 de septiembre de 2014 entra en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, “LNM”).

Inmersos ya en la segunda década del S. XXI, dicha efeméride acaba con la dispersa normativa en materia de Derecho de la navegación marítima de la que el ordenamiento jurídico patrio adolecía; derogando la vetusta regulación del comercio marítimo contenida en el libro III del Código de comercio de 1885¹, así como los artículos previstos en ése mismo cuerpo legal que establecían los plazos de prescripción de las acciones nacidas del negocio marítimo (artículos 951 a 954 del Código de comercio), la Ley de Hipoteca Naval de 21 de agosto de 1893, o la conocida y problemática Ley de Transporte Marítimo de 22 diciembre de 1949, entre otras disposiciones.

Pretende pues el texto normativo actualizar, codificar, adaptar y adecuar el marco legislativo nacional en la materia a la práctica actual del transporte marítimo y a la imprescindible coordinación del mismo con el Derecho marítimo internacional; máxime, habida cuenta del carácter global del primero. No obstante, es necesario apuntar que pese a que la “LNM” viene a tratar las principales instituciones del Derecho de la navegación marítima, no establece una regulación completa para la materia, motivo por el cual parte de la disciplina sigue regulándose por otros textos del ordenamiento jurídico y previendo la propia “LNM” la elaboración de un Código de la Navegación Marítima en el que se refundan, junto a ésta última, otras normas reguladoras de las instituciones marítimas (Fernández-Quirós Tuñón, López Quiroga y Cabellos Ballenilla, 2014).

El objeto de este trabajo que ahora tiene entre las manos, es el de abordar un tema muy concreto, el del contrato de construcción naval en tanto en cuanto el enfoque que el legislador ha querido hacer del mismo en la nueva norma, y la adecuación de ésta a la realidad contractual más difundida, enfatizando nuestro esfuerzo en analizar aquellos aspectos concretos que a juicio de éste han requerido una especial atención o una regulación específica determinada, teniendo en cuenta que se ha establecido un régimen de derecho dispositivo², y en el que no se regula el contrato en toda su amplitud; sino en cuestiones muy particulares del mismo.

¹ Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio. Libro III: Del comercio marítimo.

² Normas jurídicas de las cuales puede prescindirse en virtud del principio de la autonomía de la voluntad. Por tanto, se reduce su ámbito normativo a los casos en los que los individuos no establecen una regulación distinta a la establecida en dichas normas.

En el derecho español previo a la “LNM”, no existía una norma que definiese el contrato de construcción de buque, careciendo prácticamente, de regulación legal específica³; motivo por el cual se ha venido supliendo dicha insuficiencia de legislación mercantil con los preceptos del Código civil aplicables al caso y relativos al arrendamiento de obra o contrato de compraventa, contexto en el que se ha venido definiendo el contrato de construcción naval; así como con la utilización en la práctica de los formularios tipo⁴, anteponiendo la autonomía de la voluntad frente al derecho positivo⁵.

Es a raíz de la parquedad normativa hasta la fecha, que hemos querido estudiar qué aspectos del contrato de construcción naval y de qué modo, han sido objeto de mayor atención en la “LNM” y por tanto; merecedores de tratamiento en la misma, y a continuación con qué grado de acierto lo ha hecho, enfrentando dicha regulación al análisis de la concepción del contrato de construcción naval y del estado de la doctrina jurídica al respecto con anterioridad a la “LNM”, a la práctica habitual de la utilización de los formularios tipo, a la realidad económica de un tipo de contrato que manifiesta el deseo de sometimiento a normas uniformes de aceptación internacional; y en resumen, a la problemática jurídica que ha arrastrado consigo dicho contrato. Se trata de llegar a obtener respuesta a ciertas cuestiones fundamentales.

En primer lugar nos planteamos la pregunta de si aquellos aspectos concretos que efectivamente han sido objeto de la pluma del legislador realmente cumplen y responden a las expectativas generadas por aquellos aspectos del contrato que históricamente han sido fuente de polémica, como lo han podido ser la propia naturaleza del contrato y por tanto el régimen jurídico aplicable, la cuestión de la transmisión de la propiedad y de los riesgos; que queda en directa dependencia de la previa calificación de la naturaleza del contrato, las obligaciones de las partes y su régimen de responsabilidad, o los plazos de prescripción bajo dicho contrato, o si, por el contrario, se han quedado en el tintero cuestiones de trascendencia.

³ En efecto, el Código de comercio se circunscribe a una mera alusión en el artículo 574; en el artículo 580.8 se refiere a la parte del precio no pagada al astillero como un privilegio que admite la venta judicial del buque y, por último, en el artículo 952.1 determina en un año el plazo de prescripción de las acciones nacidas por servicios, obras, provisiones y suministros de efectos o dinero para construir el buque.

⁴ La ausencia de regulación legal viene suplida, en la práctica, a través de una serie de formularios de amplia utilización en los contratos internacionales. Así pueden ser destacados: a) El Contrato de Construcción Naval del los Astilleros de Europa Occidental (*Shipbuilding Contract of West European Shipbuilders -AWES-*). b) El Contrato de Construcción Naval del Consejo de Subvenciones Marítimas del Departamento de la Administración del Comercio Marítimo de los Estados Unidos (*Shipbuilding Contract of the Maritime Subsidy Board of the United States Department of Commerce Maritime Administration -MARAD Form-*). c) El Contrato de Construcción Naval de la Asociación de Astilleros de Japón (*Shipbuilding Contract of the Shipowners Association of Japan -SAJ Form-*), seguido, en gran medida por uno de los modelos que más se han utilizado en España como el Contrato de Construcción de Buque de Astilleros Españoles (Contrato AE), d) El Contrato Noruego Estándar de Construcción Naval (*Norwegian Standard Form Newbuilding Contract -NSF-*), confeccionado como consecuencia de las negociaciones entre las compañías de naveros y de constructores de Noruega; y finalmente, e) el más moderno NEWBUILDCOM de *The Baltic and International Maritime Council* (BIMCO).

⁵ Conjunto de normas jurídicas realizadas por una soberanía; esto es, toda creación jurídica del órgano estatal que detenta la función legislativa.

En segundo lugar procedemos a cuestionar si esa compilación de reglas que establecen el régimen legal del contrato de construcción naval, bailan al son del convencional que se halla contenido en la realidad práctica de los contratos tipo más extendidos; y si en efecto, nuestra legislación puede ser susceptible de adecuarse al contexto internacional, siendo un hecho conocido que los astilleros pujan por establecer su cartera de pedidos casi exclusivamente en el mercado internacional, hasta el punto de poder decirse que el mercado de la construcción naval es un mercado único y supranacional (Arroyo I. , 2005), o si las normas de la nueva ley, muy al contrario, carecen de realismo y se apartan de la práctica convencional pudiendo dar lugar a focos de ambigüedad en el futuro en caso de discrepancia de las partes.

No podemos terminar esta síntesis del objetivo del trabajo sin dejar de reseñar que lo contenido en el Capítulo V de la “LNM” para el contrato de construcción naval, no debemos circunscribirlo solamente a los complejos y grandes contratos de construcción de buques⁶, sino que el legislador ha querido que sea también de aplicación a las embarcaciones⁷ y a los artefactos navales⁸ (art. 116 LNM 14/2014 de 24 de julio); y por lo tanto es preciso preguntarse si se adecúan las nuevas disposiciones normativas a las disparidades estructurales de unos y otros, y en consecuencia a las diferentes necesidades contractuales que derivarán a la hora de enfrentarse a sus respectivas construcciones.

Ya por último, tampoco podemos dejar de lado el hecho de que las normas que nos atañen, son igualmente válidas para los contratos de reparación o remodelación naval cuando la importancia de éstos así lo justifique⁹. Análogamente a lo apuntado en el párrafo anterior será necesario estudiar la adecuación de la normativa a supuestos tan diferentes *a priori* y su repercusión práctica real sobre ellos.

⁶ Buque: “Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros” (art. 56 LNM 14/2014 de 24 de julio).

⁷ Embarcación: “Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o utilización” (art. 57 LNM 14/2014 de 24 de julio).

⁸ Artefacto naval: 1. “Se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas”, 2. “Se considera, asimismo, artefacto naval, el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación”. (art 58 LNM 14/2014 de 24 de julio).

⁹ “Las normas de éste capítulo serán de aplicación supletoria a los contratos de reparación o remodelación naval cuando la importancia de éstas lo justifique”. (art 108.3 LNM 14/2014 de 24 de julio).

I.- METODOLOGÍA

Dedicaremos éste capítulo a; primeramente, en la parte de “herramientas”, compilar y recabar la información de las diversas publicaciones, textos legislativos, jurisprudencia, artículos y cualesquiera otras fuentes de datos que puedan ser de utilidad en la investigación; con el ánimo de que nos sirvan a nosotros y también cómo no, al lector; para, con conocimiento de causa, asentarnos y ubicarnos en el entorno normativo previo y posterior a la “LNM”, y así establecernos en posición de afrontar los objetivos descritos en la introducción, con el respaldo cognitivo necesario para hacerlo con garantías. Acto seguido, una vez recopilada la información bibliográfica, replantearemos el objetivo del trabajo en la “metodología”, pero ahora ya sí, de una manera más concreta, para finalmente abordar su tratamiento con la ayuda de; precisamente, esas herramientas previamente aportadas.

I.1.- Herramientas

Se hace necesario un repaso a la situación jurídica en España en el contexto anterior a la “LNM” para hacernos un idea de la realidad normativa al respecto del contrato de construcción naval existente, y la problemática que derivada de dicho entorno arrastraba el mismo. Precisamente, es a raíz de dicho estudio, cuando podremos comprender cuál ha sido la intención del legislador al regular ciertos aspectos concretos, y no otros, del contrato de construcción naval; y si lo ha hecho con mayor o menor acierto, en consideración con la práctica real habitual y como habíamos referido con anterioridad, el carácter internacional del contrato.

Para ello comenzaremos con una breve reseña histórica acerca del origen del contrato de construcción de buques. Ya en materia legislativa, seguiremos con el Código de comercio y el Código civil, de manera que nos someteremos a las reglas del juego normativo previo a la “LNM”; seguiremos por los contratos tipo, verdadera herramienta utilizada en la práctica habitual, voz de la autonomía de la voluntad y fruto de la experiencia contractual con carácter internacional; seguidamente, atenderemos a la opinión de la doctrina jurídica nacional acerca de las tres herramientas anteriores, las cuales dibujaban en conjunto el paisaje normativo nacional previo a la entrada en vigor de la norma. A continuación, repasaremos la jurisprudencia en nuestro país durante los últimos años en relación al contrato de construcción naval y al de reparación naval; de éste modo, estaremos en posición de determinar qué camino han venido tomando los principales problemas judiciales en España en relación a los referidos contratos y si efectivamente se han resuelto y de qué modo, esos puntos candentes origen de un mayor número de discrepancias, en el nuevo texto normativo.

I.1.1.- Breve reseña histórica sobre el contrato de construcción de buques.

El contrato de construcción naval quizá sea uno de los contratos de mayor trascendencia económica dentro del denominado Derecho de la Navegación; importancia que contrasta con la escasa regulación que tenía en nuestro derecho positivo (Gabaldón García y Ruíz Soroa, 2006).

En el contexto nacional, el contrato de construcción naval se halla presente en los textos significativos de la tradición náutica de la vertiente mediterránea en contraste con el silencio de los atlánticos. Históricamente, el contrato de reparación ha venido más asociado y desarrollado en las fuentes marítimo mercantiles, mientras que el de construcción lo ha hecho en las de derecho Común. Ya el Libro del Consulado del Mar¹ regula la construcción de buques, diferenciando dos modalidades de construcción, por cuenta propia y ajena; las obligaciones del constructor, las relaciones entre patrón y copropietarios, la fijación del precio establecida en jornal o en un tanto alzado; la responsabilidad por no construir conforme a lo convenido o en el tiempo establecido, y la transmisión de riesgos a partir de la botadura. A diferencia con el texto mediterráneo; tanto en las Ordenanzas de la Marina de 1681² como en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737³, apenas goza el contrato de construcción naval de tratamiento, dejándose libertad de construcción y elección de materiales y personas, con la única obligación de una inspección posterior a la construcción que certifique la navegabilidad de los vehículos; así como el establecimiento de un año el plazo de prescripción de las acciones nacidas de servicios, obras, suministros o provisiones de efectos o dinero para reparar, pertrechar o avituallar los navíos. Como veremos en el siguiente apartado es interesante apuntar la coincidencia de lo que el Código de comercio va a contener con los preceptos de dichos códigos (Arroyo I. , 2005)

¹ Primera obra que recopila los usos y costumbres marítimas dispersas en el mediterráneo, procedentes de los derechos romano, griego, bizantino, rodio, italiano, francés y español. Estuvo vigente en todo el mediterráneo hasta la introducción por parte de Francia de *L'Ordonnance de la Marine* en 1681. En España, su aplicación permaneció vigente hasta la introducción del Código de comercio. Se considera su origen en el establecimiento del primer Consulado del Mar en Valencia en 1283, momento en el que el rey Pedro III de Aragón, ordenó que se compilasen en dicho consulado los usos y costumbres marítimas de Barcelona, aún no codificadas, para proceder a su aplicación.

² La Ordenanza de la Marina francesa de 1681, se elabora con el ánimo de ordenar la actividad mercantil marítima en el país vecino, después de haberlo hecho con el terrestre en 1673. En los años inmediatos a su entrada en vigor, se consideró a su articulado el Derecho marítimo común del mundo civilizado. (Serna Vallejo, 2008).

³ Cuerpo de normas mercantiles elaboradas por el Consulado de Bilbao y sancionadas por Felipe V. Se publicaron y difundieron por todo el mundo económico de la época, adquiriendo gran prestigio y aplicación en 19 repúblicas latinoamericanas y Filipinas, que las adoptaron como base de su Código de comercio.

I.1.2.- El Código de comercio de 1885.

Con el fin de legislar la actividad comercial, se publica el 16 de octubre de 1885, en el número 289 de *La Gaceta*⁴ y mediante Real Decreto el 22 de agosto de 1885, el Código de comercio. Estará vigente desde el 5 de noviembre de 1885 hasta la actualidad y sometido a constantes cambios y revisiones dado el agresivo carácter de cambio de flujo de las actividades económicas. En el momento de escribir estas líneas, la última afectación a la que se encuentra sometido, data del 25 de septiembre de 2014, fecha en que precisamente entra en vigor la Ley 24/2014 de Navegación Marítima y que en su disposición derogatoria única, anula el Libro III, aquel que trataba del comercio marítimo; así como los artículos 19.3 y 951 al 954.

Veamos pues qué incluía el referido y derogado Libro III en relación con el contrato de construcción naval. Para empezar, en el Título I: De los buques, tenemos el artículo 574 que contiene lo siguiente:

Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo a su construcción y aparejo, los sistemas que más convengan a sus intereses. 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.

El artículo 580 también contiene disposiciones referentes al contrato de construcción naval, pero solamente en su apartado 8:

En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores, tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

[...] 8. La parte del precio que no hubiere sido satisfecha al último vendedor, los créditos pendientes de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado, y los provenientes de reparar y equipar el buque y de proveerlo de víveres y combustibles en el último viaje. Para gozar de esta preferencia los créditos contenidos en el presente número deberán constar por contrato inscrito en el Registro Mercantil, o si fueren de los contraídos para el buque estando en viaje y no habiendo regresado al puerto de su matrícula, estarlo con la autorización requerida para tales casos, y anotados en la certificación de inscripción del mismo buque. [...]

Para terminar con las referencias al contrato de construcción naval en el Código de comercio, habremos de trasladarnos ahora al Libro IV: De la suspensión de pagos, de la

⁴ Publicación impresa de contenido informativo generalista con origen allá por 1661 y que desde 1762, por iniciativa de Carlos III, pasa de control y dirección privada, a convertirse en medio de información oficial de las decisiones del Gobierno. Desde septiembre de 1836, en el contexto del gobierno liberal progresista de José María Calatrava, la publicación pasa a convertirse en órgano oficial de expresión legislativa y reglamentaria, considerándose, desde entonces, que los decretos, órdenes e instrucciones que dicte el Gobierno, serán de obligado cumplimiento desde la publicación de los mismos en Gaceta. Característica ésta que conserva en la actualidad su sucesor el Boletín Oficial del Estado; y cuya cabecera es sustituida en 1936 por el nombre que ha perdurado hasta nuestros días por el bando nacional en el contexto de la Guerra Civil. (Gobierno de España. Ministerio de la Presidencia).

quiebra y de las prescripciones, Título II: De las prescripciones; y en su artículo 952 nos encontramos:

Prescribirán al año:

1.Las acciones nacidas de servicios, obras, provisiones y suministros de efectos o dinero para construir, reparar, pertrechar o avituallar los buques o mantener la tripulación, a contar desde la entrega de los efectos y dinero o de los plazos estipulados para su pago, y desde la prestación de los servicios o trabajos, si éstos no estuvieren contratados por tiempo o viaje determinado. Si lo estuviesen, el tiempo de la prescripción comenzará a contarse desde el término del viaje o del contrato que les fuere referente; y si hubiera interrupción de éstos, desde la cesación definitiva del servicio.

[...]

Como podemos establecer a la vista de las disposiciones del Código de comercio, apenas éste refiere una escueta mención al mismo en el artículo 574, dejando de mano de la autonomía de la voluntad; en términos criticables, pues el principio de libertad que proclama está sometido a limitaciones (Arroyo I. , 2005), gran parte de la esencia contractual, limitándose a enmarcar a éste en el orden normativo de cualesquiera otras disposiciones que puedan ser de aplicación para la perfección del contrato. En el artículo 580.8, por su parte, se incluyen entre los créditos marítimos privilegiados⁵... “los créditos pendientes de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado...” (Matilla Alegre, 1995). Finalmente en el 952 sí que señala claramente como de un año el plazo de prescripción a “las acciones nacidas de servicios, obras, provisiones y suministros de efectos o dinero para construir, reparar, pertrechar o avituallar los buques...”

Huelga decir que sujetos al contexto de un contrato de construcción de buque, con el peso económico que conlleva, y la importancia de las obligaciones y responsabilidades que genera, las disposiciones contenidas en el ya derogado Libro III del Código de comercio relativos al mismo, se quedan escasas. Para empezar, no sólo carece de regulación específica, sino que tampoco se define, ni clasifica, ni se conceptúa, ni se determina su naturaleza jurídica.

Tradicionalmente, los usos y costumbres de la práctica habitual a lo largo de la historia en el contrato de construcción de buque, han establecido principalmente dos formas de construcción; la construcción por empresa, tanto alzado o contrato, que supone el otorgamiento de un contrato de construcción por parte del armador o comitente a una

⁵ Los Créditos Marítimos Privilegiados son derechos de crédito (derechos personales, pues) que por ministerio de la ley vienen dotados de la cualidad de gozar de preferencia para ser satisfechos respecto a otros créditos sin tal cualidad. Tal preferencia opera tanto en procedimientos colectivos de ejecución (como el concurso de acreedores) como fuera de ellos, esto es, en procesos de ejecución contra bienes singulares. Vienen regulados en nuestro ordenamiento en el artículo 1921 y ss. Del Código Civil(Laborda Ortiz, Responsabilidad de los intervinientes en la ejecución de los fletamentos marítimos, 2014).

empresa de construcción naval (astillero, contratista, constructor, U.T.E.), y la construcción por economía, administración o cuenta propia; que supone la consecución de varios contratos para la construcción del buque, de modo y manera que el naviero construye por su cuenta y para ello precisa contratos de suministro de materiales y de servicios (como por ejemplo, obreros especializados en materias determinadas y necesarias para la consecución de la obra). En la actualidad, la práctica habitual es la del contrato por empresa, siendo muy escasa la utilización de la modalidad por economía.

A la vista del escaso contenido del Código de comercio además, se puede deducir que dichos preceptos se refieren a la construcción por economía; quizá más extendida en el ámbito contemporáneo al mismo, y apenas utilizado en la actualidad; por lo que la regulación no sólo se queda escasa sino que también, cerca de 129 años después, obsoleta y lejana a la práctica actual.

Asimismo a resultas de la interpretación de los artículos *ut supra* reproducidos, y tal y como se hacía constar en el apartado anterior, ya el catedrático Ignacio Arroyo (2005) hacía un apunte sobre la similitud de la regulación del Código de comercio con lo contenido en las Ordenanzas de la Marina y las del Consulado de Bilbao.

I.1.3.- El Código civil.

El 25 de julio de 1889 se publica en La Gaceta, el Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código civil. Contiene el fundamento del Derecho civil de carácter común en España. El español, fue uno de los Códigos civiles más tardíos en aparecer en Europa (causa de las tensiones sociopolíticas, religiosas y culturales del país) y sigue el esquema propuesto por el Francés (personas, cosas, modos de adquirir), con la innovación de añadir un cuarto libro dedicado a Obligaciones y Contratos, quedando estructurado en un Título Preliminar y cuatro Libros divididos en títulos, éstos en capítulos y los capítulos en secciones, que a su vez están compuestas por artículos, con un total de 1.976.

El Código civil cobra especial importancia en el contexto del contrato de construcción de buques, ya que dada la escasez de normas específicas en el Código de comercio, habrán de aplicarse las regulaciones que procedan de Derecho común. Para determinar cuáles son esas regulaciones, se torna de vital importancia la determinación de la naturaleza jurídica del contrato de construcción naval; tema que trataremos más profundamente en el apartado de la doctrina al caso; pero que como adelanto, y para que sirva de vehículo para el entendimiento de la aplicación de las normas del Código civil, en el derecho español, en base a la opinión mayoritaria de dicha doctrina y de la propia jurisprudencia, se concibe el contrato de construcción naval como un contrato de arrendamiento de obra, motivo por el que serán de aplicación las disposiciones del Código civil previstas al caso.

Dentro de la consideración del contrato de construcción naval como de arrendamiento de obra; hemos de tener en cuenta que el Código civil ve en el contrato de obra una modalidad arrendaticia de la que podemos extraer su definición del artículo 1544:

“En el arrendamiento de obras o servicios, una de las partes se obliga a ejecutar una obra o a prestar a la otra un servicio por precio cierto”.

Siguiendo en el ámbito que nos ocupa del Código civil, parece adecuado denominar a las partes como comitente, en el caso del que encarga la ejecución de la misma y contratista a aquel que se obliga a ejecutarla. El contrato de obra se diferencia del de arrendamiento de servicios, ya que en él, el contratista promete el resultado de una labor. Cabe también recalcar que el Código civil plantea el arrendamiento de obra desde una visión estrecha del mismo, ya que sus disposiciones fueron pensadas mayoritariamente para la construcción de edificios (Diez-Picazo y Gullón Ballesteros, 2001). Por último, y antes de adentrarnos en el articulado propiamente dicho, recalcar que el contrato de arrendamiento de obra no requiere de forma determinada, siendo consensual; por lo que habrá que estar a lo establecido con carácter general, en lo que a los contratos se refiere, por el artículo 1278:

“Los contratos serán obligatorios, cualquiera que sea la forma en que se hayan celebrado, siempre que en ellos concurran las condiciones esenciales para su validez”.

En síntesis, los artículos aplicables del Código civil a nuestro caso, sin perjuicio de otros cualesquiera en función de las particulares características del mismo, pudiesen ser aplicados son los previstos para el arrendamiento de obra:

Artículo 1588.

Puede contratarse la ejecución de una obra conviniendo en que el que la ejecute ponga solamente su trabajo o su industria, o que también suministre el material.

Artículo 1589.

Si el que contrató la obra se obligó a poner el material, debe sufrir la pérdida en el caso de destruirse la obra antes de ser entregada, salvo si hubiese habido morosidad en recibirla.

Artículo 1590.

El que se ha obligado a poner sólo su trabajo o industria, no puede reclamar ningún estipendio si se destruye la obra antes de haber sido entregada, a no ser que haya habido morosidad para recibirla, o que la destrucción haya provenido de la mala calidad de los materiales, con tal que haya advertido oportunamente esta circunstancia al dueño.

Artículo 1591.

El contratista de un edificio que se arruinase por vicios de la construcción, responde de los daños y perjuicios si la ruina tuviere lugar dentro de diez años, contados desde que concluyó la construcción; igual responsabilidad, y por el mismo tiempo, tendrá el arquitecto que la dirigiere, si se debe la ruina a vicio del suelo o de la dirección.

Si la causa fuere la falta del contratista a las condiciones del contrato, la acción de indemnización durará quince años.

Artículo 1592.

El que se obliga a hacer una obra por piezas o por medida, puede exigir del dueño que la reciba por partes y que la pague en proporción. Se presume aprobada y recibida la parte satisfecha.

Artículo 1593.

El arquitecto o contratista que se encarga por un ajuste alzado de la construcción de un edificio u otra obra en vista de un plano convenido con el propietario del suelo, no puede pedir aumento de precio aunque se haya

aumentado el de los jornales o materiales; pero podrá hacerlo cuando se haya hecho algún cambio en el plano que produzca aumento de obra, siempre que hubiese dado su autorización el propietario.

Artículo 1594.

El dueño puede desistir, por su sola voluntad, de la construcción de la obra aunque se haya empezado, indemnizando al contratista de todos sus gastos, trabajo y utilidad que pudiera obtener de ella.

Artículo 1595.

Quando se ha encargado cierta obra a una persona por razón de sus cualidades personales, el contrato se rescinde por la muerte de esta persona. En este caso el propietario debe abonar a los herederos del constructor, a proporción del precio convenido, el valor de la parte de obra ejecutada y de los materiales preparados, siempre que de estos materiales reporte algún beneficio.

Lo mismo se entenderá si el que contrató la obra no puede acabarla por alguna causa independiente de su voluntad.

Artículo 1596.

El contratista es responsable del trabajo ejecutado por las personas que ocupare en la obra.

Artículo 1597.

Los que ponen su trabajo y materiales en una obra ajustada alzadamente por el contratista, no tienen acción contra el dueño de ella sino hasta la cantidad que éste adeude a aquél cuando se hace la reclamación.

Artículo 1598.

Quando se conviniere que la obra se ha de hacer a satisfacción del propietario, se entiende reservada la aprobación, a falta de conformidad, al juicio pericial correspondiente.

Si la persona que ha de aprobar la obra es un tercero, se estará a lo que éste decida.

Artículo 1599.

Si no hubiere pacto o costumbre en contrario, el precio de la obra deberá pagarse al hacerse la entrega.

Artículo 1600.

El que ha ejecutado una obra en cosa mueble tiene el derecho de retenerla en prenda hasta que se le pague.

Más adelante, a raíz del estudio de la opinión de la doctrina científica en el siguiente apartado, trabajaremos más profundamente y con más detalle en lo dispuesto en el Código civil.

I.1.4.- La doctrina científica nacional y el contrato de construcción naval.

Fruto de la consabida carencia de regulación específica en nuestro ordenamiento previo a la entrada en vigor de la “LNM”, durante largo tiempo la más reputada doctrina jurídica en la materia, así como la jurisprudencia; han venido suscitando en diferentes artículos, libros y documentos, un interesante debate con el fin de determinar el régimen legal aplicable, y sobre todo se han establecido dos conocidos frentes en torno a dos cuestiones básicas del contrato: la determinación de la propiedad de la obra; y el momento de transmisión de la misma y de sus riesgos.

Dado lo importante de la materia, y su estatus de cimientos sobre los que, a *posteriori*, la “LNM” ha venido a regular, merece la pena prestar atención a ello. Como recordatorio, hay que apuntar que lo expuesto a continuación se refiere al contexto temporal previo a la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima.

I.1.4.1.- Definición del contrato de construcción naval.

Como hemos podido ver; ni en el Código de comercio, ni por supuesto, el Código civil hacen mención al concepto de contrato de construcción naval, del mismo modo que tampoco se mencionan las clases del mismo o su naturaleza jurídica.

En un sentido amplio, el contrato de construcción naval puede definirse como “toda combinación contractual que tenga por finalidad económica la fabricación de un navío” (Garrigues, 1979). Por su parte, Arroyo (2005), lo define como “un contrato en virtud del cual una parte, denominada astillero, se obliga a construir un buque, conforme a las exigencias legales y eventualmente a las instrucciones del comitente. Caracterizándolo como un negocio jurídico bilateral, oneroso y sinalagmático⁶, cuya finalidad última es la transmisión de propiedad al naviero”. Es importante de nuevo, para fijar adecuadamente el asunto, distinguir con detalle los dos tipos de contrato de construcción naval. Aquella en la que el armador, o el propio astillero construye el buque por su cuenta y bajo su dirección, haciendo suyos todos los gastos; denominada construcción por economía; y en segundo lugar, aquella en la que un armador o comitente encarga la construcción de la nave a un astillero y éste, a cambio de un precio que aquél se compromete a pagar, se obliga a construirlo y entregarlo, asumiendo la dirección y responsabilidad de la construcción, denominándose ésta modalidad por empresa y siendo la modalidad generalizada en la práctica actual. Desafortunadamente, ésta distinción no puede establecerse siempre con precisión, sobre todo en los casos en el que el armador aporte o no los materiales y equipos necesarios en la

⁶ Contrato que hace nacer a cargo de las partes, la obligación de hacerse prestaciones recíprocas.

construcción por empresa. Desde ésta perspectiva, en el primero de los supuestos, parece que la opinión mayoritaria no deja dudas acerca de que se trata de un arrendamiento de obra (Arroyo I. 2005,1993): El astillero se obliga a construir, aplicando su conocimiento y su trabajo y a entregar el buque una vez construido. Es el segundo supuesto, en el que el constructor proporciona también los materiales, es donde se han suscitado dudas acerca de su calificación como compraventa o como arrendamiento de obra. Algún autor califica este supuesto como compraventa, argumentando que los materiales predominan sobre el servicio, y siendo la prestación característica del contrato la entrega de la cosa futura. Del mismo modo, recurriendo al Derecho comparado⁷; la doctrina maritimista francesa entiende que cuando es el propio constructor el que otorga los materiales, no podrá configurarse el contrato como arrendamiento de obra sino como una compraventa; pero compraventa de cosa futura o *vente à livrer*⁸ y así dejó constancia de ello el legislador en la *Loi 67-5 du 3 janvier 1967 Portant Statut des Navires et autres Bâtiments de mer*. Por su parte, el Derecho Italiano se posiciona de manera totalmente contraria al francés y ello es fruto de una doctrina italiana con postulados claramente encontrados con los franceses y en el que ya en el Código civil de 1865 resolvía la cuestión estableciendo el contrato de construcción como arrendamiento de obra⁹. Con posterioridad, con el Código civil de 1942 se consagró esa posición, estableciendo como supuesto normal de *appalto*¹⁰ aquél en el que sea el propio constructor el que aporte los materiales. En la misma línea, y también en 1942, la entrada en vigor del *Códice della Navigazione* regula el contrato de construcción naval con expresa remisión a las normas generales relativas al *appalto* en todo lo no previsto en él (arts. 232 a 244. *Códice della Navigazione*)¹¹.

Volviendo al ámbito nacional, en el Derecho patrio siempre ha prevalecido la calificación de arrendamiento de obra en todos aquellos casos en que una persona encarga la construcción a un astillero; tanto si éste último pone solamente su trabajo como si también suministra los materiales¹²; esto es así basándonos en la argumentación de que en el resultado de la construcción del buque como complejo bien de equipo y cosa no fungible,

⁷ Técnica de estudio del Derecho caracterizada por contrastar instituciones o figuras jurídicas de distintos ordenamientos con el fin de profundizar en el conocimiento del ordenamiento propio.

⁸ “Venta a la entrega”. Traducción literal.

⁹ Artículo 1634 de Código civil Italiano de 1865.

¹⁰ Contrato por el cual una parte asume, con la organización de los medios necesarios y con la gestión bajo su propio riesgo, la obligación de cumplir a favor de otra parte, una obra o servicio.

¹¹ Art. 241: “Per quanto no è disposto dal presente capo, al contratto di costruzione si applicano le norme che regolano il contratto di appalto (arts. 1655 y ss. *Códice civile*).

¹² Artículo 1588 del Código civil: “Puede contratarse la ejecución de una obra conviniendo en que el que la ejecute ponga solamente su trabajo o su industria, o que también suministre el material.”

prevalecen la prestación de los conocimientos técnicos y del trabajo del astillero, sin los cuales los materiales no devienen en una cosa nueva (*res nova*). Esta argumentación doctrinal tiene sólidos cimientos donde argumentarse, tanto en el derecho positivo, con el ya apuntado artículo 1588 del Código civil¹³, como en la jurisprudencia.

Habría que apuntar también que distinto es el caso en que un astillero (bien por circunstancias excepcionales en contextos económicos difíciles, para mantener su actividad y con la esperanza de colocar posteriormente el buque en el mercado, o bien en el caso de los astilleros de construcción de pequeñas embarcaciones en serie) construya por cuenta propia sin que exista contrato o encargo; encontrándonos aquí ante una potencial transmisión por contrato de compraventa (Gabaldón García y Ruíz Soroa, 2006).

Por otra parte, del mismo modo también la doctrina en sintonía con la jurisprudencia, ha venido calificando como arrendamiento de obra por empresa, la subespecie del contrato de reparación de buques (Arroyo I. , 2005).

Es hora de ocuparse de la regulación del contrato. A pesar de que las menciones al mismo en el Código de comercio son escasas (los referidos artículos 574, 578.8 y 952.1) y para el grueso de la regulación haya que recurrir a lo contenido en el Código civil (los también mencionados arts. 1.588 y ss) por la ausencia de regulación específica y por el propio sistema de fuentes mercantiles (Arroyo I. , 2005); parece que la doctrina está de acuerdo en cuanto a su carácter mercantil ya que debemos englobar al mismo en una actividad netamente empresarial, en la que ambas partes astillero y naviero, son empresarios; y la propia construcción, una actividad empresarial. Además, viene especificado en el Código de comercio, significándose esto que su regulación respeta el sistema de fuentes establecido en el artículo 2 de dicho código, y en lo escasísimamente previsto (art. 952.1), debe aplicarse con frecuencia la norma mercantil sobre la civil. En lo demás, resultan de inmediata aplicación los artículos 1.588 y ss. del Código civil (Ruiz Soroa, 1990).

I.1.4.2.- La propiedad del buque durante la construcción. Adquisición del dominio y riesgo de la obra.

La cuestión de la transmisión de la propiedad del buque y por ende, del riesgo, está directamente relacionada con la naturaleza jurídica que se le haya atribuido al contrato de construcción. Aunque como hemos visto, la doctrina mayoritaria es la de arrendamiento de obra, vamos a estudiar las respuestas a cada una de las posibilidades de concepción del contrato.

¹³ Ver página N° 6.

Compraventa de cosa futura.

Si se establece el contrato como compraventa de cosa futura; que como hemos visto, no ha sido ni mucho menos la opinión mayoritaria tanto de la doctrina como de la jurisprudencia en nuestro país, la adquisición de la propiedad queda sujeta a las reglas comunes del Título IV. Del contrato de compraventa del Código Civil. Con respecto a la transmisión del riesgo, ésta queda regida por el principio romano de la perfección, lo que significa que el armador ha de pagar por el buque perdido por caso fortuito antes de la entrega salvo que el astillero se encuentre en mora (Gabaldón García y Ruíz Soroa, 2006). Por su parte, difiere lo anterior cuando nos referimos a aquellas legislaciones en las que se considera la construcción naval como un contrato de compraventa de cosa futura; caso de Francia, donde la transmisión de la propiedad y sus riesgos son transmitidos al armador con la entrega del mismo y su aceptación tras las pruebas de mar¹⁴.

Arrendamiento de obra.

Nos referimos ahora al caso más habitual y al generalmente más aceptado. A su vez, dentro de la conceptualización del contrato como arrendamiento de obra, debemos distinguir según el astillero se haya obligado o no a la aportación de los materiales necesarios para la construcción de la nave. Veamos pues, los dos supuestos.

Arrendamiento de obra con aportación por parte del astillero de los materiales y servicios necesarios.

La opinión más fundada y más frecuente en este caso entre los autores españoles, es la de entender que el armador se hace propietario del buque con la entrega y que, hasta ése momento, el propietario de los materiales y equipos, así como del buque en construcción, es el astillero (Matilla Alegre, 1995). Hasta ese momento, es el astillero quien ha de soportar los riesgos, sufriendolos además, con un doble riesgo. Por pérdida de la obra en caso de construcción (*periculum rei*) y de pérdida del derecho a reclamar el precio de la construcción al comitente quedando además, obligado a reanudar la construcción (*periculum obligationis*). Estos dos supuestos quedarían exceptuados en el caso de morosidad por parte del comitente (*mora accipendi*)¹⁵ (Gabaldón García y Ruíz Soroa, 2006; Laborda Ortiz, 2014).

¹⁴ Artículo 6 de la Ley Francesa 67-5 de 3 de enero de 1967; ya mencionada con anterioridad, cuyo precepto referido establece: "Excepto si existe un convenio en contra, el constructor es propietario del buque en construcción hasta la transferencia de propiedad al cliente. Esta transferencia se realiza con la recepción del buque después de pruebas".

¹⁵ Artículo 1.589 del Código civil: Si el que contrató la obra se obligó a poner el material, debe sufrir la pérdida en el caso de destruirse la obra antes de ser entregada, salvo si hubiese habido morosidad en recibirla.

Arrendamiento de obra con aportación de los materiales por el comitente.

En el caso de que los materiales para la construcción sean suministrados por el comitente, el astillero se limita a poner a disposición del primero su trabajo e industria, siendo la propiedad de la obra adquirida de origen por el comitente, debiendo además de soportar el riesgo de destrucción durante la construcción, *periculum rei*. En este caso es el astillero quien correrá con el *periculum obligationis*, no pudiendo reclamar cantidad alguna, salvo en el caso de morosidad del comitente o la destrucción provenga de la mala calidad de los materiales aportados por el comitente¹⁶. En el caso de que la situación anterior, sea mixta; esto es, el astillero aporta el grueso de los elementos mientras que el armador aporta algunos elementos o equipos para ser añadidos a la obra, parece que el régimen recientemente descrito no se ve alterado.

I.1.4.3.- Perfección y forma del contrato.

El contrato de construcción naval es consensual y se perfecciona¹⁷ por el mero consentimiento de las partes. Por otra parte, el contrato no está sometido a ninguna exigencia de forma, aunque dada su importancia práctica y su más que probable necesidad de inscripción registral, suele registrarse por escrito. El sistema fue alterado en 1919 a partir de la redacción del Reglamento del Registro Mercantil. En él se dispone en el artículo 149 que será exigida, cuando la adquisición tenga lugar en astillero por contrato de construcción, escritura pública de entrega al comitente, que servirá de título de propiedad al naviero; y si el constructor fuera el dueño, la declaración de propiedad del interesado con firma legitimada notarialmente.

I.1.4.4.- Obligaciones del Constructor.

Se perfilan tres obligaciones principales y una accesoria; que describiremos a continuación:

Obligación de construcción.

La primera y más obvia de las obligaciones que adquiere el constructor es la de construir un buque determinado; esto es, conforme a lo pactado y en base a las instrucciones y planos del comitente, de suerte que el buque resulte en la clasificación convenida. A este efecto, para delimitar y precisar la prestación del

¹⁶ Artículo 1.590 de Código civil: El que se ha obligado a poner sólo su trabajo o industria, no puede reclamar ningún estipendio si se destruye la obra antes de haber sido entregada, a no ser que haya habido morosidad para recibirla, o que la destrucción haya provenido de la mala calidad de los materiales, con tal que haya advertido oportunamente esta circunstancia al dueño.

¹⁷ Perfección del contrato: Momento en el cual el contrato nace como tal y empieza a generar obligaciones y derechos para las partes (Laborda Ortiz, Propiedad del buque, 2014).

constructor resulta de suma importancia una cláusula de descripción del buque y especificaciones técnicas que siempre se suele incluir en los formularios. En dicha memoria se contienen el número de construcción del buque, las dimensiones principales (manga, eslora, calado y puntal) y el detalle de los equipos de propulsión y de navegación. Suele ser completada la cláusula con anexos; donde se incluyen planos del buque y características de su funcionamiento (capacidad de carga, velocidad, consumos). Suele ser habitual la introducción de modificaciones durante el proceso de construcción, a las que el astillero no está obligado salvo en caso de la llamada cláusula de salvaguardia, con la correspondiente revisión del precio y el plazo de entrega que ello pueda ocasionar. En el supuesto de contradicciones entre las partes, que también suelen ser habituales, se suele pactar la prevalencia de las cláusulas del contrato sobre los planos u otras especificaciones; así como de éstas últimas sobre los planos. Aunque como norma general, el comitente queda facultado a la inspección de la construcción durante el curso de ésta, la relación entre el astillero y éste, suele ser canalizada mediante un tercero, la Sociedad de Clasificación; estableciendo el artículo 1.598 del Código civil: “Si la persona que ha de aprobar la obra es un tercero, se estará a lo que éste decida”.

Obligación de entrega.

La segunda obligación fundamental del constructor es la de entregar el buque en el plazo y lugar convenidos y en condiciones de navegabilidad, a satisfacción del comitente y una vez obtenida la “clase” según los términos pactados. La obligación de entrega no venía expresamente recogida ni en las normas del Código de comercio aplicables, ni en las del Código civil sobre arrendamiento de obra; pero ha de entenderse como un elemento inherente al contrato, que supone el compromiso de obtención de resultado, el *opus consumatum et perfectum*, por la actividad creadora del empresario y bajo su responsabilidad (Matilla Alegre, 1995).

La naturaleza del plazo y del lugar de entrega no presentan peculiaridades especiales; suelen depender de los términos contractuales y albergar éstos cláusulas de penalización al astillero en caso de retraso; entendiéndose como norma general, y salvo pacto en contrario, como lugar de entrega el propio astillero. Mayor problema jurídico que lo anterior, acarrea la obligación de entrega del buque en condiciones de navegabilidad, pues el astillero ha de responder del saneamiento por vicios ocultos; y aquí subyace una cuestión importante que ha sido largamente debatida y ha dado lugar a importantes y cuestionables decisiones judiciales; el del plazo para el ejercicio de acciones por vicios ocultos. Para el Código de comercio el plazo es de treinta días (artículo 342) y para el Código civil, de seis meses (artículo 1.490). Parece argumento definitivo, dada la naturaleza mercantil del contrato, lo dispuesto

en el Código de comercio, pero en la práctica rara vez tendrá aplicación ese plazo tan breve ya que deriva en incumplimiento al equiparar la construcción viciosa a la prestación diversa (*aliud*¹⁸). Esto es; si por ejemplo el motor consume más de lo previsto; el plazo de denuncia de treinta días no es de aplicación porque el incumplimiento, aún oculto en el momento de la entrega, afecta a la obligación principal de entrega del buque en buen estado, pudiendo estar el comitente facultado a rescindir el contrato por incumplimiento del astillero. Más allá de esto, el plazo general de quince años para la prescripción de acciones viene a sustituir a los breves plazos comentados con anterioridad. En opinión generalizada, parece absurdo un plazo de prescripción de acciones que dure incluso más que la propia vida útil de algunos buques; por lo que el contrato de construcción naval exige una brevedad en las acciones entre tres y cinco años. Dado lo complejo de la cuestión, las partes pueden, y de hecho lo hacen, modificar libremente los plazos fijado legalmente.

Dentro de la obligación de entrega, suele pactarse en lo habitual, la de entregar al comitente un título público que le habilite a inscribir el buque en el registro de buques. Realizadas las pruebas a satisfacción (que deberán realizarse conforme a lo convenido en las especificaciones y tienen por finalidad verificar que el buque y sus prestaciones son conformes al contrato), se procede a la entrega mediante la suscripción de un “Acta de entrega y aceptación”.

Obligación de saneamiento.

El Código de comercio no especifica un régimen específico a éste particular para la construcción de buques, pareciendo más conforme el régimen del Código civil, que en realidad está ideado para la construcción de inmuebles a diferencia de los preceptos mercantiles, que parecen concebidos a la transmisión de bienes muebles ordinarios (mercancías). Ateniéndonos a esto, habrá de estar al régimen de saneamiento de la compraventa civil; de modo y manera que el constructor queda responsable (tanto del buque como de las partes integrantes que hayan sido por él suministradas) durante la posesión pacífica y legal (saneamiento por evicción¹⁹, artículos 1475 y ss. del Código civil) por parte del comitente y de los errores de construcción y cualesquiera defectos técnicos que no hayan podido ser descubiertos por el adquirente ni por terceros en el momento de la entrega (saneamiento por

¹⁸ Locución latina cuyo significado es “otro”.

¹⁹ Saneamiento por evicción: Obligación de indemnizar que recae sobre el vendedor cuando se produce la evicción de la cosa vendida.

En el contrato de compraventa tiene lugar la evicción cuando el comprador pierde la cosa en virtud de una resolución judicial firme, por la que se reconoce un derecho anterior al de la compraventa. La evicción puede ser parcial, cuando el comprador conserva parte de la cosa vendida, o total, en caso contrario. Da lugar a una responsabilidad de indemnización a cargo del vendedor; el llamado saneamiento por evicción.

vicios ocultos, artículos 1484 y ss. del Código civil). Esto supone que habrá que aplicar el plazo semestral que contempla el artículo 1490 del Código civil para el ejercicio de acciones por vicios ocultos y no el de treinta días establecido en el Código de comercio en su artículo 342.

Obligación de asegurar el buque en construcción.

Por último, una obligación accesoria, pero recurrente en la práctica general de los contratos tipo, es la de asegurar el buque en construcción. Parece que hoy en día no se discute su legalidad y tan sólo se discute su pertenencia o no al seguro marítimo (Arroyo I. , 2005). Aquellos partidarios de interpretar al seguro que cubre los riesgos del buque en construcción como marítimo, alegan que durante la construcción del buque, éste se encuentra sometido a los riesgos de la navegación marítima durante su botadura, atracado en armamento, durante las pruebas de navegación o en el viaje de entrega al armador si éste se efectuase. Por su parte, en algunos casos la jurisprudencia se ha mostrado contraria a la tesis anterior, entendiendo que en dique seco, no se puede considerar al buque expuesto a los riesgos de la mar; aquellos referidos en el artículo 743 del Código de comercio²⁰. En cualquier caso, las leyes suelen prever la legislación aplicable en el contrato; y la propia Ley del Contrato de Seguro exceptúa la aplicación imperativa, por lo que no hay inconveniente para que las partes lo sometan a las condiciones del seguro marítimo; o no (Arroyo I. , 2005).

I.1.4.5.- Obligaciones del comitente.

Las obligaciones del comitente o del armador que han de ser estudiadas son; por un lado, la de recibir el buque y, por otro, la de pagar el precio de la construcción.

Pago del precio

El carácter de que el contrato de construcción del buque sea oneroso, implica que la obligación principal del naviero o comitente es la de pagar el precio convenido. El astillero pues, se obliga a la construcción del buque a cambio de la contraprestación económica del comitente. Hay varias cuestiones inherentes a ese pago del precio y que son: determinación del mismo, lugar y moneda de pago, vencimiento, garantías y prescripción.

²⁰ Podrán ser objeto del seguro marítimo: 1º El casco del buque en lastre o cargado, en puerto o en viaje; 2º El aparejo; 3º La máquina, siendo el buque de vapor; 4º Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento; 5º Víveres y combustible; 6º Las cantidades dadas a la gruesa; 7º Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de la navegación cuyo valor pueda fijarse en una cantidad determinada.

En defecto de pacto en contrario, según el Código civil, por lo estipulado en el artículo 1.599, el pago ha de hacerse en el momento de la entrega²¹. La práctica contractual por su parte, establece un calendario de fraccionamiento de pagos, en los que se van realizando conforme se van completando las fases de construcción (puesta de la quilla, terminación del casco), de forma que el astillero pueda ir cobrando a medida que la construcción avanza (Arroyo I. , 2005).

Para el caso del contrato de obra, el Código civil establece²² que el precio sea cierto, lo cual significa que no ha de ser determinado en el momento mismo de la contratación. Lo que sí es importante es que en el momento de la perfección, se introduzcan los elementos necesarios para que las partes conozcan el importe del precio una vez finalizada la obra. Asimismo, en el artículo 1.593²³ del mismo texto normativo, se exige que cuando la obra es encargada por un ajuste alzado, el constructor no puede pedir aumento de precio pese a que por cualesquiera motivos se aumenten los costes laborales o de los materiales; salvo que ese aumento de precio sea debido a cambios en los planos, produciendo aumento de obra y con autorización del comitente (Gabaldón García y Ruíz Soroa, 2006). Dado lo lesivo de esta disposición para el astillero, en la práctica contractual se suele estipular que los incrementos que puedan devenir durante la construcción son susceptibles de ajuste siguiendo el índice de precios al consumo o cualesquiera otros índices aceptados en el sector.

Con respecto al lugar de pago y la moneda en que éste deberá de efectuarse, se estará a lo que disponga el contrato. En caso de que no exista estipulación convenida; se resolverá el asunto aplicando los artículos 1.500.2²⁴ (del contrato de compraventa) y 1.599²⁵ (del arrendamiento de obra) del Código civil.

El catedrático D. Ignacio Arroyo (2005), apunta que las garantías de pago también constituyen una cláusula de estilo común a todo contrato de construcción de

²¹ Si no hubiere pacto o costumbre en contrario, el precio de la obra deberá pagarse al hacerse la entrega.

²² Artículo 1544 del Código civil: En el arrendamiento de obras o servicios, una de las partes se obliga a ejecutar una obra o a prestar a la otra un servicio por un precio cierto.

²³ El arquitecto o contratista que se encarga por un ajuste alzado de la construcción de un edificio u otra obra en vista de un plano convenido con el propietario del suelo, no puede pedir aumento de precio aunque se haya aumentado el de los jornales o materiales; pero podrá hacerlo cuando se haya hecho algún cambio en el plano que produzca aumento de obra, siempre que hubiese dado su autorización el propietario.

²⁴ El comprador está obligado a pagar el precio de la cosa vendida en el tiempo y lugar fijado por el contrato. Si no se hubieren fijado, deberá hacerse el pago en el tiempo y lugar en que se haga la entrega de la cosa vendida.

²⁵ Referido en la nota al pie N° 19.

buques; y ello por dos motivos principales. Por un lado, porque el importe suele ser elevado y el riesgo asumido por el astillero no puede ser excesivo; y otro, porque el naviero suele encargar la construcción en base a plan crediticio, de modo y manera que es la entidad financiera quien responde en última instancia frente al astillero por la operación.

En relación con la entrada en escena de un acreedor hipotecario, cabe destacar algún apunte extraído de lo comentado por Gabaldón y Ruiz Soroa (2006). Es cierto que durante el proceso de construcción, existe un riesgo de insolvencia del astillero, con su consiguiente sometimiento a procesos concursales, colocando esto en cierta posición de inseguridad al armador cuando realiza los pagos periódicos de la obra que, como es lo normal, pertenece al constructor y deberá soportar la ley del dividendo en caso de quiebra del astillero. Para evitar esto último, suele pactarse que la propiedad de los materiales vaya pasando al dominio del armador desde el momento que se realiza el primer pago. El problema de esta solución reside en la inoponibilidad frente a terceros, ya que no existe inscripción registral de los derechos de propiedad sucesivamente adquiridos, dándose la circunstancia, además, de que esta publicidad no siempre resulta posible. La Ley de Hipoteca Naval y la del Registro Mercantil, sólo contemplan un claro acceso al registro cuando se ha invertido un tercio de la obra y además, hay constituida hipoteca naval, no estando prevista la inscripción sucesiva o por secciones del buque. En vista de lo expuesto, el crédito del armador resultaría mejor protegido si el astillero constituyese hipoteca naval a favor de aquél, adquiriendo por tanto el armador la condición de acreedor naval hipotecario, teniendo facultad absoluta de separación de la masa deudora del astillero quebrado. Lo que sucede en la realidad, pese a ser esa opción planteada no sólo práctica sino también posible, es que entra en escena un tercero que financia la construcción, la entidad de crédito prestamista. Es dicha entidad la que realiza los pagos al astillero y la que ostenta pues, la condición de acreedor hipotecario. En la práctica habitual, en el contrato de construcción se faculta al comitente para que constituya la hipoteca del buque, pese a seguir siendo el astillero el propietario; figurando así el naviero como deudor hipotecante ante la entidad de crédito. Una vez terminado y entregado el buque, el naviero continuará como deudor hipotecario pero ya en calidad de propietario de la nave.

Por otra parte, cabe señalar la facultad legal del constructor consistente en el derecho de retención del buque hasta que se le pague el precio íntegramente, cuyo régimen legal se encuentra contemplado en el artículo 1.600²⁶ del Código de civil. En opinión de Gabaldón y Ruiz Soroa (2006), esta facultad reflejada en el artículo 1.600,

²⁶ El que ha ejecutado una obra en cosa mueble tiene el derecho de retenerla en prenda hasta que se le pague.

sólo tiene sentido cuando la obra pertenece al comitente; esto es, cuando es éste quien aporta los materiales; ya que en caso contrario (el habitual de que el propio astillero aporta los materiales), nos veríamos enmarcados en lo dispuesto en el artículo 1466²⁷ para la compraventa, la llamada *exceptio non adimplendi*²⁸. Por su parte Arroyo (2005), entiende lo contenido en el artículo 1.600 plenamente aplicable en ambas variantes, tanto si el constructor aporta los materiales como si no. Del mismo modo que Arroyo, parece que se pronuncia Ruiz Soroa (1990).

Finalmente, para acabar; cabe abordar la cuestión del plazo de prescripción de la acción para reclamar el pago del precio, y en general de las acciones relativas a este contrato, plazo que ha sido fuente tradicional de inseguridad jurídica, de un modo parecido a como hemos visto que sucedía en la concreta acción por vicios ocultos. La duda ha venido versando sobre si el plazo aplicable es el de un año del artículo 952.1 del Código de comercio o el quincenal del artículo 1.964 del Código civil, siendo la diferencia ciertamente relevante y habiendo resultado durante mucho tiempo no pacífica en la jurisprudencia. No parece que haya una postura que satisfaga plenamente, y la controversia al respecto se ha venido manteniendo hasta la actualidad, haciéndose del todo necesaria la substitución, *de lege ferenda*²⁹ por un plazo breve, como el de un año a contar desde el descubrimiento del defecto contemplado en el Derecho francés, o el de dos años del *Código della Navigazione*. (Ruiz Soroa, 1990).

Siguiendo a Ruiz Soroa (1990), las acciones nacidas del contrato de construcción y tendentes al cobro del precio o sus plazos, prescriben al año de que fueran ejercitables, en virtud a lo expuesto en el artículo 952³⁰ del Código de comercio. Este plazo es aplicable tanto a las acciones entre el constructor y el comitente como a los subcontratos que haya celebrado el constructor con otros contratistas para la instalación o ejecución de particulares elementos del buque. Igualmente, es aplicable a las acciones derivadas de un contrato de reparación y que persiguen el cobro del precio pactado.

²⁷ El vendedor no estará obligado a entregar la cosa vendida si el comprador no le ha pagado el precio o no se ha señalado en el contrato un plazo para el pago.

²⁸ En un contrato sinalagmático (ver nota al pie nº 6), medio de defensa de una de las partes consistente en no cumplir su obligación mientras el otro contratante no haya hecho su prestación.

²⁹ Expresión latina que significa "para una futura reforma de la ley", o "con motivo de proponer una ley". Es decir, recomendación que debe ser tenida en cuenta como conveniente en una próxima enmienda legislativa. (Rodríguez y Galetta de Rodríguez, 2008).

³⁰ Ver página 4.

Aceptación del buque.

Advierten Gabaldón y Ruiz Soroa (2006), que la obligación de aceptación del buque sólo existe en presencia de pacto, pues de otro modo, debido al régimen legal del arrendamiento de obra, el armador propiamente no está obligado a la recepción del mismo, pudiendo desistir de forma unilateral durante la construcción, siempre y cuando indemnice al astillero de todos sus daños y perjuicios; y ello en aras a lo regulado en el artículo 1.594 del Código civil³¹.

Sin embargo, en la práctica, los contratos tipo establecen un verdadero deber de recepción para el armador del buque, obligación correlativa a la de la entrega por parte del constructor; al menos cuando éste se entrega conforme a las especificaciones del contrato. Las posibles discrepancias que surgieran, suelen someterse a arbitraje, y si el laudo es favorable al constructor, el naviero queda obligado a la aceptación del buque.

³¹ Artículo 1.594 del Código civil: El dueño puede desistir, por su sola voluntad, de la construcción de la obra aunque se haya empezado, indemnizando al contratista de todos sus gastos, trabajo y utilidad que pudiera obtener de ella.

I.1.5.- Los contratos tipo en la construcción naval.

A pesar de todo lo expuesto con anterioridad; debemos de tener muy en cuenta que las normas aplicables dispuestas son de Derecho dispositivo; por lo que antes de recurrir a ellas para conocer el régimen de un contrato dado, habrá que acudir al propio contrato a fin de determinar las estipulaciones concretadas por las partes; que tendrán preferencia sobre lo legislado a la hora de disciplinar el contrato (Laborda Ortiz, Propiedad del buque, 2014). La ausencia de una regulación legal típica, unida precisamente a esa naturaleza dispositiva de la que hablamos, la disciplina contractual; también conocida como Derecho de los formularios, adquiere una enorme importancia. Además, hay que sumar el carácter internacional del negocio de construcción de buques, donde los astilleros (ya sean nacionales o extranjeros) no sólo limitan su ámbito de captación de clientes al estado en el que se encuentran, sino que se trata de un mercado global en el que competir con países en las que las condiciones económicas, políticas y sociales pueden, y de hecho lo hacen, variar de manera significativa entre unos y otros, habiendo de tener eso en cuenta para ajustar los márgenes a fin de aun así, ser competitivos.

Sólo a nivel Europeo, y según datos de la Asociación de Astilleros Europeos, hay unos 300 astilleros, englobando desde pequeños astilleros especializados en remolcadores, gabarras, barcos de pesca, y con apenas unas decenas de trabajadores en plantilla, pasando por astilleros de reparación hasta llegar a los grandes astilleros de construcción, con centenares de empleados. Esta suma de infraestructuras, produce un beneficio medio de unos 30 millones de euros, dedicándose prácticamente el 75 % de la producción a fuera del entorno europeo, produciendo de manera directa unos 300.000 empleos y generando riqueza, de manera indirecta a unos 60 millones de habitantes en 36 regiones de la Comunidad. Se calcula que en torno al 10% de esos beneficios, es dedicado a I+D (Community of European Shipyards' Association).

A pesar de que muchos astilleros prefieren especializarse en un tipo de barco o construcción en particular, la mayoría de ellos son extremadamente versátiles, pudiendo entrar en liza por casi cualquier tipo de buque o artefacto naval; desde plataformas petrolíferas a buques de investigación.

La negociación de un contrato de construcción del buque, dado la dificultad de la obra que se va a llevar a cabo, es larga y complicada. El armador puede ejercer la misma por su cuenta, aunque es muy habitual que sea un bróker quien lo haga por éste. Un procedimiento habitual en la práctica es la de proponer la construcción a una serie de astilleros susceptibles de efectuar la construcción y escuchar las ofertas de los mismos. Como cabe esperar, la documentación otorgada a los astilleros y que les permite sentar su oferta, es muy compleja, englobando las características precisas del buque deseado por el armador y adecuado a su tráfico o ámbito de negocio. Una vez los astilleros establecen sus

ofertas, se seleccionan las más competitivas y se discuten con más detalle la infinidad de términos y especificaciones que han de tomar parte en el proceso de construcción. Finalmente, ya con el proyecto bien definido, y ajustados los precios, es el armador quien ha de decidir por qué astillero decantarse en función de su precio, facilidades de financiación, cercanía geográfica, calidades a utilizar, tiempo de entrega, diseño, o cualquier otra circunstancia que pese más en la balanza. Suele decirse que no se ha de aceptar ni la oferta más barata, ni la más cara (Stopford, 1997).

Siguiendo con lo referido por Stopford en su obra *Maritime Economics* (1997), La negociación suele dividirse en cuatro áreas en las que cada una de ellas se enfoca sobre las especificaciones del buque, el precio, los términos y especificaciones del contrato, y la financiación ofrecida por el astillero. Como cabe esperar, el precio suele ser la más compleja e importante. Como norma general, los buques son contratados por un precio fijo, que se abona en pagos fraccionados, los cuales dilatan el pago total a lo largo de la construcción. El ánimo del astillero con esta metodología, es el de ir cobrando a medida que avanza la obra, de manera que ello le permite prescindir de un capital de explotación, pudiendo sufragar la misma a medida que va recibiendo el dinero por parte del armador. No obstante, este patrón no siempre se cumple; en función de las condiciones económicas, del estado del mercado y de cualesquiera otras variables económicas, el astillero puede incluso llegar a exigir el pago de hasta el 50 % del valor de la obra a la firma del contrato o; en el escenario de un entorno totalmente opuesto al anterior, ser el armador quien insista en que solamente paga a la entrega. La parte de negociación del contrato que se ocupa de las especificaciones del buque también cobra una importancia capital, porque cualquier modificación hecha sobre los planos originales, puede llegar a repercutir hasta un 10-15 % en el coste final.

Una vez que las negociaciones han llegado a su fin, suele establecerse entre las partes la firma de un documento de intención, como base del desarrollo final de los detalles del diseño del buque que las partes habían acordado, y del contrato de construcción. Esta fase resulta muy delicada, sobre todo para el astillero que dedica una importante cantidad de recursos a la elaboración de dicho documento, ya que generalmente, el documento no es vinculante. El coste de un diseño detallado para un ferry o un buque portacontenedores puede exceder con facilidad el millón de dólares.

Patrón típico de un pago de un buque al astillero en pagos fraccionados (Stopford, 1997).

Estadio de la construcción	Porcentaje a pagar
Firma del contrato	5 por ciento.
Primeras 1.000 toneladas de acero entregadas	5 por ciento.
Comienzo de los trabajos en acero (calderería, corte de chapa, etc..)	15 por ciento
25 por ciento del acero construido	20 por ciento
75 por ciento del acero construido	20 por ciento
Finalización del trabajo de acero	15 por ciento
Buque en armamento	5 por ciento
Entrega	15 por ciento

Y a partir de aquí, es cuando entra en escena el contrato de construcción propiamente dicho, habiendo como habíamos comentado al principio, canalizado la uniformidad, el Derecho de los formularios. La explicación del auge de estos formularios en este sector de negocio deriva indubitadamente, entre otras cosas, del como hemos visto, alto contenido técnico y complejidad del contrato de construcción de buques, que convierte en una empresa muy difícil el otorgarle un tratamiento omnicompreensivo dentro del marco legal. Como hemos venido viendo, se ha pretendido concederle a este contrato una cierta cobertura reguladora sobre la base de determinados preceptos del Código civil en materia de arrendamiento de obra y de contrato de compraventa, cuya trascendencia es mínima por su falta de adecuación a la economía de este contrato, además de por su carácter dispositivo (Llorente Gómez de Segura, 2009). Es por eso, que en la regulación del contrato de construcción naval en nuestro país; la disciplina contractual, y muy particularmente la articulada en el correspondiente modelo de contrato que diseñen o elijan las partes, ha venido siendo la principal protagonista de la regulación del contenido de este contrato marítimo, y veremos si sigue siendo así tras la entrada en vigor de la “LNM”.

Por destacar alguno de los más utilizados nos podemos encontrar con los siguientes³²:

El Contrato de Construcción Naval de los Astilleros de Europa Occidental (*Shipbuilding Contract of West European Shipbuilders -AWES-*).

El Contrato de Construcción Naval del Consejo de Subvenciones Marítimas del Departamento de la Administración del Comercio Marítimo de los Estados Unidos (*Shipbuilding Contract of the Maritime Subsidy Board of the United States Department of Commerce Maritime Administration -MARAD Form-*).

El Contrato de Construcción Naval de la Asociación de Astilleros de Japón (*Shipbuilding Contract of the Shipowners Association of Japan -SAJ Form-*), seguido, en gran medida por uno de los modelos que más se han utilizado en España como el Contrato de Construcción de Buque de Astilleros Españoles (Contrato AE),

El Contrato Noruego Estándar de Construcción Naval (*Norwegian Standard Form Newbuilding Contract -NSF-*), confeccionado como consecuencia de las negociaciones entre las compañías de navieros y de constructores de Noruega.

Y finalmente, el más moderno NEWBUILDCOM de *The Baltic and International Maritime Council* (BIMCO).

Dado las similitudes sustanciales de uno y otros, a efectos de nuestro estudio vamos a echar un vistazo más detenido al AWES, de muy extendida utilización en Europa, así como el NSF; y también al NEWBUILDCOM, al ser el más moderno de todos e irrumpir en la práctica contractual con relativa novedad. Daremos un repaso a cada uno de ellos y su clausulado, para ver de qué modo tratan los distintos formularios con aquellos aspectos del contrato que albergan complejidad jurídica y hemos venido viendo hasta ahora.

³² Previamente referidos en el pie de página 4 de la Introducción (Pág. IV)

I.1.5.1.- El Contrato de de los Astilleros de Europa Occidental.

(Shipbuilding Contract of West European Shipbuilders). AWES.

Desde el pasado año 2004, la Asociación de los Astilleros de Europa Occidental, ha adoptado el nombre de CESA (*Community of European Shipbuilders' Association*). Representa la industria de la construcción naval de 17 países miembros de la Unión Europea (Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Lituania, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, Rumanía, España y Reino Unido).

El contrato tipo de AWES, sigue una estructura de 20 artículos, divididos en párrafos; y con un contenido cada uno de ellos que podríamos clasificar en torno a tres grupos principales; artículos de contenido técnico, de contenido jurídico y de contenido económico.

Artículo 1: Asunto del contrato. *Contiene cinco párrafos, en los que se determinan las características principales del buque (eslora, manga, calado, puntal, peso muerto, características de la planta propulsora y velocidad del buque); el número de casco, el nombre de la Sociedad Clasificadora que va a clasificar el buque . El párrafo d) establece será esta última quien establecerá la decisión final, de manera vinculante en caso de discrepancia entre las partes. El e) por su parte, reserva el derecho del constructor de subcontratar parte del trabajo con otras empresas.*

Artículo 2: Inspección y aprobación. *Solamente 2 párrafos. El primero, sobre la inspección durante la construcción, en el que se otorga derecho al armador al acceso al buque y al astillero durante toda la construcción, así como a terceros dependientes de aquél. Se otorgará al naviero una oficina equipada en las dependencias del astillero; así como noticia con el debido adelanto de las pruebas o inspecciones importantes que se sucedan durante la construcción para permitir su asistencia. En el segundo, aprobación; el armador es requerido para aprobar tres copias de los planos y la información técnica del buque a construir. El astillero queda libre de elegir los suministradores o colaboradores necesarios para la consecución de la obra; quedando también habilitado el armador a recurrir a empresas determinadas, siempre que costee un posible incremento del precio final.*

Artículo 3: Modificaciones. *Se establecen las reglas para dar cabida a cualquier modificación requerida por el armador después de la firma del contrato siempre bajo las condiciones de ajuste de precio o ajuste de la fecha de entrega. Asimismo, también queda habilitado el constructor para hacer pequeñas modificaciones que no afecten a las características principales del buque. Si los cambios, son requeridos por la Sociedad de Clasificación para cumplir con cualquier ley o legislación pertinente, habrá de someterse a un*

ajuste de precio, o fecha de entrega. Se incorporan también los métodos de pago de dichas modificaciones acorde con el artículo 7, parágrafo d).

Artículo 4: Pruebas de mar. *Especifica este artículo los términos bajo los cuales se llevarán a cabo las pruebas de mar, así como las condiciones bajo las que se llevarán a cabo las mismas y el derecho del constructor a retrasarlas o repetirlas si fuese necesario. Se establecen los términos bajo los cuales el armador aceptará el resultado de las pruebas si éstas arrojan como resultado que el buque cumple con lo especificado.*

Artículo 5: Garantía por velocidad, capacidad de carga y consumo de combustible. *Se determinan las compensaciones y en qué términos que el constructor habrá de satisfacer al comitente en caso de que velocidad, capacidad de carga o consumo de combustible comprobados durante las pruebas de mar, no cumplan exactamente con lo establecido en el contrato.*

Artículo 6. Entrega del buque. *Fijación del lugar de entrega del buque, así como la fecha y la documentación que acompañará a la misma. Se concretan también las bonificaciones o recargos que conlleva la entrega del buque antes o después de la fecha concretada. Se definen los casos de “fuerza mayor”, bajo cuyas circunstancias se acepta un retraso en la entrega, dando lugar a los denominados “días permisibles”.*

Artículo 7. Precio. *Muestra el precio total de la construcción, las cuotas y su régimen de pago; así como el ya apuntado método de abono de las posibles modificaciones y de las bonificaciones o recargos que se generen durante la obra.*

Artículo 8. Propiedad. *Se fija a quién pertenece la propiedad de los planos, las descripciones técnicas y cualesquiera otros documentos; así como del buque, durante la construcción del mismo. En principio, y salvo acuerdo expreso, el contrato AWES concede la propiedad del buque al astillero hasta el momento de la entrega, no permitiendo a éste establecer ningún tipo de carga o hipoteca sobre el mismo sin el previo consentimiento del armador. La propiedad del buque, así como todos sus riesgos será traspasada al propietario en el momento de la entrega.*

Artículo 9. Seguros *Queda el astillero responsabilizado de asegurar el buque y todos sus elementos durante el proceso constructivo.*

Artículo 10. Moras por parte del armador *Se determinan el índice de interés al que se cargarán las moras en el pago y define en qué términos el constructor puede rescindir el contrato y vender el buque.*

Artículo 11. Moras por parte del astillero. *Derechos de que el comitente sea abonado con indemnizaciones en el caso de que el constructor incumpla alguna de sus obligaciones contractuales.*

Artículo 12. Garantía *Se acotan los términos en qué y el tiempo durante el cual el buque está en garantía por defectos en el material o mal ejecutada mano de obra.*

Artículo 13. Gastos derivados del contrato. *Delimita las obligaciones de pago a una parte o a otra derivadas de impuestos o tasas generadas durante la perfección y ejecución del contrato.*

Artículo 14. Patentes. *Hace al constructor responsable de cualquier incumplimiento en materia de patentes, pero no a sus subcontratados.*

Artículo 15. Arbitraje. *Incluye el régimen legal y las condiciones que se han de dar, para acudir a un experto independiente de las partes con el ánimo de resolver posibles disputas que puedan nacer entre las partes.*

Artículos 16-19. *Tratan tema de menor trascendencia para nuestro objeto, como el establecimiento del domicilio de las partes, las condiciones para que el contrato sea efectivo y las direcciones de notificación de unos y otros.*

I.1.5.2.- El Contrato Noruego Estándar de Construcción Naval

(Norwegian Standard Form Newbuilding Contract –NSF-).

El contrato Noruego Estándar de Construcción Naval, tiene su origen en un documento acordado entre la Asociación Noruega de Armadores (Norwegian Shipowners´ Association) y la Asociación Noruega de Astilleros (Norwegian Shipbuilders´ Association) con antigua tradición en el país nórdico, y revisado en los últimos tiempos para su traducción al inglés y uso internacional en la línea de otros contratos tipo. A diferencia del contrato AWES, que es calificado como un tipo de contrato “favorable al astillero”, y el SAJ³³, tachado de demasiado duro con éste; el NSF nació con la intención de equilibrar los intereses de las partes, jactándose de ser el más justo y equilibrado de los contratos disponibles (hasta la incorporación del modelo de BIMCO³⁴, que parece que se quiere apropiarse de esa característica).

Físicamente, la disposición del contrato es muy similar a la del contrato AWES y otros contratos, haciendo sencilla su interpretación y la familiarización de sus usuarios. Consta de 19 artículos, divididos en cláusulas; que del mismo modo que hicimos con el AWES, vamos a describir someramente a continuación.

Artículo 1: Definiciones. *Simplemente se relacionan aquellos términos que pueden ser objeto de duda entre las partes para una correcta interpretación del posterior cuerpo del contrato.*

Artículo 2: El buque, descripción y clase. *Cinco artículos en los que se especifican las características principales del buque (como ya vimos en el contrato anterior), las normas según las que se clasificará el buque; que por defecto, en este caso será con la Sociedad Clasificadora “Det Norske Veritas” y cuyos gastos de clasificación inicial correrán por cuenta del constructor. Se determina también la discreción del astillero para subcontratar terceros a su elección y por último, se obliga a éste a entregar el buque con todos los certificados y trámites burocráticos necesarios para que el buque navegue, incluso el abanderamiento del mismo, gastos con los que también ha de correr.*

Artículo 3: Precio y términos de pago. *Se dispone que la cantidad establecida a la firma del contrato habrá de pagarse en dos plazos. Uno, en un plazo máximo de 5 días tras la firma del contrato y con el valor del 20 % del total de la obra. El otro, a la entrega del buque, del monto restante y sin*

³³ SAJ : Contrato de Construcción Naval de la Asociación de Astilleros de Japón (*Shipbuilding Contract of the Shipowners Association of Japan –SAJ Form-*).

³⁴ Contrato NEWBUILDCOM.

perjuicio de otros aumentos en el precio que pudiesen devenir durante la construcción y contemplados en el contrato. Asimismo, se prevé la facultad de retención del buque por parte del astillero en caso de retraso o falta de pago por parte del comitente.

Artículo 4: Ajuste del precio del contrato. *Cancelación por el comitente. El precio final del buque pactado en principio se puede ver sometido a ajustes, posibilidades que el contrato expone de la siguiente manera:*

Entrega con retraso. No habrá recargos durante los 15 primeros días de retraso, pero sí empezaran a contar, según un ratio establecido, desde el día 16. Del mismo modo se contempla un bonus para el constructor en caso de que la entrega tenga lugar antes de lo estipulado.

Se contemplan también recargos en el caso de que el buque no alcance la velocidad pactada, la capacidad de carga o diferencia en el peso muerto. No recargará en cambio, una diferencia en el consumo de combustible.

Artículo 5: Aprobación de los planos y documentos e inspección durante la construcción. *Se obliga al constructor a la expedición de todos los planos y documentos del buque en los 30 días posteriores a la firma del contrato para la revisión por parte del comprador. Se proveerá al comprador de una oficina en las dependencias del astillero así como acceso libre al mismo y al buque durante la construcción a efectos de inspección.*

Artículo 6: Cambios y modificaciones. *Se prevé la posibilidad de modificaciones por parte del comitente durante la construcción las cuales, en la medida de lo posible han de ser ejecutadas por el astillero y cuyo incremento o decremento en el precio se habrá de reflejar en el monto final de la obra. Por otra parte, si esas modificaciones ejecutadas durante la obra son debidas a la entrada en vigor de nuevas disposiciones o regulaciones, el astillero habrá de realizarlas sin que quepa por su parte la exigencia de aumento de precio al comitente.*

Artículo 7: Pruebas de mar. *Se realizarán con presencia del comitente o sus representantes, previo aviso por escrito y siempre que se den las condiciones acordadas por las partes. Se detalla el método para aceptar o rechazar el buque, y los efectos de ambos supuestos.*

Artículo 8: Fecha de entrega. *Se fija lugar y fecha de entrega, así como se detalla la documentación que se ha de entregar con el buque.*

Artículo 9: Retrasos o extensiones en el tiempo de entrega (Fuerza mayor). *Se fija el concepto de fuerza mayor, bajo cuyos términos, el constructor puede alegar circunstancias excepcionales para justificar un*

retraso en la entrega de la obra siempre y cuando lo notifique con la debida antelación. Se contemplan unos días de retraso permisible.

Artículo 10: Garantías. *En contrato fija en 12 meses la garantía del buque por vicios ocultos; debiendo el astillero responder durante ese tiempo, a sus expensas y sin cargos para el armador, de todos los defectos que aparezcan en el buque y no sean debidos al propio desgaste del mismo o al indebido uso que se haga de la nave. Si los defectos sólo se pueden descubrir en dique seco, y esto ocurre ya expirado el plazo de garantía, el armador ha de notificar al astillero la existencia de dichas taras antes de la salida del buque de dique seco.*

Artículo 11: Propiedad, riesgos y seguros. *Hasta la entrega y aceptación del buque, éste y todos su materiales (salvo aquellos provistos por el armador, que durante toda la construcción seguirán siendo de su propiedad), son propiedad del astillero, teniendo además éste la capacidad de hipotecar el mismo o los materiales con previo permiso del armador. Asimismo, y en su condición de propietario hasta la entrega de la nave, también el astillero será quien habrá de cargar con todos los riesgos derivados del mismo y con el pago del seguro.*

Artículo 12: Provisiones. *En caso de que el comitente ejerza su derecho de cancelación del contrato por alguno de los motivos contemplados, el astillero ha de devolverle al primero todas las cantidades adelantadas; para éste caso se establecen los plazos debidos de notificación, así como ratios de interés aplicables. En el supuesto de que el comitente no pague en los plazos convenidos, se le notificará por escrito la necesidad de realización de dicho pago, dándole un plazo máximo de 21 días para quedar al corriente de pago. En caso de que esto no ocurra, el astillero se encuentra en capacidad de rescindir el contrato y ejecutar acciones por daños y perjuicios contra el comitente.*

Artículos 13-19. *Tratan temas menores de apenas trascendencia para nuestros intereses, como direcciones de notificación de las partes, se contempla la responsabilidad por incumplimiento de patentes, el derecho de asignar el contrato por parte del comitente a una tercera parte, etc..*

I.1.5.3.- El Contrato Estándar para Nuevas Construcciones.

NEWBUILDCOM de BIMCO.

Siempre muy presente en el ámbito contractual de la práctica marítima, BIMCO³⁵ empezó a desarrollar un modelo de formulario para buques de nueva construcción, allá por 2005. La intención de BIMCO al crear el contrato NEWBUILDCOM ha sido la de hacerlo desde un enfoque diferente al de restos de contratos (prácticamente todos ellos realizados por los astilleros o sus representantes); más justo, equilibrado y moderno.

La estructura del contrato se divide en 6 secciones siguiendo el orden cronológico normal del proceso de construcción, cada una de ellas dedicada a un aspecto concreto de dicho proceso. Cada sección está a su vez dividida en cláusulas. También contiene tres anexos que contienen las garantías de un modo más detallado y específico; las especificaciones, para que las partes añadan aquellas especificaciones necesarias de acuerdo a las necesidades de construcción, y las listas de fabricantes, en el caso de que se quieran añadir si fuera necesario.

Sección 1. El buque.

Cláusula 1: Obligaciones del constructor y del comprador. Esta cláusula establece las obligaciones principales respecto al contrato para ambas partes. En el caso de que surja cualquier disputa respecto al significado de esta frase, dicho significado podría ser determinado por un tribunal en virtud de la cláusula de resolución de disputas, posiblemente con la ayuda de expertos.

Cláusula 2: Descripción. Detallada descripción de las características principales del buque, así como de capacidad de carga, equipo propulsor, velocidad de diseño, etc... En la línea de los otros contratos vistos. Los departamentos técnicos de los compradores (y de los constructores) pueden preferir métodos diferentes de medición de velocidades, etc. Si eso fuera así, debería aparecer en las especificaciones, en cuyo caso dejarían de aplicarse las disposiciones de esta cláusula.

Cláusula 3: Clasificación, normas y regulaciones. Se tienen en cuenta las leyes, normas, regulaciones y requisitos aplicables relevantes de clase y de las autoridades reguladoras no son sólo aquellos en vigor a fecha del contrato, sino también aquellos ratificados y promulgados en la fecha o anteriores al contrato, y que serán obligatorios para el buque a fecha o antes de la entrega.

³⁵ *Baltic and International Maritime Council*; Asociación internacional de armadores, que engloba cerca del 65 % del tonelaje de la flota mundial, y formada por entidades de más de 120 países, incluyendo brokers, armadores y otros integrantes del negocio marítimo. El objetivo de la asociación es proveer a sus asociados de información y consejo de calidad, promoviendo las correctas prácticas en el sector y facilitar la armonización y estandarización de las prácticas comerciales y sus contratos.

Cláusula 4: Inventario de materiales peligrosos de la IMO. Esta cláusula supone una novedad, aunque refleja la práctica actual tal y como recomienda la IMO.. La cláusula de inventario de materiales peligrosos de BIMCO supone un requisito para el constructor del buque, así como para los fabricantes de equipos, por el que deben ofrecer al comprador un inventario de todos los materiales utilizados en la construcción del buque y de sus equipos que puedan ser potencialmente peligrosos.

Cláusula 5: Revestimientos de protección. Las normas aplicadas en esta cláusula son las de la IMO y están redactadas de forma que puedan modificarse en el futuro. Debe advertirse que los revestimientos aplicados a los espacios de doble capa del buque y a los tanques de lastre de agua salada deben realizarse de acuerdo con las especificaciones y se basan en tipos de buques específicos. La referencia a la resolución de la IMO se realiza para garantizar la aplicación de un estándar mínimo.

Sección 2. Aspectos Económicos.

Cláusulas 8 – 11. Todas estas cláusulas siguen un mismo patrón e incluyen el punto de activación de las reducciones en el precio del contrato y, en último término, la finalización del contrato.

Cláusula 9: Consumo excesivo de combustible. Si el consumo de combustible excesivo sobrepasa un determinado nivel permitido que se establece en el contrato, el comprador tiene dos opciones, o dar por finalizado el contrato o solicitar al constructor que subsane la deficiencia o que sustituya el motor principal. De este modo se anticipa la posibilidad de que la deficiencia en el consumo de combustible del motor se identifique en un banco de pruebas, antes de la entrega del buque.

Cláusula 12: Otras deficiencias. Se anticipa que para algunos buques especializados podrían darse otro tipo de deficiencias, y esta cláusula proporciona una ubicación lógica para su introducción. Resulta una cláusula opcional.

Cláusula 13: Entrega tardía por retrasos no permitidos. Incluye un período de gracia de 30 días tras la fecha de entrega. Es importante destacar dos puntos, en primer lugar el derecho a la terminación del contrato surge si el retraso supera los 180 días tras la fecha de entrega, y en segundo lugar, que la fecha de entrega no es una fecha fija. La fecha de entrega contractual es una fecha específica, indicada en el contrato; pero como suele ser habitual en la práctica común, esta fecha puede ajustarse de acuerdo a los términos del mismo y en concreto, a las disposiciones de retrasos permitidos.

Cláusula 14: Garantías. Se hace referencia a las garantías redactadas en los anexos. Se regula también la forma de las garantías, pero, y esto es importante, en referencia a la garantía de reembolso del constructor, siempre que ésta permanezca en vigor durante un período mínimo; contemplándose que esta garantía crucial permanezca en vigor durante al menos 300 días tras

la fecha de entrega contractual, o 30 días después de la resolución final de cualquier disputa, lo que se produzca más tarde.

Cláusula 15: Pagos. *El primer plazo no vencerá ni deberá pagarse hasta que se ofrezca la garantía de reembolso. No obstante, existe la posibilidad de que las partes omitan este paso. Se establece el cálculo del plazo que debe pagarse a la entrega. Se contempla la posibilidad de que si el comprador no paga los plazos a tiempo, al constructor suspenda los trabajos pendientes de pago.*

Sección 3. Producción.

Cláusula 19: Subcontratación. *En la construcción moderna de buques, los constructores emplean con frecuencia a subcontratistas, incluyendo en algunos casos, personal en astilleros para el desarrollo de muchas de las funciones tradicionalmente realizadas por sus empleados. Esto puede clasificarse como trabajo rutinario o menor. No obstante, para los trabajos principales, como la fabricación de motores y maquinaria, se espera que el comprador especifique a los subcontratistas que serían aceptables en las especificaciones o en la lista de fabricantes.*

Cláusula 20: Autorizaciones. *El calendario para la autorización de los planos tal y como se establece en esta cláusula deberá ser tenido en cuenta por las partes y, en el caso de considerarse inadecuado, debería modificarse en las especificaciones, que tienen prioridad sobre esta cláusula.*

Cláusula 21: Suministros del Comprador. *Los compradores deberán proporcionar los suministros de acuerdo con los calendarios de construcción y pruebas. De no hacerlo, eso supondría un retraso permitido. Esto también sería aplicable en el caso de que los suministros del comprador fueran defectuosos. El constructor es el responsable de la manipulación y almacenamiento seguros de los suministros del comprador desde el momento en el que se entreguen en los astilleros, y deberán estar cubiertos por el seguro de riesgo del constructor que el constructor está obligado a suscribir.*

Cláusula 22: Representante del Comprador. *Esta es una cláusula de carácter práctico que facilita el buen funcionamiento del proceso de construcción. Sin ser demasiado preceptiva, la cláusula contiene algunas referencias al papel del representante, que permite a este comunicarse directamente con la Sociedad de Clasificación. Aunque esto no debe interferir con las comunicaciones entre el constructor y esta sociedad, esta disposición debería fomentar un diálogo constructivo que sirva de ayuda para el comprador durante la construcción.*

Cláusula 23: Inspecciones, tests y pruebas. *Se amplía el derecho del representante del comprador a asistir a las inspecciones, tests y pruebas más allá de las efectuadas en los astilleros, incluyendo cualquier lugar donde se trabaje o se almacenen los elementos asociados a la construcción.*

Cláusula 24: Modificaciones y cambios. Esta cláusula anticipa la posibilidad de un desacuerdo entre el comprador y el constructor al respecto de la valoración del constructor de las consecuencias de su aplicación, en cuyo caso, el asunto deberá ser determinado de acuerdo con lo indicado en la cláusula de resolución de disputas.

Cláusula 25: Modificaciones del Constructor y Sustitución de materiales. Aunque esto está permitido, las circunstancias están limitadas y supeditadas a la autorización por escrito por parte del comprador (que no podrá retener ni retrasar de forma poco razonable).

Cláusula 26: Cambios en normas y regulaciones. Esta cláusula se aplica si se producen cambios después de la fecha del contrato.

Cláusula 27: Pruebas en la mar. Esta cláusula busca anticipar la situación habitual en la que se produce una diferencia de opinión en la entrega entre el constructor y el comprador en lo relativo a si el buque se entrega conforme a lo establecido en el contrato. Si el comprador considera que no es así, debe ofrecer detalles de los “defectos a la entrega”. De estar el constructor de acuerdo con los defectos a la entrega, deberá subsanarlos y enviar una notificación con la fecha revisada para la entrega. Si estos defectos son de carácter menor y no afectan a la clase o al funcionamiento del buque en su uso previsto, el constructor puede solicitar al comprador que acepte la entrega del buque en los términos establecidos.

Sección 4. Entrega.

Cláusula 28: Entrega. El buque debería entregarse el día de la fecha de entrega o posteriormente, ya que debe recordarse que dicha fecha no es fija, en el sentido en que la fecha de entrega contractual puede ampliarse por los retrasos permitidos.

Cláusula 29: Documentos para la Entrega. Los compradores deben asegurarse de que la lista de documentos y su descripción cumplan con sus requisitos y a los de las autoridades reguladoras.

Cláusula 30: Plazo final. Esta cláusula establece el procedimiento para acordar el importe que deberá pagarse a la entrega y presenta posibles situaciones en la que el comprador no está de acuerdo con los cálculos del constructor, pero desea que se realice la entrega del buque. Puede hacer esto pagando el importe solicitado por el constructor, al mismo tiempo que se reserva el derecho de recurrir este importe en una fecha futura.

Sección 5. Aspectos legales

Cláusula 34: Retrasos permitidos. Esta importante cláusula es clave para el cálculo de la fecha de entrega y también para el derecho por parte del comprador a dar por finalizado el contrato en caso de retraso. Debe recordarse que la estructura del contrato incorpora una fecha fija que puede

ser, aunque en la mayoría de los casos no será así, la fecha real en la que se entregue el buque, y la fecha de entrega, que puede variar como resultado de la ejecución de esta cláusula. Los daños liquidados que pueden pagarse por retraso según lo indicado en la cláusula 13 se aplican en referencia a la fecha de entrega, así como el derecho por parte del comprador a dar por finalizado el contrato en virtud de la cláusula. Se identifican dos clases de casos que podrían tener categoría de retraso permitido, ampliando así la fecha de entrega: (i) casos de fuerza mayor (en otras palabras, sucesos fuera del control del constructor) y (ii) otros casos que puedan ser clasificados como acontecimientos provocados por el comprador o que sean responsabilidad del comprador.

Cláusula 35: Garantía del Constructor. *Se establece el ámbito de la garantía definiendo los “defectos en garantía”. El período de la garantía (aunque normalmente suele ser de 12 meses) se ha dejado en blanco para que lo acuerden las partes. El contrato clarifica que la garantía sólo se aplica a los defectos descubiertos después de la entrega del buque. Los defectos descubiertos antes o en el momento de la entrega estarán también cubiertos. Se expone igualmente que la garantía se aplica no sólo al elemento defectuoso, sino también a los daños causados como consecuencia directa o inmediata del mismo.*

Cláusula 36: Ingeniero de garantía. *Cualquiera de las partes puede solicitar los servicios de un ingeniero de garantía.*

Cláusula 37: Responsabilidades y exenciones de responsabilidades. *Las cláusulas de exención del contrato han sido redactadas en una única cláusula. Éstas se han dividido en cláusulas de exención para el constructor, cláusulas de exclusión mutua y cláusulas de responsabilidad.*

Cláusula 38: Seguros. *El conjunto estándar para el nivel de seguros debe ser suscrito por el constructor, incluyendo las cláusulas de guerra y huelga.*

Cláusula 39: Suspensión y Finalización. *En la medida de lo posible, esta cláusula se expresa de forma mutua, aunque debido a las diferentes posiciones de las partes, las disposiciones no son idénticas.*

Cláusula 40: Derechos de autor, Marcas Registradas y Patentes. *Esta cláusula se aplica mutuamente a ambas partes.*

Cláusula 41: Legislación aplicable. *Esta cláusula da libertad a la partes a la hora de seleccionar la legislación que se aplicará al contrato. Si no se estipulara nada, la legislación que regirá el contrato será la inglesa.*

La sección sexta, titulada “Otros”, vamos a prescindir de detallarla, ya que su contenido; relativo a notificaciones, asignaciones y otras disposiciones adicionales no tienen un interés relevante para el objeto de nuestro estudio.

I.1.6.- Los problemas clásicos del contrato de construcción naval a la luz de la jurisprudencia española.

Como hemos venido viendo, la escasa regulación que el contrato de construcción naval (y por ende, el de reparación) ha venido teniendo en nuestro derecho positivo, ha llevado a que durante el devenir de las relaciones comerciales establecidas a ese respecto, surgieran dos géneros de problemas (en cierto modo, predecibles por la parquedad y posible inadecuación normativa): de un lado, desencuentros entre las partes que no hallaban en la ley respuesta clara a cómo debían disciplinar ciertos extremos de sus relaciones, y que hubieron de ser resueltos en los tribunales; y de otra parte, interpretaciones y soluciones divergentes por parte de los jueces a la hora de aplicar la ley para resolver casos con similares bases. En definitiva: litigiosidad entre los actores del contrato, y falta de unanimidad jurisprudencial a la hora de la resolución judicial en ciertos aspectos de la materia que nos ocupa.

Para complementar las herramientas sobre las que vamos a asentar el desarrollo posterior del trabajo, hemos considerado adecuado la inclusión de alguna información relevante sobre jurisprudencia española. De este modo, nos haremos una idea de lo que en los últimos años ha sido más problemático y digno de la atención de los juristas en asunto de litigios en torno al contrato de construcción naval. No es la intención de éste apartado, ni mucho menos, hacer una estadística detallada de cuál ha sido esa problemática, ni de reproducir cada sentencia al pie de la letra; sino de establecer a grandes rasgos y guiándonos por los casos que más han atraído la atención de la doctrina, cuáles han sido precisamente esos aspectos del contrato y su regulación legal que más problemática han ocasionado y cómo se han resuelto por parte de los tribunales y con ello “pulsar” cuáles han sido, si los hay, los “puntos débiles” de nuestra normativa histórica en esta materia, bien por propiciar la litigiosidad, bien por “complicar la labor” al juez. Podemos adelantar aquí que, en materia de asuntos problemáticos a la luz de la jurisprudencia, sin duda destacan las disputas acerca de la naturaleza jurídica del contrato y de la prescripción de las acciones, como apreciaremos más adelante.

Veamos, a continuación, algunas de las cuestiones jurisprudenciales de mayor calado en las últimas décadas, y la solución que tuvieron en su momento, en torno al contrato de construcción naval en nuestro país, a través de las principales sentencias, en particular aquéllas que han merecido la atención de la reseña y el estudio de la doctrina en las principales publicaciones científicas de derecho marítimo español, y muy señaladamente del Anuario de Derecho Marítimo. Eso nos ayudará a saber por qué derroteros han venido los principales problemas del contrato y, *a posteriori*, saber si con la inclusión de la “LNM” en el contexto normativo vigente, se han solucionado y de qué manera. Vamos además a repasar, dicha problemática de manera ordenada, siguiendo como base la disposición que

luego tendrán los temas en el texto de la “LNM” y que reproduciremos en el siguiente epígrafe.

Concepto y régimen del contrato.

Empezaremos chequeando la litigiosidad relacionada con la naturaleza jurídica del contrato es decir, con la cuestión de la adscripción de este contrato a un determinado tipo contractual y la posible falta de definición de la legislación vigente en este extremo. Y comenzamos aquí remontándonos a una sentencia del TS de 23 de enero de 1951 (Vidal Solá, 1963, 229). Nos encontramos que el tribunal se ve obligado a pronunciarse acerca de la naturaleza jurídica del contrato de construcción naval, y que califica al contrato de arrendamiento de obra basándose en que para que el mismo sea calificado de compraventa, el contratista ha de poner la totalidad de los materiales. En el caso en concreto, la máquina y la radiotelefonía no son suministrados por el astillero, luego ha de ser considerado como arrendamiento de obra. Cómo es lógico, si trasladamos este fundamento a la realidad actual de la construcción naval, la práctica totalidad de las obras, se ven sujetas a esta máxima, ya que muchos de los elementos que conformarán el buque, serán suministrados por otros fabricantes (la máquina, los equipos de navegación, los pescantes de los botes...).

Acercándonos temporalmente a la época actual, en una sentencia del Tribunal Supremo³⁶ de 14 de mayo de 1996 (Arroyo I. , Estudios de derecho marítimo, 2000), y a raíz de una disputa entre el comitente y una subcontrata participante en la construcción que diseña, fabrica, construye y pone en servicio una grúa-pórtico; el tribunal declina calificar dicho contrato como de suministro englobado en el “todo” del fin último que es la construcción del objeto naval, calificándolo como finalmente arrendamiento de obra con suministro de materiales. En éste caso concreto, la calificación del contrato es necesario para conocer que régimen de prescripción de acciones aplicar después. Como ya se ha venido diciendo, la naturaleza del contrato viene irremediabilmente ligada al plazo de prescripción de acciones.

En la misma línea, hay una sentencia de la Audiencia Territorial de Oviedo de 22 de noviembre de 1979 que es firme al concluir que el contrato de construcción de buque responde a la naturaleza de contrato de arrendamiento de obra regulado en el Código civil y han de ser por lo tanto aplicables las normas civiles.

De manera opuesta a lo anterior, hay una sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria de 27 de junio de 2001, determina que el contrato convenido entre las partes

³⁶ El Tribunal Supremo (TS) es el órgano constitucional español que se encuentra en la cúspide del Poder Judicial. Es el tribunal superior en todos los órdenes, salvo en los dispuesto en materia de garantías constitucionales, cuya responsabilidad recae en el Tribunal Constitucional.

responde a uno cuyo carácter responde a la de uno de construcción y venta del buque de carácter mixto que no ha de separarse de la genérica consideración de compraventa.

De nuevo el Tribunal Supremo, en sentencia con fecha de 20 de octubre de 1989, califica el contrato de construcción de buque como contrato mercantil, pese a hallarse sólo mencionado pero no desarrollado en el Código de comercio, y su naturaleza como arrendamiento de obra, ya sean los materiales aportados por el comitente o el constructor.

Una vez más, el mismo tribunal, y en fecha de 18 de febrero de 1982, se reafirma en su posición de considerar al contrato de construcción naval como arrendamiento de obra por empresa, fundamentando su decisión en el artículo 1.588³⁷ del Código civil.

Podríamos decir que, bajo la regulación vigente con anterioridad a la “LNM” ha sido recurrente la necesidad de los tribunales de pronunciarse acerca de la naturaleza jurídica del contrato que nos ocupa, así como sobre su carácter civil o mercantil. La relevancia práctica de tal debate es de primerísimo orden, pues la respuesta que se dé incide directamente sobre el régimen jurídico aplicable (si se entiende al contrato como un arrendamiento de obra, le es de aplicación la regulación, fundamentalmente civilista a falta de otra, para este tipo contractual, pero si se entiende como una compraventa, le serán de aplicación las normas de la compraventa; si prima el carácter mercantil sobre el civil, habrá que atender con preferencia a las normas legales del Código de comercio sobre las del Código civil), y la solución al caso concreto varía a su vez en función del régimen correspondiente. Como hemos visto, en este caso la respuesta jurisprudencial se ha decantado mayoritaria, pero no unánimemente, por el carácter mercantil y de arrendamiento de obra. Dicha falta de unanimidad, junto al hecho mismo de que el juzgador se haya visto en la tesitura de tener que discernir repetidamente sobre la materia, resultan sintomáticos a los efectos de este estudio.

Forma del contrato y adquisición del dominio.

En relación a estos aspectos, encontramos un acuerdo del Tribunal Económico Administrativo Central³⁸, fechado el 31 de marzo de 1955 (Arroyo, 1989), en que se determina que la escritura de traslación de la propiedad del buque junto al recibo de su valor emitido por el constructor, son suficientes para acreditar la existencia de un contrato

³⁷ Artículo 1.588 del Código civil: Puede contratarse la ejecución de una obra conviniendo en que el que la ejecute ponga solamente su trabajo o su industria, o que también suministre el material.

³⁸ Los Tribunales Económico-Administrativos de España son órganos administrativos independientes de la Administración General del Estado, adscritos estructuralmente al Ministerio de Economía y Hacienda, que resuelven las reclamaciones económico-administrativas. Constituyen en España un recurso especial para impugnar los actos tributarios ante la propia administración que los dicta.

traslativo de dominio de cosa, que aún siendo construida por encargo y para una persona determinada, fue de la propiedad del constructor hasta el momento de su entrega previo pago del precio.

Asimismo, en una sentencia del Tribunal Supremo de 28 de febrero de 2013, se estima que el constructor es propietario del buque hasta su entrega, momento que derivará tras las pertinentes pruebas de mar y entrega de los necesarios documentos para la utilización del buque por parte de éste al comitente. Además si se entendiese un traspaso posesorio diferente a la *traditio* instrumental, habría que tener en cuenta el otorgamiento de escritura pública. Tampoco entiende el tribunal que puede haber traspaso de la propiedad al no haber sobrevenido la contraprestación del pago del precio convenido.

Obligaciones de constructor (construcción y entrega), así como de comitente (recepción y pago del precio).

Existe una sentencia del Tribunal Supremo relativa al retraso en la entrega de 23 de febrero de 1981 en la que, por motivo de una huelga del personal del constructor, un buque en reparación sufre un retraso considerable con respecto al plazo convenido. El Tribunal Supremo hace al astillero responsable por incumplimiento de sus obligaciones, ya que no considera a la huelga, dadas sus características, como inevitable y por tanto, no cabe exoneración del constructor por “fuerza mayor”. Debe pues, el astillero responder ante el comitente por el retraso, quedando avalado el Tribunal por lo contenido en los artículos 1.101 y 1596 del Código civil³⁹.

La sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria de 27 de junio de 2001, pone en liza las obligaciones tanto de constructor como de comitente. En ella, el naviero comitente demanda al astillero contratante por una demora en más de 5 meses sobre el plazo convenido de entrega en la construcción del buque. Por su parte el astillero se defiende de tal acusación aduciendo impago del precio en el tiempo convenido. La Audiencia considera, a la vista del contrato que el astillero se comprometió a la entrega en un tiempo determinado sin condicionar ésta a una formalidad administrativa expresa como pudiera ser el pago íntegro del precio.

Siguiendo con la Audiencia Provincial de Cantabria; ésta vez en sentencia del 14 de enero de 2004; se expone la negativa del comitente a pagar el monto total de una reparación llevada a cabo en uno de sus buques al aducir, entre otras cosas, que las reparaciones se llevaron a cabo de modo defectuoso y la entrega se demoró más de lo previsto. La Audiencia considera que no cabe oponer lo defectuoso de las reparaciones para

³⁹ Artículo 1.596 del Código civil: El contratista es responsable del trabajo ejecutado por las personas que ocupare en la obra.

justificar impago de la deuda, por lo que el comitente queda obligado al pago de precio convenido por la reparación. Además, no existe certeza ni prueba por parte del comitente de que efectivamente esas reparaciones hayan sido defectuosas. En cuanto al retraso en la entrega del buque, sólo puede dar lugar a penalización cuando las partes así lo hayan previsto en las disposiciones contractuales, circunstancia que no se daba en éste caso.

Redundando en el retraso de la entrega del buque, existe otra sentencia de la audiencia Provincial de Pontevedra, de 20 de enero de 2004. En ella, el comitente demanda al astillero por retraso en la entrega del buque; efectivamente, el retraso tiene lugar, pero ello es debido a modificaciones que en el proyecto original hubieron de realizarse motivadas por inspecciones de la Administración competente. Dichas modificaciones además, fueron comunicadas por el astillero al comitente. La demanda queda desestimada.

Responsabilidad del constructor

A este respecto nos encontramos la sentencia del Tribunal Supremo de 29 de septiembre de 1994; en la que el comitente de un buque en reparación exige al astillero la indemnización por daños y perjuicios derivada de daños que sufrieron equipos del buque durante la estancia del mismo en el astillero. La decisión del Tribunal queda sentada en la aplicación del artículo 1.101 del Código Civil⁴⁰, pero para ello, el comitente ha de probar que efectivamente los daños son imputables al astillero, exigiéndose prueba estricta de ello.

No se ha encontrado, sin embargo, jurisprudencia relevante relativa a litigiosidad en torno a vicios ocultos que no tengan relación con la concreta cuestión de la prescripción de acciones. Respecto a la que sí la tiene, la tratamos, junto a otras cuestiones, en el siguiente punto.

Prescripción de acciones

En cuanto a éste tema, encontramos una STS de 5 de diciembre de 1994. En ella, se describe que durante la construcción de un buque, una empresa suministra a la comitente materiales para construcción y reparación naval. Originadas unas polémicas al respecto, el comitente rechaza los materiales y la empresa suministradora acaba por demandar a la primera. Opone la demandada en su defensa, la prescripción de las acciones en base al artículo 952.1 del Código de comercio⁴¹. Cabe destacar aquí que nos encontramos con una figura afín al propio contrato de construcción naval, más concretamente con un contrato de suministro. Si nos fijamos, el texto del artículo se refiere a: [...] *servicios, obras, provisiones*

⁴⁰ Artículo 1.101 del Código civil: Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas.

⁴¹ Ver página 4.

y suministros de efectos o dinero para construir, reparar, pertrechar o avituallar los buques [...]. En este caso el TS decide hacer una interpretación restrictiva de lo anterior, no cabiendo considerar entre los referidos el contrato de suministros de materiales; aunque sería materia de discusión si no cabría incluir el suministro de materiales cuando éstos son destinados o forman parte de la construcción o reparación entre los supuestos anteriores y por lo tanto, sujeto a los contenido en el artículo referido.

Seguimos con el Tribunal Supremo, esta vez con sentencia de 14 de mayo de 1996. Habiendo sido una prestación por parte de una subcontrata durante la construcción de un buque como de contrato de arrendamiento de obra (ya que consta del diseño, fabricación, instalación y puesta en funcionamiento de unas grúas pórtico) y no de suministro, se originan disputas entre la citada subcontrata y el comitente. Con origen en esas disputas nace un litigio judicial en el que se ponen en liza los plazos de prescripción de las acciones. El Tribunal Supremo, al haber considerado el contrato como de arrendamiento de obra, sujeta dichas prescripciones a lo contenido en el Código civil para el arrendamiento de obra, establece el plazo de prescripción de las acciones en quince años. De haberse considerado el contrato como de suministro, nos habríamos de atener a lo contenido en el artículo 952 del Código de comercio, que fija en un año. No cabe duda que el TS es coherente con la concepción del contrato; pero al aplicarse dichas normas civiles por analogía a las particularidades de la disciplina marítima, el plazo de prescripción quizá no revista lógica al compararlo con la práctica real del ámbito que refiere.

Tenemos otra sentencia del Tribunal Supremo; ésta de 27 de junio de 1996. En la cual, el comitente demanda al constructor de un buque que por devenires de navegación naufraga. Apoya su demanda en el artículo 1.591 del Código civil⁴². El Tribunal entiende que ningún parecido hay del buque con el inmueble que se haya fijo en sus cimientos, y por lo tanto que no es aplicable la garantía decenal que presupone el citado artículo. Sí estima que los armadores disponen de las acciones derivadas del contrato mercantil de obra, que al no estar regulado en el Código de comercio, queda sujeto a lo dispuesto en el Código civil, por analogía. Sin embargo, no considera aplicable la culpa del constructor al hundimiento de la nave. Para ello, se habría de demostrar la mala construcción, no cabiendo presumírsela al astillero.

Una sentencia de la Audiencia Territorial de Oviedo de 22 de noviembre de 1979, al clasificar el contrato de construcción naval como de arrendamiento de obra, refiere que éste queda obligado a las disposiciones del Código civil con respecto al mismo. Es por ello, que

⁴² Artículo 1.591 del Código civil: El contratista de un edificio que se arruinase por vicios de la construcción, responde de los daños y perjuicios si la ruina tuviere lugar dentro de diez años, contados desde que concluyó la construcción; igual responsabilidad, y por el mismo tiempo, tendrá el arquitecto que la dirigiere, si se debe la ruina a vicio del suelo o de la dirección. Si la causa fuere la falta del contratista a las condiciones del contrato, la acción de indemnización durará quince años.

no cabe aplicarle en lo referido al plazo de prescripción de las acciones lo contenido en el artículo 952 del Código de comercio, sí debiendo hacerlo con respecto a lo contenido en el artículo 1.964 del Código civil⁴³. Y esto lo refiere tanto a la prescripción de la obligación del pago del precio como a las nacidas por vicios o defectos del buque.

Resulta patente que la necesidad de discernir acerca del plazo de prescripción aplicable a las acciones relativas a este contrato (y, diríamos más, acerca de los diferentes plazos de prescripción según el tipo de concreta pretensión del demandante), debido a la falta de regla expresa legal en nuestro ordenamiento jurídico, ha hecho pivotar la solución sobre la previa cuestión de la naturaleza jurídica y el régimen aplicable al contrato. Y visto lo visto ya respecto a estos asuntos, no ha de extrañar que la falta de fijeza en ellos se haya comunicado a este concreto aspecto práctico de los plazos de prescripción.

⁴³ Artículo 1.964 del Código civil: La acción hipotecaria prescribe a los veinte años, y las personales que no tengan señalado término especial de prescripción, a los quince.

I.1.7.- La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Con fecha 25 de septiembre de 2014 entró en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de la Navegación Marítima (“LNM”), que fue publicada en el B.O.E. del día siguiente.

La Ley lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español, contemplando todos sus aspectos. Se trata de una renovación; que no solamente busca la actualización y codificación del mismo, sino la coordinación de este con el Derecho marítimo internacional y con la práctica actual.

El Contrato de construcción naval viene en ella recogido en un total de 8 artículos, que conforman el Capítulo V del Título II: De los vehículos de la navegación. Se detallan a continuación:

CAPÍTULO V: Del contrato de construcción naval

Artículo 108. Concepto y régimen.

- 1. Por el contrato de construcción naval una parte encarga a otra la construcción de un buque, a cambio de un precio. Los materiales podrán ser aportados, en todo o en parte, por cualquiera de los contratantes.*
- 2. Salvo lo previsto en el apartado 4 del artículo 113, las normas de este capítulo sólo serán aplicables en defecto de pacto libremente convenido por las partes.*
- 3. Las normas de este capítulo serán de aplicación supletoria a los contratos de reparación o remodelación naval cuando la importancia de éstas lo justifique.*

Artículo 109. Forma del contrato.

El contrato de construcción naval deberá constar por escrito y para su inscripción en el Registro de Bienes Muebles habrá de elevarse a escritura pública.

Artículo 110. Adquisición del dominio.

- 1. La propiedad del buque en construcción corresponde al constructor hasta el momento de su entrega al comitente, salvo que las partes acuerden diferirla a un momento posterior.*
- 2. Los materiales y equipo suministrados por el comitente se considerarán de su propiedad hasta el momento en que sean incorporados al buque.*

Artículo 111. Obligación de construir.

La construcción del buque debe realizarse conforme a las características pactadas en el contrato y, en su caso, en las especificaciones y planos, prevaleciendo en caso de discrepancia el contrato sobre las especificaciones, y éstas sobre los planos.

Artículo 112. Obligación de entrega y recepción.

- 1. El buque será entregado en el lugar y fecha pactados, una vez cumplidas las pruebas de mar y las demás condiciones, acompañándose los documentos necesarios para su despacho.*
- 2. El retraso culpable que supere los treinta días dará lugar a la indemnización de perjuicios y si supera los ciento ochenta días, a la*

resolución del contrato, si la demora, en ambos casos, fuera irrazonable.

3. El comitente podrá negarse a recibir el buque en caso de incumplimiento grave de las especificaciones pactadas que no se deriven directa o indirectamente de actos u omisiones que le sean imputables, sin menoscabo de su derecho a ejercitar las acciones que le correspondan.

4. En caso de incumplimiento de la obligación de recepción, el comitente estará obligado a indemnizar los daños y perjuicios pactados en el contrato o, en su defecto, los que se hayan efectivamente producido.

Artículo 113. Responsabilidad del constructor.

1. El constructor deberá subsanar los defectos del buque que no fueren manifiestos o no hubieren podido apreciarse razonablemente durante la construcción o en el momento de la entrega, siempre que sean denunciados dentro del año siguiente a ésta. Esta obligación no se extenderá a los vicios que sean consecuencia de la mala calidad o inadecuado diseño de los materiales o elementos aportados por el comitente.

2. Cuando los vicios o defectos hagan al buque inadecuado para su uso normal, el comitente podrá optar por la resolución del contrato.

3. Lo dispuesto en este artículo no excluye la obligación del constructor de indemnizar daños y perjuicios, si procediere, salvo disposición contractual diversa.

4. La responsabilidad establecida en el apartado 1 de este artículo no será susceptible de exoneración en caso de dolo o culpa grave del constructor.

Artículo 114. Pago del precio.

1. El precio se abonará en el momento de la entrega. Si se hubieran convenido pagos parciales a medida que avancen los trabajos, el comitente podrá solicitar al constructor la certificación correspondiente.

2. En caso de pérdida del buque durante la construcción, el constructor no podrá exigir el pago del precio, a menos que la destrucción provenga de la mala calidad o inadecuación de los materiales o elementos suministrados por el comitente, o bien haya concurrido morosidad en recibirlo.

3. Si se pacta la constitución por parte del comitente de una garantía a favor del constructor que cubra su obligación de pago del precio, el incumplimiento de ésta permitirá al constructor rescindir el contrato o exigir su cumplimiento y, en ambos casos, reclamar la indemnización de los daños causados.

Artículo 115. Prescripción de acciones.

1. Las acciones nacidas del incumplimiento del contrato de construcción por el constructor prescribirán a los tres años de la entrega del buque.

2. Las acciones nacidas de la falta de pago del precio de la construcción prescribirán a los tres años desde la fecha prevista en el contrato o, en su defecto, desde que se produjo la entrega.

Artículo 116. Embarcaciones y artefactos navales.

Lo dispuesto en este capítulo será aplicable a las embarcaciones y a los artefactos navales.

Sólo reseñar en este estadio de nuestro trabajo, el carácter relativamente “de mínimos” de la regulación específica que la “LNM” dedica a este contrato, no pretendiendo constituirse en una normativa que agote la materia, en términos de disciplinamiento de las relaciones jurídicas que se establecen entre las partes contractuales. Esta característica

viene enlazada con la concepción de esta regulación como fundamentalmente de *derecho dispositivo*, así como la probable consciencia del legislador de que, en todo caso, en este contrato subyace una naturaleza jurídica de la cual se puede extraer la regulación que pudiese faltar en la “LNM” para, de ser necesario, atender a todos sus extremos.

Precisamente de explicar todas estas características, y de valorar su coherencia con las necesidades reales, detectadas a través de la doctrina, la jurisprudencia y la práctica contractual, trata este trabajo, y es en lo que se va específicamente a profundizar de aquí en adelante.

I.2.- Presentación de la metodología aplicada en este trabajo.

España ha estado durante mucho tiempo “huérfana” de los recursos normativos en materia marítima que eran necesarios. Y por ello han alzado la voz los estudiosos en este campo durante largo tiempo. La recién adoptada Ley de Navegación Marítima, que reforma esa situación anterior, había sido rechazada en su primitivo estado de “proyecto de Ley” para su aprobación en el Parlamento hasta en cuatro ocasiones, bien por falta del respaldo necesario, bien por agotamiento de la legislatura en el mejor de los casos. Con esta nueva incorporación, el panorama legislativo nacional contempla una ley con afán de modernización, normalización y actualización de lo relativo al Derecho marítimo patrio pero siempre sin olvidar y teniendo en cuenta la imprescindible coordinación de éste con el panorama internacional y la práctica actual del transporte marítimo (Preámbulo “LNM” 14/2014, de 24 de julio).

Tras 129 años, España, un país referente en industria pesquera y náutica deportiva, con 8.000 kilómetros de costa bañados por dos mares y un océano y situada estratégicamente; con el segundo puerto mundial en su territorio en tráfico de cruceros como es Barcelona, y con una producción derivada del sector marítimo en torno a los 55.000 millones de euros que representa el 2,6 % de la economía española y genera cerca de medio millón de trabajos directos; por fin cuenta con la unánimemente reclamada reforma en el sector. Para llegar a ello, hemos de situar los antecedentes allá por 1980, cuando se elaboró un borrador por la Asociación Española de Derecho Marítimo. Sobre esa base, se nombró en 1999 una comisión de ocho expertos que redacta el anteproyecto y el 13 de noviembre de 2006 el Consejo de Ministros lo remite a las Cortes para su aprobación parlamentaria. Lamentablemente, quizá por la existencia de otras urgencias electoralmente más rentables para nuestros representantes o porque hasta ahora, con la ratificación de diferentes convenios internacionales, se ha venido “saliendo del paso”, no pudo ser hasta el pasado 24 de julio de 2014 cuando el Rey Felipe VI se estrenaba como Jefe del Estado sancionando la tan esperada Ley de Navegación Marítima (Arroyo I. , Las reglas de juego en el mar, 2014).

Ahora bien, ¿responde la nueva ley a todo aquello esperado por la doctrina?; ¿es, efectivamente, una ley normalizadora y actualizada?; ¿realmente está coordinada con el Derecho marítimo internacional?, ¿y con la práctica real del transporte?.

Nosotros, como ya adelantamos en los objetivos de este trabajo ya nos hemos hecho tales preguntas, pero de un modo muy concreto, centrándolas en lo relativo al contrato de construcción naval. Y pensamos en el contrato de construcción naval por su escasísima regulación normativa anterior, por su carácter eminentemente internacional y por su tremenda importancia económica.

Hemos establecido en el apartado precedente, las herramientas de las que nos vamos a valer para intentar extraer las conclusiones que nos permitan responder a todas esas preguntas que ya nos habíamos planteado en la introducción. Nos hemos preocupado de poner al lector en antecedentes históricos en relación a la construcción naval; y hemos echado un vistazo a la parca normativa mercantil, sita en el ya derogado Libro III del Código de comercio de 1885, que tenía nuestro ordenamiento. El legislador, debido a esto ha venido “buscándose la vida”, y causa de esa escasez normativa, ha tenido que encontrarle una naturaleza jurídica al contrato para, de modo subsidiario, y a veces incluso por analogía, aplicarle las normas del Derecho común que fuera posible. El bagaje normativo al que recurrir se encontró en el Código civil, sobre todo en lo relativo al contrato de arrendamiento de obra y de compraventa. Por culpa de todo este “desaguisado”, han nacido problemas, litigios y cuestiones polémicas, en definitiva, muestra de cierta falta de seguridad jurídica, que durante años los estudiosos en la materia, han venido refiriendo y analizando. Con el fin de llevar los contratos de construcción más allá del contexto nacional, para adecuar los mismos al mercado global hacia el que ha tendido el mercado, nace el Derecho de los formularios, que lo vimos aquí analizando tres de los contratos tipos más utilizados en la industria. Y por último, hemos repasado someramente algunas sentencias judiciales de aquellos aspectos del contrato que durante los últimos años han sido objeto de más problemas jurídicos.

Con todo ese material y el texto de la Ley de Navegación Marítima en relación al contrato de construcción naval que viene contemplado en el Capítulo V del Título II de la misma, y que también hemos transcrito, ya nos encontramos en posición de empezar a sacar conclusiones. La metodología que vamos a utilizar por tanto, es la de comparar todas esas herramientas que hemos ido refiriendo con lo que el legislador ha dejado, negro sobre blanco, en el texto definitivo de la “LNM”.

Para llevar esta labor a cabo recurriremos a la disciplina del análisis comparativo; y ello lo realizaremos con el planteamiento del problema que ya nos hicimos en las primeras páginas de éste trabajo. Una vez planteado, establecemos las herramientas de las que nos vamos a servir, que no son otras que los textos normativos previos a la “LNM”, la práctica real a nivel internacional, la jurisprudencia y la opinión de la doctrina científica previa a la entrada en vigor de la ley; las cuales han quedado establecidas en la fase de Herramientas. En el Desarrollo, analizaremos cada uno de los artículos de la “LNM” del contrato de construcción naval, estableciendo un criterio de análisis, que en nuestro caso será el de ir artículo por artículo estableciendo un análisis comparativo de lo que el legislador ha querido dejar patente en él, con lo que a ese respecto quedaba recogido en el estado normativo pre-LNM, lo que contemplan los contratos tipos acerca del mismo, de los problemas judiciales que ha acarreado en el pasado, y así sucesivamente con cada una de las fuentes que hemos establecido en las herramientas. Del análisis y estudio de dicha comparación,

obtendremos finalmente las conclusiones acerca de cómo regula en la actualidad la “LNM” y si lo hace atendiendo a los principios que enarbola de normalización, actualización y modernización. Con las conclusiones que obtengamos para cada uno de los artículos, elaboraremos finalmente la conclusión final. Ésta será resultado de la investigación, y fin último del análisis comparativo; y nos habrá de dar las respuestas a las preguntas que nos hemos venido haciendo, arrojando luz sobre el asunto del estado del contrato de construcción naval en la actualidad en el ordenamiento jurídico nacional.

II.- DESARROLLO.

Comenzamos pues, tal y como habíamos adelantado, la labor de comparación del texto normativo con las herramientas aportadas. Lo haremos en el mismo orden que el articulado del Capítulo V del Título II de la “LNM” con el fin de facilitar su asimilación y establecer una cierta coherencia con la ley. Recordemos que estamos hablando de los artículos 108 a 116 (ambos inclusive).

II.1.1.- Artículo 108. Concepto del contrato, naturaleza jurídica y régimen.

Decidió el legislador comenzar con la que parece la forma más lógica, la de establecimiento de una definición del contrato de construcción de buque y como veremos, del de reparación naval. Recordemos que el Código de comercio no recogía tal definición en el ordenamiento previo. Del mismo modo, la asimilación de las disposiciones del Código civil con las que se suplió la insuficiencia de regulación específica tampoco hacen referencia al caso concreto de contrato de construcción naval en tanto en cuanto, hubieron de adoptarse los preceptos relativos a arrendamiento de obra.

El caso de la doctrina en aquel ambiente desierto de normativa previo a la “LNM” es distinto, habiéndose intentado por parte de diferentes autores, la definición del contrato. Así Uría (1997) lo intenta del siguiente modo: “aquel por el que una persona se obliga, mediante un precio, a la construcción de un buque por cuenta de otra y a la entrega a ésta del buque construido”. Posteriormente; Arroyo (2005) lo define como “un contrato en virtud del cual una parte, denominada astillero, se obliga a construir un buque, conforme a las exigencias legales y eventualmente a las instrucciones del comitente”, y caracterizándolo como un negocio jurídico bilateral, oneroso y sinalagmático, cuya finalidad última es la transmisión de propiedad al naviero”.

Como vemos, el intento de Uría se queda en algo más superficial, sin profundizar sobre la determinación de los intervinientes en el contrato, algo más generalista, más en línea con su especialización mercantilista; yéndose por su parte Arroyo a una definición del contrato más técnica, más maritimista, en la que caracteriza a los intervinientes por astillero a la parte ejecutora de la obra, y comitente a la que la encarga. Y que además, enriquece con la clasificación de bilateral, oneroso y sinalagmático para terminar con el apunte de que la finalidad última del mismo es la transmisión de la propiedad del buque al naviero, quizá motivada por las discrepancias que este acto, el concreto de la transmisión del buque, ha propiciado en lo relativo al “cuándo”. De hecho podemos interpretar que Arroyo nos está queriendo dar a entender, ya en la definición del propio contrato de construcción naval, que la propiedad del buque y los riesgos derivados de ello pertenecen al constructor durante

toda la obra hasta el momento que efectivamente, se transmite al comitente dicha propiedad con la aceptación del mismo. Resultado de la interpretación de esa definición podemos deducir también que el autor está queriéndose referir de manera clara a la construcción por empresa que nos lleva por, ende, a establecer la naturaleza jurídica del contrato como de arrendamiento de obra, precisamente por ese encargo del trabajo de una persona a otra.

Con el mismo ánimo que la definición del contrato de Uría, encontramos la de Garrigues (1979) “toda combinación contractual que tenga como finalidad económica la fabricación de un navio”; definición igualmente generalista, árida y carente de tecnicidad cuyo objetivo pretende ser simplemente el de trasladar el concepto general del contrato al supuesto que nos ocupa, identificando al vehículo marítimo como al objeto del mismo.

Por su parte, desplazándonos al Derecho de los formularios nos encontramos con que es materia común de cada uno de ellos, ya antes del clausulado, el establecimiento del origen del contrato, determinándose las posiciones de comitente y constructor y el objeto del mismo en virtud del cual quedan obligados a las disposiciones que cada uno de ellos establece en su desarrollo posterior.

En cuanto a la jurisprudencia, como habíamos podido comprobar, no concretamente el concepto, pero sí la determinación del régimen del contrato, ha sido históricamente un tema candente en cuanto a litigiosidad, ya que el concepto determina directamente la naturaleza jurídica del contrato, y a su vez ésta viene íntimamente relacionada con la posterior prescripción de las acciones que le son aplicables. También hemos podido ver, que quizá sea éste uno de los temas que más problemas ha ocasionado, conllevando un importante número de tratamientos procesales en términos relativos en esta materia. De dichas resoluciones hemos podido sacar en claro como históricamente en nuestro país ha sido considerado el contrato como un arrendamiento de obra, bien si los materiales habían sido procurados por el constructor en la totalidad o en parte. Las sentencias en las que se ha considerado el contrato como compraventa, han sido las mínimas, por lo que habremos de considerar la tendencia jurisprudencial, en sintonía con la de la doctrina, adscrita a la consideración de la naturaleza jurídica del contrato de construcción naval como de contrato de arrendamiento de obra y, como veremos a continuación, así parece que lo quiere a dar a entender también el legislador sin entrar en una determinación objetiva.

Toca ahora el turno de la propia Ley de Navegación marítima, que ha querido concretar el artículo 108 con tres apartados. La definición que se hace del contrato en el primer apartado, podemos concebirla como simple y amplia; huyendo de la determinación específica del mismo como de contrato por empresa o por economía así como del pronunciamiento de la naturaleza legal del mismo. Escapa por tanto el legislador de entrar en terreno de controversia y de histórica atención doctrinal, quizá por entender que la distinción

didáctica entre los tipos de construcción no ha de ser objeto de un texto legal así como porque la construcción por economía realmente no es un contrato, que es de lo que el legislador quiere tratar, sino de una organización de recursos para un fin, organización que en términos jurídicos no precisa de particular atención legislativa. En cuanto a la naturaleza del mismo, a pesar de no establecerla de manera expresa, el propio hecho de darle al contrato concepción legal y máxime en el modo en que se ha hecho, sitúa al legislador en la posición de arrendamiento de obra, en línea con la opinión seguida por la doctrina y por la propia jurisprudencia. Efectivamente, el concepto del artículo 108.1 está describiendo netamente un arrendamiento de obra, con un comitente (incluso emplea esta expresión repetidamente en varios artículos posteriores), un constructor y una obra, el buque, y donde el origen, a nivel de propiedad, de los materiales que se van a incorporar a la obra, no va a ser determinante para la calificación jurídica del tipo contractual. Si lo comparamos con la definición del Código civil del contrato de arrendamiento de obra, en su artículo 1544, la similitud es patente: *“En el arrendamiento de obras [...], una de las partes se obliga a ejecutar una obra [...] por precio cierto”*. Para el efecto del origen de los materiales, veamos el artículo 1588 Código civil, en el que no encontramos: *“Puede contratarse la ejecución de una obra conviniendo en que el que la ejecute ponga solamente su trabajo o su industria, o que también suministre el material”*.

Sí que el legislador de la “LNM” deja claro, en el segundo apartado del artículo 108, antes de que el lector se pueda adentrar en el resto del articulado, el carácter dispositivo de las normas contenidas en el mismo, con la salvedad de la responsabilidad del constructor por vicios ocultos en caso de dolo o culpa grave (artículo 113.4). Por lo demás, en base a lo previsto en este segundo apartado, parece que existe una intención de no encorsetar a las partes, permitiéndoles darle al contrato el contenido que más les convenga.

Por último, el tercer apartado del artículo 108 de la “LNM” concreta que las disposiciones contenidas en el Capítulo V, es decir, las disposiciones para el contrato de construcción naval son extensibles a los contratos de reparación o remodelación naval dejando de lado por fin el legislador el histórico “olvido” del que habían adolecido dichas modalidades. Del mismo modo, nos resulta obligado apuntar cómo de esta manera, el legislador dota a los contratos tanto de construcción, como de reparación y remodelación naval, de un régimen jurídico básico del que carecían y por tanto, de una más que necesaria y demandada seguridad jurídica. La importancia de ello no es baladí, ya que precisamente a esta nueva regulación creada a la sombra de la “LNM” se le otorga un campo de aplicación amplísimo y además, allí donde puede resultar más necesaria: en todo ese mercado de pequeños contratos de reparación y/o remodelación de buques donde en comparación con los grandes contratos de construcción, puede ser más habitual encontrarse con que no todos los aspectos del contrato determinados por la voluntad expresa de las partes, se manifieste posteriormente en la plasmación escrita del mismo. Además, resulta también más

probable que la legislación aplicable a este tipo de contratos “menores”, cuando se celebren y ejecuten en nuestro país, sea precisamente la española, y por tanto la “LNM”, ya que se antoja improbable que el contrato se detenga a pormenorizar cuál será el ordenamiento jurídico aplicable en caso de posibles disputas o el arbitraje al que acudir. En cualquier caso, hay que advertir que la “LNM” añade dos matices al ámbito de aplicación de las normas del contrato de construcción naval: el primero, que tal aplicación a los contratos de reparación y remodelación naval será “*supletoria*”⁴⁴; el segundo, que tal aplicación –ya supletoria– tendrá lugar cuando la reparación o la remodelación naval sean tales que su “*importancia lo justifique*”⁴⁵. Tales matizaciones, en especial la segunda, en cierto modo desdibujan un tanto la certeza jurídica aportada por el impulso inicial de adjudicar un régimen jurídico específico. Efectivamente, carácter “supletorio” podría entenderse en el sentido de meramente “dispositivo” de las normas legales de la construcción naval de la “LNM” para estos otros contratos, que también tradicionalmente han venido considerándose como “de obra por empresa”, lo cual nada varía el régimen general. Pero el hacer depender la aplicación o no de las normas sobre la “importancia” de la reparación o la remodelación concernidas, introducen un elemento de inseguridad tal vez innecesario. Es posible que el legislador a lo que quiera aludir sea a que la aplicación de las reglas de los artículos 108 a 116 (el referido Capítulo V del Título II de la “LNM”; Del contrato de construcción naval) tal vez sólo tenga sentido o sea necesaria en contratos que implican aportaciones de materiales o potencialidad de presencia de vicios ocultos tales que sea previsible que esas normas tengan visos de ser realmente “útiles”. Sin embargo, nada hubiese restado en tal caso omitir tal alusión al grado de “importancia” de la obra, que sólo introduce el debate acerca de qué criterio se habrá de emplear para determinar el umbral de importancia a partir del cual las normas de la “LNM” son invocables o no en la reparación y la remodelación naval.

En cualquier caso, sí que parece de capital importancia que el legislador haya querido reflejar en el texto normativo la inclusión de los contratos de reparación y remodelación naval. Como hemos visto a lo largo de todo el trabajo, los grandes contratos de construcción naval, se suelen sintetizar en la práctica en los referidos contratos tipo, donde todos los pormenores quedan contemplados en ellos; y es precisamente, en los pequeños contratos, donde más puede ayudar esta nueva normativa. Nos estamos refiriendo a contratos de construcción, reparación y remodelación de embarcaciones de recreo, pequeños pesqueros, trabajos de carpintería de ribera, etc. En ellos, como decíamos, puede que no todo haya quedado previsto, y además, es muy probable que a diferencia de lo que ocurre en los grandes contratos, no haya quedado dispuesto que en caso de litigio entre las partes, se pacte un arbitraje o someterse a un ordenamiento jurídico

⁴⁴ Artículo 108.3 LNM.

⁴⁵ Artículo 108.3 LNM.

determinado. Además, seguramente en la mayoría de los casos nos veremos sujetos a contratos de ámbito “nacional”. Parece pues, que las disposiciones de la “LNM” van más orientadas a otorgar de seguridad jurídica a los pequeños contratos, a diferencia de los grandes, donde históricamente, se ha recurrido a sofisticados formularios donde todo queda “atado” en el desarrollo de su clausulado.

II.1.2.- Artículo 109. Forma exigida del contrato.

Ya el artículo 573 del Código comercio: “La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto a tercero si no se inscribe en el Registro Mercantil”, invitaba a la articulación escrita del contrato. Parece lógico dada la importancia del contenido del contrato y de los intereses intervinientes, de hecho en la práctica contractual puede decirse que toda adquisición de buques se documenta por escrito, quedándose en una hipótesis la adquisición de buques no registrada y mucho más la ni siquiera documentada (Emparanza Sobejano y Martín Osante, 2006). En cualquier caso, el Código de comercio establece una forma, pero no se dice que se exija para la validez o eficacia del contrato

En el caso del Código civil, ya vimos y además, apuntamos, que el contrato de arrendamiento de obra no requiere de forma determinada, siendo consensual y posible cualquier forma en la que se haya celebrado siempre que concurren las condiciones esenciales para su validez⁴⁶.

Dada la circunstancia aceptada de manera general de la instrumentación escrita del contrato; no ha sido este supuesto tratado por la jurisprudencia, al no haber ocasionado litigiosidad con respecto a la forma del contrato.

Ya en sí mismos, la utilización práctica de los formularios tipo para la regulación del contrato de construcción naval, conlleva de manera inherente su constatación escrita en documento.

La “LNM” no parece que aporte ninguna innovación con respecto a lo que contenía el artículo 573 del Código de comercio al prevenir que “*El contrato de construcción naval deberá constar por escrito y para su inscripción en el Registro de Bienes Muebles habrá de elevarse a escritura pública*”. Si acaso, se podría advertir “novedad” sobre la escritura pública. Ciertamente, y a efectos prácticos dicha novedad no lo es tal si nos atenemos a las exigencias de la titulación pública registral⁴⁷, que ya pedían exigían dicha escritura como

⁴⁶ Artículo 1278 del Código civil.

⁴⁷ Artículo 18.1 del Código de comercio y 5 del Reglamento del Registro Mercantil, de 19 de julio de 1996.

condición para su inscripción en el Registro de Bienes Muebles⁴⁸. Con todo ello, y sobre la base de que nos hallamos, como hemos ya visto, en un contexto de derecho dispositivo, tenemos que el contrato de construcción naval continúa siendo esencialmente consensual, con lo que existirá con el mero pacto de las partes. Pero, eso sí, esa apelación a la forma escrita, e inmediatamente relacionada con el requisito de escritura pública para acceder al Registro de Bienes Muebles, da pie a que las partes puedan mutuamente compelerse a otorgar contrato escrito y a su elevación a escritura pública ante Notario, con la vista puesta en conseguir los efectos registrales en perjuicio de tercero (artículos 1279⁴⁹ y 1280⁵⁰ del Código Civil), y en congruencia con el principio de titulación pública para la inscripción del acto en el Registro de Bienes Muebles (artículo 73 “LNM”⁵¹).

Resulta interesante en este punto, recordar que el buque es un bien registrable, estableciendo la legislación española la obligación de figurar en ciertos Registros Públicos,

⁴⁸ Anteriormente, en la época de redacción el Código de comercio, Registro Mercantil. Por lo que podemos decir que nos referimos al mismo estamento.

⁴⁹ Artículo 1.279 del Código civil: “*Si la ley exigiere el otorgamiento de escritura u otra forma especial para hacer efectivas las obligaciones propias de un contrato, los contratantes podrán compelerse recíprocamente a llenar aquella forma desde que hubiese intervenido el consentimiento y demás requisitos necesarios para su validez*”.

⁵⁰ Artículo 1.280 del Código civil: “*Deberán constar en documento público:*

1. Los actos y contratos que tengan por objeto la creación, transmisión, modificación o extinción de derechos reales sobre bienes inmuebles.

2. Los arrendamientos de estos mismos bienes por seis o más años, siempre que deban perjudicar a tercero.

3. Las capitulaciones matrimoniales y sus modificaciones.

4. La cesión, repudiación y renuncia de los derechos hereditarios o de los de la sociedad conyugal.

5. El poder para contraer matrimonio, el general para pleitos y los especiales que deban presentarse en juicio; el poder para administrar bienes, y de cualquier otro que tenga por objeto un acto redactado o que deba redactarse en escritura pública, o haya de perjudicar a tercero.

6. La cesión de acciones o derechos procedentes de un acto consignado en escritura pública

También deberán hacerse constar por escrito, aunque sea privado, los demás contratos en que la cuantía de las prestaciones de uno o de los dos contratantes exceda de 1.500 pesetas”.

⁵¹ Artículo 73 LNM: Principio de titulación pública.

1. La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón de su cargo.

2. El notario español o cónsul de España en el extranjero que autorice una escritura pública o intervenga una póliza relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener de la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con carácter previo al otorgamiento, la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas y deberá presentarla, directamente o por testimonio, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan”.

aproximando un poco su figura a la de los bienes inmuebles (el buque es considerado como un bien mueble con ciertas particularidades). En España, el sistema de registros es dual habiendo de constar el buque tanto en un registro a efectos de Derecho Público que será el Registro Marítimo, como en otro a efectos jurídico-privados, que es el Registro de Bienes Muebles. El Registro Marítimo, cuyo principal objeto es el de ser un instrumento en manos de la Administración Pública a efectos de identificación de los buques e información sobre las características de los mismos, permitiendo el control debido de la Administración sobre la flota; se instrumenta a través de listas en las que se registran los buques en función de su procedencia y actividad, existiendo una lista novena o registro provisional, en el que se anotarán los buques, embarcaciones o artefactos navales en construcción desde el momento en que esta se autoriza, exceptuándose las embarcaciones deportivas construidas en serie con la debida autorización. De esta manera, el Registro Marítimo permite a la Administración el control e intervención en la construcción desde los primeros momentos sirviendo de apoyo y asiento documental de dicha actividad administrativa. Así, el art 15 DARM⁵² regula la *matrícula provisional* del buque en construcción, y todo el Capítulo III (arts. 34 a 50) describe el proceso administrativo desde la solicitud de autorización para iniciar la construcción del buque en el astillero hasta la matriculación definitiva y la entrega de la patente de navegación al buque terminado, y la intervención del Registro Marítimo en el mismo.

Por su parte, la inscripción en el Registro de Bienes Muebles, concretamente en su Sección 1ª, que no es otra que el Registro de Buques, tiene lugar a efectos jurídico privados, siendo un registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles. La inscripción de los buques en este Registro es obligatoria, siendo su finalidad la de legitimación, prioridad, inoponibilidad, y fe pública registral propias de un Registro jurídico de bienes. Respecto a los buques en construcción, éstos sólo han de ser obligatoriamente inscritos en el Registro de Buques al efecto de ser hipotecados. Esto es: los buques en construcción no tienen acceso obligatorio al Registro de Buques hasta que están terminados, salvo que se constituya una hipoteca sobre ellos durante su construcción (cosa habitual, pues precisamente la hipoteca naval es un recurso financiero concebido para sufragar la construcción de buques), en cuyo caso se obliga el acceso al Registro de Buques del buque en construcción, y así puede

⁵² Real Decreto 1027/1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo (DAMR).

Artículo 15 (Sección 2ª. Matrícula Provisional): *“El expediente se iniciará en el distrito marítimo del lugar de construcción una vez concedida por la dirección General de la Marina Mercante la autorización de construcción solicitada por el astillero constructor y el titular contratante. En el folio en que corresponda en la Lista Novena, se hará constar la fecha de concesión de la autorización de construcción, nombre del astillero constructor y del titular contratante; características del buque, valor presupuesto y reparos o advertencias al proyecto que deberán ser subsanadas durante la construcción. Posteriormente se harán constar en dicho asiento cuantas vicisitudes, gravámenes y demás circunstancias ocurran durante el desarrollo de la construcción. Este asiento provisional permanecerá abierto hasta que se termine el expediente de construcción y matrícula. En caso de que el armador solicite reserva de folio en otra provincia marítima, se hará constar en su hoja de asiento este dato con el folio reservado, no pudiendo en ningún caso reservarse más de un folio por cada buque”.*

inscribirse también el derecho real de hipoteca sobre él, derecho que para nacer precisa ser registrado, pues la eficacia de su inscripción es *constitutiva*⁵³. La inscripción de la propiedad de los buques en construcción, en caso de hipoteca, se practicará en una Sección especial dedicada al *Registro de naves en construcción*, y esta inscripción tendrá carácter provisional hasta que se termine la construcción del buque y sea matriculado en el Registro Marítimo, después de lo cual se convertirá en inscripción definitiva, trasladando a este efecto la inscripción provisional al Libro donde ya se registran ordinariamente todos los buques.

En sintonía con lo comentado, la “LNM” establece en sus artículos 68.2⁵⁴ y 69.3⁵⁵ las disposiciones relativas a la inscripción registral de los buques, y en concreto, se refiere a la de los buques en construcción, concluyendo de ello en definitiva, que la formulación del artículo 109 acerca de la forma del contrato es coherente con la práctica histórica en nuestro Derecho y con las reglas de nuestra legislación para el registro del buque (en construcción) y su titularidad.

II.1.3.- Artículo 110. Propiedad del buque en construcción, de los materiales, y adquisición del dominio de la obra.

De nuevo, nada de luz arroja sobre el tema concreto las disposiciones del Código de comercio, al no contenerse nada explícito sobre este supuesto. Una vez más la doctrina recurre al Código civil, y se refugia ahora en lo contenido en los artículos 609 y 1095:

Artículo 609.

“La propiedad se adquiere por la ocupación. La propiedad y los demás derechos sobre los bienes se adquieren y transmiten por la ley, por donación, por sucesión testada e intestada, y por consecuencia de ciertos contratos mediante la tradición. Pueden también adquirirse por medio de la prescripción”.

Artículo 1095.

“El acreedor tiene derecho a los frutos de la cosa desde que nace la obligación de entregarla. Sin embargo, no adquirirá derecho real sobre ella

⁵³ No existe hasta que no se inscribe en el Registro.

⁵⁴ “La primera inscripción de los buques se practicará en el Registro designado en la demarcación que corresponda al lugar de su matrícula y, la de los buques en construcción, en el de la demarcación que corresponda al lugar en que se construyan”.

⁵⁵ “Los buques en construcción podrán inscribirse en cualquier caso, pero será obligatoria su inscripción cuando vayan a ser hipotecados de conformidad con lo previsto en esta ley. A estos efectos, se llevará en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles un libro especial para inscribir los actos y contratos relativos a los buques en construcción hasta que, terminada ésta, se trasladen al Libro de Buques construidos en la forma en que se determine reglamentariamente”.

hasta que le haya sido entregada”.

Parece que lo anterior respalda la tesis de que la propiedad del buque será del constructor hasta la entrega del mismo, ello en coherencia con el principio de nuestro ordenamiento jurídico del “título y el modo” para la adquisición de la propiedad, por el cual la adquisición de la propiedad requiere junto al título, es decir, el negocio jurídico habilitante, la entrega de la cosa, o dicho de otra manera, entrar en posesión del bien a cuya propiedad se aspira en virtud del negocio jurídico. A pesar de esas disposiciones del Código civil, y de la opinión de la doctrina mercantilista generalizada de que efectivamente la propiedad originaria es del constructor, se establecieron otras posiciones en la doctrina admitiendo que la propiedad del buque es siempre del comitente basándose en los preceptos del Código civil para el contrato de obra y en la Ley de Hipoteca Naval.

En el caso de los contratos utilizados en la realidad contractual de la construcción naval, es significativo por ejemplo, en el caso del AWES como en el artículo 8 expone de manera clara: “[...] Se establece, salvo acuerdo expreso, que la propiedad del buque es del astillero hasta la entrega [...]”. Por otra parte, en el caso del contrato de BIMCO, el NEWBUILDCOM; se refleja en la cláusula 32 (a) que el comprador tomará posesión física del buque inmediatamente después de la entrega y aceptación del mismo. En base a esto, debemos considerar que BIMCO siguiendo la línea de los demás contratos estándar, otorga la propiedad del buque al constructor durante la ejecución de la obra, y la propiedad cambia de manos con la entrega física del buque construido. Realmente, como la cuestión del momento de la adquisición de la propiedad varía (y mucho) dependiendo del ordenamiento jurídico de que se trate, habiendo dos líneas principales, la de aquellos países, como España, donde se sigue la teoría del título y el modo, y la de aquellas naciones donde el cambio de propiedad se opera directamente al nacer el negocio jurídico base de tal adquisición, la determinación pactada de quién es tenido por propietario de la obra en construcción, va a ser en los formularios-tipo una cuestión relacionada con la tradición jurídica sustrato de ese contrato, así como de la oportunidad de una u otra solución en función de lo que influya la cuestión de la propiedad en cada caso concreto en asuntos registrales e hipotecarios (si es preciso o no ser tenido por propietario del buque –en construcción– para registrarlo y/o constituir una hipoteca sobre el mismo) y, en último término, de lo que pueda determinar el asunto de quién es el propietario de la obra en la distribución de los riesgos de su daño o destrucción (cuestión que se verá al hilo del análisis del artículo 114.2 “LNM”), cuando no hay tratamiento específico para la citada distribución de riesgos.

En lo que a la jurisprudencia se refiere, parece que ésta se posiciona entendiendo la propiedad del buque en construcción como del constructor así como la asunción de los riesgos derivados de dicha propiedad hasta el momento de la entrega, lo cual es coherente

con la teoría del título y el modo del ordenamiento jurídico español, así como con el sistema de quién sufre el “*periculum rei*” (riesgo de pérdida de la cosa, en el sentido de cosa “material”) del artículo 1.589 del Código civil. En definitiva, sufre el riesgo el constructor y a la vez propietario, y deja de sufrirlo precisamente cuando deja de ser tal propietario, momento que debe entenderse como aquél consecuentemente derivado de la aceptación del mismo por parte del comitente tras las pruebas del mar y el recibo de toda la documentación necesaria para su despacho, así como del abono por su parte del precio convenido.

Por parte del texto de la LNM, nos encontramos con que el legislador sigue la línea definida por la práctica contractual corroborada por la jurisprudencia y la opinión mayoritaria de la doctrina. Divide el artículo en 2 apartados, dedicando el primero a asignar la propiedad de la construcción al constructor hasta el momento de la entrega y siempre, salvo pacto expreso en contrario. En el caso de los materiales aportados por el comitente, expresa el apartado segundo, que éstos serán propiedad del mismo hasta su incorporación a la obra. Parece que con lo dispuesto, la LNM quiere intentar resolver el problema de la propiedad del buque de manera simple, haciéndolo además no sólo para el supuesto de que el astillero aporte en su totalidad los materiales, sino también para cuando los proporcione el comitente. Como vemos, mantiene la coherencia con la teoría del título y el modo de nuestro ordenamiento jurídico por la cual es la entrega el momento en el que se opera el cambio de propiedad, , y a la vez la coherencia con el principio de que quien sufre el “*periculum rei*” en definitiva es siempre el propietario (“*res perit domino*”, o “la cosa perece para su dueño”): durante la construcción, el constructor; tras la entrega, el comitente.

II.1.4.- Artículo 111. Obligación de construir.

Queda plasmada en este artículo una de las dos obligaciones substanciales que recaen sobre la figura del constructor sin perjuicio de aquellas accesorias que en la práctica también suele asumir, como pueden ser el aporte de materiales o el seguro de la nave, que se trata en el texto normativo *ex novo*⁵⁶ en el artículo 409, reflejando la práctica de los formularios.;

Esta obligación no venía expresamente recogida en las normas del Código de comercio sobre construcción naval, ni asimismo en las del Código civil sobre arrendamiento de obra; pero históricamente, y en buena lógica siempre se ha entendido como un elemento inherente al contrato; que al entenderse como un contrato de construcción, y por tanto de elaboración, ha de entenderse como el compromiso de obtención de un resultado por

⁵⁶ Locución latina que significa “de nuevo, nuevamente”.

precisamente, esa actividad creadora del que se compromete como ejecutor de la misma; el denominado *opus consumatum et perfectum*⁵⁷, en expresión jurisprudencial.

La obligación de construir, como obligación del constructor, y por tanto necesaria para la conformación del contrato, ha sido reflejada en la opinión de la doctrina recalando que dicha obligación, ha de ser ejecutada además, conforme a lo pactado. Recordemos que en la mayoría de las ocasiones, las construcciones navales se tratan de encargos únicos de los comitentes, teniendo cada buque unas características propias en función de las necesidades del primero y habiendo de ajustarse el resultado de la obra a lo previamente aceptado por el constructor en base a lo solicitado por el comitente. Por lo tanto, la obligación de construcción del buque, tal y como apunta Arroyo (2005), significa que el astillero debe seguir las instrucciones y los planos del comitente de suerte que el buque sea clasificado según lo convenido. Es precisamente por las especiales características que rodean a la construcción naval que cobra gran importancia, con el efecto de delimitar y precisar la prestación del constructor, la descripción del buque o especificación técnica donde quedan establecidos, en el estadio previo al inicio de la construcción y la aceptación de la obra, las dimensiones y características principales del mismo como maquinaria, capacidad de carga, velocidad, consumo, etc. Con el fin de complementar dichas especificaciones y de abrazar el mayor rigor posible, se hace imprescindible la adición de planos, que se entenderán incorporados al contrato.

En cuanto a lo que tiene que decir la jurisprudencia en este aspecto, no parece que la obligación de entrega por parte del constructor haya sido un asunto especialmente litigioso, ya que parece que es claro desde todos los puntos de vista y asumido por todas las partes intervinientes en el contrato, que la aceptación de un contrato de construcción asocia de manera indivisible la de la ejecución de un trabajo por parte del empresario y por lo tanto el compromiso de la obtención de ése resultado. La litigiosidad en relación a las obligaciones del constructor, parece que deriva más en la línea de la entrega y los pormenores del momento de ejecución de esta, que en el acto de la obtención del resultado de la construcción en sí mismo.

Ahora bien, si resulta claro por los comentado que la obligación de la construcción no parece albergar mayor problemática, no es menos claro que en la práctica contractual, y con ello nos vamos al Derecho de los formularios, la obligación de construcción se antoja como de gran importancia en tanto en cuanto a cómo se realiza ésta se refiere; al ser tratadas de manera similar en todos los estudiados y ya en los primeros artículos de los mismos⁵⁸, las especificaciones técnicas de la construcción objeto de la prestación. Dicho clausulado se

⁵⁷ Locución latina cuyo tenor literal de la misma resulta en “obra consumada y perfecta”.

⁵⁸ Artículo 1 del Contrato AWES; artículo 2 del contrato NSF; cláusulas 1 y 2 del NEWBUILD.COM.

presenta en la práctica de los formularios con gran especificidad y rico en detalles, complementándose con adendas y planos como habíamos señalado. Para el supuesto de contradicciones, suele pactarse la prevalencia de las cláusulas sobre los planos y las especificaciones escritas y de éstas sobre los planos; tal es así en el contrato NSF. Asimismo, en previsión de dichas contradicciones, se reserva en el articulado de los formularios la canalización de las relaciones astillero-comitente mediante un tercero que ejerza la vigilancia y control de la obra; obligación esta sí, que queda reconocida en nuestro ordenamiento en el artículo 1.598 del Código civil: *“Si la persona que ha de aprobar la obra es un tercero, se estará a lo que éste decida”*.

Como comprobamos a resultas de la lectura del artículo 111 de la “LNM”, parece que el legislador quiere dar reconocimiento legal en nuestro ámbito normativo a la práctica contractual del Derecho de los formularios y a la opinión de la doctrina científica nacional, abrazando en el mismo artículo, la referida obligación del constructor como obligación de ejecución conforme a lo pactado, y haciéndolo además, con un guiño a lo contenido en uno de los contratos de más extendida utilización como lo es el NSF. No parece que quiera ir más allá el legislador de la mera referencia a la ejecución de una obligación conforme a unas condiciones determinadas, no ahondando en si es definitiva la ejecución de la obra en sí misma o no, ya que ha de considerarse como inherente e indisolublemente adherida al contrato.

II.1.5.- Artículo 112. Obligación de entrega y recepción.

Este artículo que se divide en cuatro apartados aúna la segunda obligación del constructor, que es la de la entrega, con la obligación correlativa a la anterior por parte del naviero; que no es otra que la aceptación del buque terminado y puesto a su disposición. Recordemos aquí, a tal respecto, la importancia que tiene el acto de entrega en el traspaso de la propiedad de la obra, y advirtamos también de la importancia que, paralelamente, tiene en relación con el traspaso de los riesgos de daño o destrucción de la misma. Pero veamos primero la obligación de entrega por parte del astillero.

De nuevo, nada encontramos a este respecto en el derecho positivo patrio previo a la entrada en vigor de la “LNM”. La obligación de entrega debemos entenderla como aquella que adquiere el constructor, a resultas de la aceptación del contrato, y que consiste en la entrega del buque al término de la construcción, en las debidas condiciones de navegabilidad, a satisfacción del comitente y una vez obtenida la “clase” según los términos pactados (Gabaldón García y Ruíz Soroa, 2006). La obligación de entrega, a ojos de la doctrina, y como no podía ser de otra manera, resulta fundamental, el constructor construye para el armador y la obra ha de ser entregada mediante la transmisión de la posesión (y con ello, de la propiedad) y la puesta a disposición del mismo.

Lo dispuesto por el legislador en la “LNM”, parece que quiere seguir en la línea metodológica del Derecho de los formularios, estableciendo en el primer apartado del artículo que el buque será entregado, en lugar y fecha pactados y a satisfacción del comitente, tras haber sido el resultado de las pruebas de mar, y de cualesquiera inspecciones pertinentes, acordes con las características previamente pactadas. Por su parte, el segundo apartado, intentando atajar un aspecto que había venido ocasionando cierta litigiosidad, establece un plazo de treinta días para el retraso no razonable en entregar la obra terminada según el plazo pactado como de inicio de las indemnizaciones al comitente y de ciento ochenta días como de resolución del contrato. En cualquier caso, sólo el retraso que sea culpable (por tanto no el debido a causas fortuitas o de fuerza mayor) se ve sometido a responsabilidad en los términos antedichos.

Pero volvamos al primer apartado de este artículo 112, donde se establece la obligación de entrega por parte del astillero y fijémonos en su correspondencia con los contratos tipo, donde se detalla con procelosidad el régimen de inspección del buque y del viaje de pruebas de mar, que habrán de realizarse conforme a lo establecido en las especificaciones y que tienen por objeto la constatación de que el resultado de la obra y sus prestaciones son conformes a las mismas. La disciplina contractual, detalla un régimen de entrega de documentación y certificaciones que se precisan para las formalidades burocráticas previas a la navegación del buque como el despacho, el abanderamiento, etc. También resulta de vital importancia y adquiere una importancia muy reseñable, la determinación de las fechas de terminación y entrega, estableciéndose tantas cláusulas de penalización por las demoras como el establecimiento de ciertos retrasos “autorizados”. Del mismo modo, se contemplan bonificaciones para el astillero en los casos de entrega autorizada. En el caso del lugar de la entrega, éste queda a discreción de pacto entre las partes; siendo lo más común la entrega en el propio astillero.

Podemos comprobar pues, que el “LNM” ha querido seguir en la línea del artículo 111 y extender lo adoptado en el mismo de dar reconocimiento legal a lo utilizado en el Derecho de los formularios; especificando en el apartado 1:

“la entrega ha de hacerse en el lugar y fecha pactados, una vez cumplidas las pruebas de mar y demás condiciones, acompañándose los documentos necesarios para su despacho”

Del mismo modo, el apartado 2 refleja, del modo dicho más arriba, unos plazos determinados para la indemnización por parte del astillero al comitente y la capacidad de resolución del contrato por éste en caso de retrasos injustificados, del mismo modo que lo que los formularios reflejan en las fechas de entrega y cancelación del buque.

Si el apartado 2 del artículo que discutimos se refiere al plazo temporal en la entrega, el apartado 3 se ocupa de la “forma” de la entrega y sus problemas, es decir, de la adecuación a lo pactado de las características de la obra que se presenta para su entrega, y de su problemática. Es lo mismo que hablar de la obligación del comitente de aceptación de buque, correlativa a la de entrega del constructor y que se contempla en el apartado 4.

En cuanto al contenido del 112.4, centrado en la correlativa obligación de recepción de la obra, de nuevo, en el paisaje pre “LNM” se había de hacer frente a la parquedad normativa, donde ni en el Código de comercio ni en el Código civil, se encontraba ningún precepto que obligue expresamente al comitente a aceptar la obra terminada. A juicio de Gabaldón García y de Ruiz Soroa (2006), la obligación de aceptación sólo existe cuando hay presencia de pacto, pues de otro modo el armador no está obligado a recibir el buque, en la medida que puede desistir unilateralmente de la construcción, aun cuando se haya empezado, con tal de que se indemnice al astillero de todos sus daños y perjuicios⁵⁹. La doctrina también se hace cargo del presupuesto de comprobación: la facultad que asiste al comitente a efectuar las pruebas de funcionamiento, asistido también, por quien considere oportuno. En este supuesto, en el de que el buque tras las pertinentes comprobaciones se entregue conforme a las especificaciones del contrato, los formularios establecen, invariablemente, un verdadero deber de recepción para el armador⁶⁰. Se contempla también, como ya se ha mencionado, la figura de un tercero como figura de arbitraje, obligando a la aceptación de la nave al comitente de ser el laudo favorable al constructor. En el supuesto de que el comitente no acepte dicha obligación, el astillero puede optar por la resolución del contrato o exigir su cumplimiento, con indemnización, en uno u otro caso de daños y perjuicios.

Respecto a lo referido en el apartado 3 del artículo 112, la “LNM” contempla la posibilidad de negativa de aceptación por parte del comitente en caso de que sea hecho probado que, por motivos que no le sean imputables, el buque incumpla gravemente con las especificaciones pactadas, esto sin menoscabo de que de igual manera, pueda ejercitar las acciones que le correspondan; refrendando por tanto la capacidad del naviero de no sólo negarse a recibir la nave en caso de que confluyan las razones necesarias y debidamente justificadas, sino también de su derecho a iniciar las acciones que considere oportunas en materia de responsabilidades. En el supuesto de que el comitente se niegue a aceptar el buque en cualquier otro caso, por el motivo que sea, este deberá de indemnizar por daños y perjuicios al constructor.

⁵⁹ Artículo 1.594 del Código civil: “El dueño puede desistir, por su sola voluntad, de la construcción de la obra aunque se haya empezado, indemnizando al contratista de todos sus gastos, trabajo y utilidad que pudiera obtener de ella”.

⁶⁰ Cláusula 6.a de AWES.

Una vez más, el texto normativo de la nueva Ley, se crea con el ánimo de plasmar en él, la práctica habitual, dándole a dicho texto un carácter de adecuación a la realidad contractual del contrato de construcción de buques.

II.1.6.- Artículo 113. Régimen de responsabilidad del constructor por vicios ocultos.

Nos encontramos ahora ante un artículo nuevamente con cuatro apartados, que regula con carácter imperativo, salvo en lo contenido en su apartado 3, los supuestos de responsabilidad que se consideran más relevantes de la construcción naval: aquellos defectos de construcción que no fueron detectables al momento de su entrega, y respecto de los cuales, por tanto, el comitente no gozó de la ventaja de señalarlos en ese momento y, eventualmente, de rechazar tal entrega. Se trata de los llamados “vicios ocultos”.

Este dato de la imperatividad merece la pena que sea subrayado en los términos de la “LNM”, el simple pacto limitativo o exonerativo de responsabilidad por vicios ocultos sí es posible, apartándose del régimen del apartado 1 del artículo 113: pero no lo es, o no tiene valor alguno ante dolo o culpa grave en la causación de esos vicios. Pero hay que partir siempre de la primera situación: es decir, una presunción de mala fe es contraria a ciertos principios de base del Derecho, pues no debe existir presunción sin que un texto legal explícito lo determine, aparte de que es la buena fe y no la mala fe la que se presupone siempre (Emparanza Sobejano y Martín Osante, 2006). Ello permite entender que solo en aquellos supuestos en los que efectivamente se haya probado el dolo o culpa grave respecto a los vicios ocultos harán decaer las eventuales cláusulas de limitación o exoneración ya que, con carácter general no se hayan expresamente prohibidas (Rueda Martínez, 2006). Esta posición que sigue la “LNM” no parece que siga la línea contractual ya que en el contrato AWES, el artículo 8.b, propiedad del buque, establece: “*Con la entrega del buque al armador, cualquier responsabilidad relativa a la seguridad y en general a la condición del buque, se transfiere al armador y, en consecuencia, cesará cualquier responsabilidad del constructor con excepción de las previstas en el artículo 12 de este contrato*”, con lo que se aprecia que convencionalmente se prefiere, en principio, no dar la oportunidad al constructor de liberarse de responder en cualquier caso por los vicios ocultos del buque construido.

Por otra parte, la “LNM”, acorde con la atención doctrinal que hemos venido viendo, establece en un año el periodo de responsabilidad del constructor por vicios o defectos ocultos, entendiendo por tal el periodo de garantía al que se ve sujeto el comitente, todo ello sin perjuicio de que la ley establece más adelante, en su artículo 115 un régimen único de prescripción de acciones. En el primer apartado del artículo que estamos comentando, el legislador no ha querido ampliar la responsabilidad por los vicios o defectos ocultos a

aquellos perjuicios derivados de la mala calidad o inadecuado diseño de los materiales o elementos aportados por el comitente, como puede parecer lógico en un primer análisis. Con la fijación de un plazo “límite” de responsabilidad por vicios ocultos, se sigue la práctica contractual generalizada, como se puede ver en la cláusula 12 de AWES, o 12.3 de NSF, además de aportar la seguridad jurídica derivada de que las partes cuentan con un criterio cierto acerca de a partir de qué momento el constructor queda liberado de su responsabilidad por la aparición de (nuevos) vicios ocultos y, paralelamente, hasta qué momento el armador puede contar con que el constructor se va a hacer cargo de ellos.

Fijémonos sin embargo en un concepto de vital importancia, el de la navegabilidad. Tal cualidad debe entenderse inherente a la obligación de entrega del buque vista en el artículo 112, pudiendo llevar al constructor a responder por vicios ocultos causantes de la falta de la misma, tema éste que plantea importantes problemas jurídicos porque además, nos metemos en otro asunto polémico que es el de la prescripción de las acciones. El artículo 1.553 del Código civil declara aplicables al contrato de arrendamiento las disposiciones sobre saneamiento de la compraventa, si bien los plazos deben ser los establecidos en el Código de comercio dada la naturaleza mercantil del contrato. Aquí es donde tanto la doctrina como la jurisprudencia han debatido largo y tendido y dado lugar a decisiones judiciales discutibles; nos referimos al plazo para el ejercicio de las acciones por vicios ocultos (los cuales debemos de entender como derivados de la obligación de navegabilidad que a su vez, es inherente a la de entrega). Previo a la entrada en vigor de la “LNM”, el Código de comercio establecía treinta días, mientras que el Código civil se iba a los seis meses. La opinión de los estudiosos, parece ir más en sintonía con el texto mercantil, dada la naturaleza del contrato pero parece a todas luces insuficiente. Un deber de denuncia tan breve de los vicios ocultos, maifestados posteriormente a la construcción, no debería ser de aplicación porque constituyen una hipótesis de incumplimiento contractual, ya que debemos de equiparar la construcción viciosa a la obligación principal de entrega del buque en buen estado, de navegabilidad, y por tanto de facultad del comitente a la rescisión del contrato por incumplimiento del mismo. Parece que nos habríamos de enfrentar ahora al plazo general de quince años para la prescripción de acciones; ¿pero lo dispuesto en ése artículo 1.590 del Código civil, resulta lógico; en tanto en cuanto hay buques o embarcaciones cuya vida útil sea inferior a dicho plazo quincenal?. La Audiencia Territorial de Oviedo, en su sentencia de 22 de noviembre de 1979, establece como aplicables las disposiciones de lo contenido en el Código civil, tanto para la prescripción de la obligación del pago del precio como a las nacidas por vicios ocultos o defectos del buque. Del mismo modo se pronuncia el Tribunal Supremo en su sentencia de 18 de febrero de 1982, declarando aplicable el plazo de quince años del Código civil y rechazando la aplicación del artículo 952.1 del Código de comercio, aplicable a las construcciones por economía. Por otra parte, la sentencia del Supremo de 10 de febrero de 1984 entiende aplicable el plazo anual del Código de comercio.

Parecía patente, como ya habíamos tratado en el apartado de la jurisprudencia que la necesidad de discernir acerca del plazo de prescripción aplicable a las acciones relativas al contrato de construcción naval debido a la falta de regla expresa legal en nuestro ordenamiento jurídico, ha hecho pivotar la solución sobre la previa cuestión de la naturaleza jurídica y el régimen aplicable al contrato. Parece que el legislador, consciente de la problemática no sólo general en cuanto al plazo de prescripción de las acciones, sino en función de la pretensión del demandante, quiere zanjar el asunto⁶¹ en lo que a la entrega del buque se refiere. Como hemos visto, y para terminar con la comentada polémica, el legislador recurre una vez más a la práctica generalizada estableciendo un plazo de un año como el plazo de respuesta del astillero por los vicios ocultos detectados en ese lapso de tiempo.

El apartado 113.2 de la “LNM” prevé, y puede entenderse que también para defectos no ocultos, el criterio legal para, ya no sólo contentarse con la reparación o la responsabilidad por los defectos de la obra que se le entrega o se le entregó (y a los que no les fue de aplicación la antes citada posibilidad de resolución del artículo 112.3 para incumplimientos “graves” de especificaciones pactadas), sino para instar la resolución del contrato: que los vicios o defectos hagan inútil al buque para su uso normal.

Parece que queda también subsanado el problema al que debía de hacer frente la jurisprudencia de la duración del periodo de responsabilidad por vicios o defectos ocultos de la construcción, problema que ha venido presentado elevados índices de litigiosidad precisamente en relación a ésa concreta cuestión de la prescripción de acciones.

II.1.7.- Artículo 114. Pago del precio y riesgo de la obra.

Hasta la llegada de la nueva “LNM”, la obligación del pago del precio; en defecto de pacto o costumbre en contrario, implicaba su cumplimiento en el momento de la entrega, en consonancia con lo establecido en el Código civil⁶²; pero la práctica de los formularios, ha contenido detalladas cláusulas sobre el momento y la forma del pago, materia, una vez más, carente de regulación específica en nuestro derecho hasta la fecha, habiéndonos de remitir a lo dispuesto en el Código civil para el arrendamiento de obra. La importancia de la obligación de pago, no es baladí, en tanto en cuanto la onerosidad del contrato obliga de manera principal al naviero a pagar el precio convenido. Como hemos visto, el astillero se obliga a la construcción, a cambio de la contraprestación económica del comitente, contraprestación que llamamos precio a la cual se anudan varias cuestiones principales

⁶¹ Apdo. 2, art. 112 LNM

⁶² Artículo 1.599 del Código civil. *“Si no hubiere pacto o costumbre en contrario, el precio de la obra deberá pagarse al hacerse la entrega”.*

como son determinación del mismo, vencimiento del pago, lugar y moneda para realizar el mismo, garantías y prescripción.

Volviendo al Código civil, su artículo 1.544⁶³ exige para el contrato de obra que el precio sea cierto, lo que no significa que haya de determinarse necesariamente en el momento de la contratación, pero sí que se introduzcan al momento de la perfección del contrato los elementos necesarios para que una vez concluida la obra, las partes conozcan el importe del precio. Por otra parte, el artículo 1593⁶⁴ del mismo texto, establece que en el caso de que la obra se encargue por un ajuste alzado, el constructor no puede pedir aumento del precio aunque se vayan incrementando los costes de ejecución del proyecto.

La práctica contractual suele establecer un calendario de fraccionamiento de pagos, que se realizarán conforme se vayan completando fases de construcción, y al contrario de lo dispuesto en nuestro Código civil, se suelen estipular que los incrementos salariales y de materiales pueden ajustarse siguiendo el índice de precios al consumo o los aumentos aceptados en el sector. Como norma general, en cuanto a la moneda y lugar del pago, suele pactarse la del país del astillero en curso legal y en el domicilio de éste último. En los contratos tipo, también constituyen una parte importante, como hemos podido ver, las garantías de pago por dos motivos fundamentales, el elevado importe, y porque la construcción suele ser encargada por el naviero en base a un plan de crédito, respondiendo en último término la financiera frente al astillero. Cabe destacar también, en la práctica del Derecho de los formularios, el privilegio del constructor que constituye el derecho de retención de la nave hasta que se pague el precio íntegramente, derecho que no reconoce de modo expreso el nuevo articulado de la “LNM”; y que quedaba como garantía legal al constructor corroborada por el artículo 1.600 del Código civil⁶⁵.

Una vez más, en cuanto a la controversia jurisprudencial, destacar si acaso una sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria, de 14 de enero de 2004, en la que la Audiencia obliga al comitente al pago del precio pese a que este intenta oponer lo defectuoso de las reparaciones efectuadas. En todo caso, no parece que éste haya sido

⁶³ Artículo 1.544 del Código civil: *“En el arrendamiento de obras y servicios, una de las partes se obliga a ejecutar una obra o a prestar a la otra un servicio por precio cierto”.*

⁶⁴ Artículo 1.593 del Código civil: *“El arquitecto o contratista que se encarga por un ajuste alzado de la construcción de un edificio u otra obra en vista de un plano convenido con el propietario del suelo, no puede pedir aumento de precio aunque se haya aumentado el de los jornales o materiales; pero podrá hacerlo cuando se haya hecho algún cambio en el plano que produzca aumento de obra, siempre que hubiese dado su autorización el propietario”.*

⁶⁵ Artículo 1.600 del Código civil: *“El que ha ejecutado una obra en cosa mueble tiene el derecho de retenerla en prenda hasta que se le pague.”*

materia de gran controversia si no es una vez más, por el plazo de prescripción de las acciones, caso que se tratará en el siguiente artículo de la “LNM”.

El artículo 114, parece que se hace una vez más eco de las necesidades reales; estipulando, que salvo pacto en contrario, y en línea con lo contenido en nuestra regulación⁶⁶, el momento de abono del precio como el momento de la entrega, reiterando además el carácter dispositivo de la misma, consciente de la práctica común en el sector de los pagos adelantados parciales. Junto a ello se prevé que el comitente, contra esos pagos parciales, puede conseguir del constructor certificaciones de pago, las cuales le servirán para, entre otras cosas, acreditar las inversiones mínimas que nuestra legislación exige para poder constituir hipoteca naval sobre buques en construcción (art 131 “LNM”⁶⁷)

El segundo apartado es el que regula legalmente la importantísima cuestión de sobre quién pesa el riesgo del daño o destrucción de la obra, el *periculum rei* (si sobre el astillero, en cuyo caso nada le debería el comitente e incluso debería devolverle los pagos adelantados que ya se hubiesen hecho, o sobre el comitente, en cuyo caso éste debería abonar en todo caso lo construido -y ahora perdido-) y el *periculum obligationis*, así como si hay transmisión de estos riesgos de una parte a otra y, en su caso, cuándo se produce tal traslado. En España es particularmente procedente que se regule expresamente este asunto, pues a diferencia de la mayoría de los países, el mecanismo de transmisión del riesgo en los cambios de propiedad de bienes, no va acorde con el mecanismo de cambio de propiedad, debido al sistema español de traslado del riesgo de la pérdida de la cosa debida entre deudor y acreedor, de los artículos 1096 y 1182 del Código Civil, cuando se aplica en un supuesto de transmisión de propiedad (es decir, cuando “la deuda” consiste en realizar la entrega al nuevo propietario de la cosa en trance de cambiar de propiedad). En efecto, lo habitual en todos los ordenamientos jurídicos es que también en estas circunstancias de cambios de propiedad se conserve el principio general de que quien sufre *el riesgo de pérdida fortuita de la cosa* sea su propietario, el conocido *res perit dominio*. Esta regla, en bienes en trance de cambiar de propietario (como puede ocurrir en un buque en construcción), hace que en ordenamientos jurídicos en los cuales se aplica la regla del título y el modo en la adquisición de la propiedad, quien sufre el riesgo de pérdida de la cosa venga determinado por el acto de entrega: antes de la entrega sufre el riesgo el primer titular, y tras la entrega, el nuevo titular, el nuevo propietario (en definitiva, el traslado del riesgo va aparejado al cambio de propiedad). En ordenamientos jurídicos, como el francés o

⁶⁶ Artículo 1.599 del Código civil: “Si no hubiere pacto o costumbre en contrario, el precio de la obra deberá pagarse al hacerse la entrega”.

⁶⁷ Hipoteca sobre el buque en construcción. “Para que pueda inscribirse la hipoteca sobre un buque en construcción es indispensable que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco y que la propiedad del buque figure inscrita en el Registro de Bienes Muebles”.

el italiano, donde basta que se produzca el negocio jurídico habilitante para el cambio de propiedad y que tal cambio de propiedad tenga lugar, independientemente de la entrega, lo habitual es que el riesgo de la pérdida de la cosa pese sobre el adquirente. Pues bien, el ordenamiento jurídico español presenta la peculiar anomalía, con hondas raíces históricas de que, aun operando la teoría del título y el modo, el traslado del riesgo de la pérdida fortuita de la cosa tiene lugar ya con el negocio jurídico base del cambio de propiedad, en virtud de los principios que introducen los antes citados artículos 1096 y 1182 del Código civil. Si bien todo esto, explicado en su más desnuda sencillez, requiere multitud de matizaciones, y además en el campo del arrendamiento de obra hay reglas específicas para esta cuestión, en concreto las de los artículos 1589⁶⁸ y 1590⁶⁹ del Código civil, lo cierto es que resulta del mayor interés, estando ante un contrato puntual y concreto, como es el de construcción de buque, contar con unas normas que eviten cualquier asomo de duda o de perturbación, especialmente en algo del calibre económico que estamos tratando (duda, por no ser los artículos 1589 y 1590 del Código civil lo suficientemente explícitos para el caso que nos ocupa; perturbación, por la distorsión conceptual que introduce el sistema español de traslado del riesgo en relación con el del traslado de la propiedad). Por ello el apartado 2 del artículo 114, en combinación con el artículo 110, otorga una notable seguridad jurídica, dejando bien sentado que, salvo morosidad o salvo que la destrucción se deba a la mala calidad de los materiales aportados por el comitente, el riesgo de la pérdida de la obra recae sobre el astillero, hasta la entrega del buque, y que ello, respecto al aspecto concreto de los materiales, supone que quien corre con su pérdida es siempre el astillero, con la excepción de los aportados por el comitente mientras no hayan sido aún incorporados al buque en construcción. Una vez más, vemos que con la “LNM” quedan acomodados titularidad del riesgo y titularidad de la propiedad. Lógicamente, esto a su vez explica de modo indirecto el habitual tratamiento en los contratos del asunto del seguro del buque durante la construcción, recayendo sobre el constructor la carga de suscribirlo, como una de las obligaciones características.

Por lo que hace al *periculum obligationis*, es decir, al trabajo ya hecho (nos referimos aquí a las horas invertidas de dedicación y resultado, no a los materiales que constituyen la obra, a los cuales estaría referido el *periculum rei*) y que se “pierde” al destruirse la obra, con el artículo 114.1 se conserva la regla del artículo 1.590 del Código civil: es del constructor, que nada podrá exigir al comitente por todo el (infructuoso) laboreo que ha

⁶⁸ “Si el que contrató la obra se obligó a poner el material, debe sufrir la pérdida en el caso de destruirse la obra antes de ser entregada, salvo si hubiese habido morosidad en recibirla”.

⁶⁹ “El que se ha obligado a poner sólo su trabajo o industria, no puede reclamar ningún estipendio si se destruye la obra antes de haber sido entregada, a no ser que haya habido morosidad para recibirla, o que la destrucción haya provenido de la mala calidad de los materiales, con tal que haya advertido oportunamente esta circunstancia al dueño”.

dedicado para erigir la construcción que en un momento dado se ha destruido, como el tiempo y jornales de los operarios, destreza y *know how* prestados, etc....

En lo que al Derecho de los formularios se refieren a éste respecto; el contrato AWES establece en su artículo 8, que en principio, y salvo cláusula pactada en contrario, la propiedad del buque pertenece al astillero hasta el momento de la entrega, momento en el cual serán traspasados también los riesgos, y por tanto hasta ese momento será el astillero quien corra con los mismos y además, en base al artículo 9, será responsabilidad del mismo el asegurar la obra. En la misma línea se muestra el contrato NSF: nos encontramos con que en su artículo 11 se dispone que hasta la entrega y aceptación del buque, éste y todos sus materiales (excepto los aportados por el comitente) son propiedad del astillero, perteneciendo también a este los riesgos y el pago del seguro de la construcción.

Por último el tercer apartado del artículo 114 faculta al constructor, en el supuesto de que el comitente recaiga en incumplimiento de su obligación pactada de constituir garantías a favor del primero que cubran el pago del precio, a rescindir el contrato o exigir su cumplimiento y, en cualquiera de los casos, de exigir al comitente indemnización por daños. Esto supone una protección legal adicional a favor del constructor, en tanto en cuanto compele al comitente ya no a cumplir su obligación de pago del precio, sino a la de constituir una garantía de la misma si así se pactó.

II.1.8.- Artículo 115. Prescripción de acciones.

Llegamos por fin a la materia que más discrepancias ha venido causando en relación al contrato de construcción naval, que no es otra que la del plazo de prescripción de las acciones. Como hemos venido viendo a lo largo de todo el trabajo; es algo que ha estado continuamente presente en el tratamiento del contrato por parte de la doctrina; y ha sido la controversia judicial más tratada en los Tribunales, dando lugar a sentencias dispares y en muchos casos, polémicas. Pretende pues el legislador, consciente de lo comentado, poner punto final a la polémica en un tema que no queda contemplado en el Derecho de los formularios y que ha de ser solucionado con las disposiciones de derecho positivo de aplicación. Ahora, con la entrada en vigor de la Ley, donde se establece un marco de regulación específica para el contrato de construcción naval, dichos periodos de prescripción quedan determinados sin género de dudas y adaptados a las necesidades actuales.

En cualquier caso, la “LNM” establece un plazo de denuncia de los vicios ocultos en el artículo 113 (recordemos que era de un año el llamado plazo de garantía y muy en sintonía con los periodos de garantía que se establecen en la práctica contractual, también de un año, como podemos comprobar en el artículo 10 del NSF o en la cláusula 35 del NEWBUILDCOM) y otro de prescripción de las acciones nacidas del incumplimiento del contrato por parte del constructor, ya sí en el artículo 115, y que se contempla como de tres

años, demandado repetidamente por la doctrina, como bien comentaba Arroyo (2005) exigiendo el ejercicio de las acciones una brevedad entre tres y cinco años. No conviene olvidar de todos modos, que el plazo de un año para la denuncia queda subsumido en el de prescripción de tres años, pues ambos comienzan a correr desde la entrega del buque.

En el apartado 2 del artículo 115, se ha querido uniformizar el plazo de prescripción; siendo para las acciones nacidas por parte de falta de pago del precio de la construcción también de tres años. No conviene olvidar de todos modos, que el plazo de un año para la denuncia queda subsumido en el de prescripción de tres años, pues ambos comienzan a correr desde la entrada del buque.

Parece sin embargo a todas luces plausible que el tema más “espinoso” en lo que a índices de litigiosidad se refiere, el de los plazos de prescripción de acciones; ya sea por vicios ocultos o defectos, como de incumplimientos de una u otra parte, ha quedado en la “LNM” lo suficientemente aclarado para que en el futuro; aunque ello esta por ver, no se ocasionen las disputas que históricamente se han venido sucediendo a este respecto.

II.1.9.- Artículo 116. Embarcaciones y artefactos navales.

La última disposición de lo contenido en la “LNM” en relación al contrato de construcción naval, extiende la normativa a las embarcaciones y los artefactos navales; que ya hemos definido en la página V de la Introducción, y que además vienen contempladas en el Capítulo I del Título II de la Ley.

Con esto, y con la asimilación de lo dispuesto para el contrato de construcción para los contratos de reparación y/o modificación naval, parece que queda cubierto un amplio contexto en lo que a construcción naval se refiere, todo ello englobado bajo el paraguas normativo de la recién estrenada Ley de Navegación Marítima; y por tanto, dotando de una necesaria seguridad jurídica sobre todo, y como ya habíamos referido, a todos aquellos contratos que se separan de la categoría de “grandes contratos de construcción naval” y por tanto sujetos a régimen normativo más pobre y mucho menos detallado.

III.- CONCLUSIONES

Parece que ahora ya sí nos encontramos en la situación de abordar el tratamiento del contrato de construcción naval en cuanto al enfoque que el legislador ha querido hacer del mismo en la nueva Ley de Navegación Marítima, y la adecuación de ésta a la realidad contractual más difundida, enfatizando nuestro esfuerzo en analizar aquellos aspectos concretos que a juicio de éste han requerido una especial atención o una regulación específica determinada, teniendo en cuenta que se ha establecido un régimen de derecho dispositivo, y en el que no se regula el contrato en toda su amplitud; sino en cuestiones muy particulares del mismo.

A lo largo del desarrollo del trabajo, hemos intentado ponernos en una situación que nos permita contextualizarnos en la realidad normativa histórica del contrato de construcción naval. Para ello nos hemos servido de las herramientas, donde hemos conocido los remotos orígenes del contrato, y hemos llegado hasta 1885; donde con la inclusión en el ordenamiento de un Código de comercio, se regula la actividad mercantil marítima, pero como hemos visto, con carencias importantes en lo relativo al contrato de construcción naval, maximizadas si acaso por el paso de los años. Por culpa de la falta de contemplación del contrato, hubimos de conocer lo que el Código civil nos dice en cuanto a arrendamiento de obra y contrato de compraventa, al entender que la doctrina había de aplicar las disposiciones contenidas en él a la regulación del contrato de construcción naval. Inevitablemente, en el devenir de los años, con los cambios normativos, económicos, sociales, se sobrevienen polémicas judiciales que ocasionan litigios y han de ser resueltos por nuestros Tribunales con aplicación por analogía de normativas muy diferentes a la especificidad de un contrato como el de construcción naval. Eso conlleva decisiones polémicas, a veces muy criticadas, que gozan del análisis pormenorizado de la doctrina maritimista, principal fuente de estudio del contrato, y ariete del legislador en busca de la adecuación de las normas al contexto actual y a la mejora continua del derecho positivo de nuestra legislación. Finalmente, hemos estudiado el texto del, espero que ahora ya familiar, Capítulo V del Título II de la Ley de Navegación Marítima; para por último, desglosar cada uno de sus artículos de manera detallada utilizando el análisis comparativo de todo lo adquirido con anterioridad.

Es ahora el momento de extraer las conclusiones, de dar respuesta a las preguntas que nos hacíamos en la Introducción de este trabajo, de aglutinar toda la información adquirida a través de las páginas precedentes y obtener una visión global de contrato de construcción naval. ¿Se cumplen pues, las expectativas generadas en cuanto al tratamiento de aquellos aspectos que históricamente han sido fuente de polémica?; ¿se hace eco el legislador de la práctica real habitual de los contratos tipo?; ¿se adecúa nuestra nueva

normativa al contexto internacional?; ¿quedan en la Ley focos de ambigüedad susceptibles de ocasionar discrepancias en el futuro?

No cabe duda que la nueva Ley de Navegación Marítima era necesaria y esperada, recogiendo en un texto único, normas de derecho público y de derecho privado, contemplando entre sus disposiciones la realidad del tráfico marítimo actual, que se manifiesta en un escenario único interrelacionando el régimen de los puertos y el régimen de la navegación (Emparanza Sobejano y Martín Osante, 2006). El carácter anacrónico del texto del Libro III del Código de comercio, complementado con normas de diferentes épocas, hacía necesaria la presentación de una normativa modernizada, sistemática, aglutinadora y reformadora en los ámbitos nacionales y supranacionales. El texto de la Ley de Navegación Marítima es amplio, comprendiendo un articulado completo y actualizado y es por eso, que desde nuestra posición de profesionales del sector, hemos querido humildemente exponer este modesto análisis de una parte muy concreta del mismo, siempre con la intención de hacerlo de manera clara y de fácil lectura para el profano en la materia, intentando poner al lector en situación con respecto a todo aquello que se ha mencionado a lo largo del trabajo, no pretendiendo en nuestro esfuerzo adoptar, ni mucho menos, la posición de reputados maritimistas o de expertos en Derecho.

Veamos pues, lo que deducimos del tratamiento del contrato de construcción naval en la “LNM”, ahora que nos hallamos respaldados con un cierto bagaje formativo. Y lo haremos siguiendo la tónica utilizada hasta el momento. Nos referiremos al orden del articulado en la propia Ley.

III.1.- Conclusiones parciales.

Para empezar, hemos visto que la “LNM” conceptúa y establece el régimen del contrato de construcción naval. Como hemos comprobado, éste quedaba carente de definición y de clasificación jurídica. Más allá de ser éste un tema superficial, su trascendencia ha sido fundamental. Precisamente con origen en la falta de regulación específica en la materia, ha nacido una polémica prolongada sobre si el tratamiento del contrato había ser de arrendamiento de obra o de compraventa, y ello en base a las diferencias que ya vimos en su momento de contrato por economía o por empresa. Ya cortando de raíz una de las polémicas fundamentales y sobre las que han brotado otras a continuación, el artículo 108. 1 de la “LNM”, engloba al contrato de construcción naval a todo aquel en el que una parte encarga a otra la construcción de un buque a cambio de un precio y siendo los materiales aportados en parte o en su totalidad por cualquiera de las partes. De ésta manera se termina definitivamente con la larga discusión, pero quizá demasiado tarde; el mero hecho de que en la “LNM” quede contemplado el contrato de construcción del buque, y se le dedique un capítulo, hace a éste portador de una regulación específica,

quedando pues enmarcada en un segundo plano la necesidad de tratar al contrato como arrendamiento de obra o de compraventa y de la aplicación subsecuente de las normas civiles de para uno u otro supuesto. Ahora bien, con la concepción dada al contrato por la “LNM”, y en tanto en cuanto las disposiciones contenidas en la misma son de mínimos (no regulan toda la extensión del contrato), dicha definición y clasificación dada por el legislador, permite equiparar al contrato de construcción naval como arrendamiento de obra en caso de que en el futuro, deviniesen problemáticas no resueltas en la “LNM” y haya que recurrir a las normas de derecho común; quedando por tanto relegada también así la eterna polémica. Fruto de esto nos hacemos eco de que en el tratamiento del contrato, el legislador ha querido sumarse a lo largamente reconocido por la doctrina y la jurisprudencia, siendo como hemos visto, mayoritaria la opinión del tratamiento de la construcción de buque como arrendamiento de obra. En este primer artículo, se nos recuerda que dada la masiva utilización del Derecho de los formularios en los ámbitos nacionales y supranacionales, y de lo extendido que en el contrato de construcción naval se haya la plasmación de la voluntad de las partes, que el ámbito de la normativa lo es solamente en defecto de pacto entre ellas; son, por lo tanto, normas de derecho dispositivo (todas salvo una, que veremos en su momento). Finalmente, queda englobado el contrato de reparación y/o remodelación naval a todo lo contenido en la LNM. Se contemplan pues, como decimos, estas dos “escisiones” de la construcción naval, finalizando también la orfandad de la que adolecían en el contexto normativo pre-LNM y que dadas sus características también especiales frente a la propia construcción naval, eran igualmente fuente de discrepancias conceptuales. Queda el asunto zanjado del mismo modo, absorbido por la definición anterior y por tanto debiendo de entenderse como arrendamiento de obra en caso de necesidad, independientemente de que los materiales de una reparación o una remodelación, foco éste de habituales desencuentros (tal y como lo eran para la construcción), sean aportados por el comitente o el empresario.

Por tanto, estamos en condiciones de aseverar que el artículo 108 aporta seguridad jurídica a través de una clara adscripción conceptual de este contrato a la rama del arrendamiento de obra, y de una integración de régimen jurídico a la contratación para la construcción, la reparación y la remodelación naval.

En el artículo 109 se contempla la novedad de la obligatoriedad de escritura pública a efectos de la inscripción del contrato en el Registro de Bienes Muebles, con la vista puesta por el legislador en la necesaria coordinación documental con el acceso al Registro de Bienes Muebles de la hipotecas navales sobre buques en construcción, así como de que, de modo general, el contrato ha de constar por escrito. Hasta la entrada en vigor de la ley; el contrato no quedaba sujeto a ninguna exigencia de forma, siendo consensual y perfeccionándose por el mero consentimiento de las partes, pese a que dada la importancia

del contrato de construcción naval y sus repercusiones económicas, éste siempre se instrumentaba por escrito y se elevaba en escritura pública al Registro de Bienes Muebles quedando en un mero supuesto teórico la adquisición de buques carente de registro y mucho más la ni siquiera documentada. Como vemos, la regulación adoptada, no introduce nada nuevo con respecto a la práctica convencional, pero ahora, con la inclusión de una mención expresa en el texto normativo a la obligatoriedad de la forma escrita puede haber la duda acerca de si el contrato de construcción de buques queda sujeto a una forma solemne cuya inobservancia provoca la invalidez del contrato; y si acaso, se ha querido transformar un contrato consensual en contrato formal. Pero aquí chocamos de frente con el apartado 2 del artículo 108:

“Salvo lo previsto en el apartado 4 del artículo 113, las normas de este capítulo sólo serán aplicables en defecto de pacto libremente convenido entre las partes”.

¿Qué debemos de pensar, pues?. Al estar la norma sujeta a la acción de la voluntad de las partes; ¿seguimos hablando de un contrato consensual que no requiere una forma determinada?. Quizá el artículo 109 no haya quedado claro en este aspecto. Podemos entender que es cierto que se establece una forma, pero no se dice que se exija para la validez o perfección del contrato, no tiene pues carácter de *ad solemnitatem*⁷⁰, cumpliendo una función instrumental dirigida a la prueba, que no condiciona ni la existencia ni la validez del contrato (Rueda Martínez, 2006). Habrá que estar a lo que opina la doctrina maritimista al respecto a partir de éste momento; y mientras tanto, quedarnos con un interrogante en lo relativo a la forma del contrato dispuesto en la nueva norma.

Podemos pues extraer del artículo 108 acerca de la forma exigida al contrato que, por una parte, prevé la necesaria coordinación con la normativa de inscripción del buque y de la hipoteca naval en los Registros públicos, aunque puede al tiempo resultar perturbador al alimentar interpretaciones diversas acerca del carácter de la exigencia de forma escrita.

Otro tema que se decide a abordar el legislador en el articulado, concretamente en el artículo 110, es el de la adquisición del dominio. Se adopta la postura generalizada de que el traspaso del dominio del buque, y por lo tanto, todo lo que ello conlleva, se hace a la entrega de éste al comitente y que la propiedad del buque en construcción hasta ese momento corresponde al constructor. Y fijémonos que el legislador ha querido decir la entrega, entendiendo como aquella al momento no en el que acaba la construcción, sino a aquél, en el que terminadas las pruebas de mar, y siendo consideradas de conformidad por el

⁷⁰ Es la formalidad impuesta por la ley para la validez del acto jurídico, y no solamente para su prueba. Se opone a la forma *ad probationem*.

comitente, este decide aceptar el buque. En cualquier caso, como hemos podido ver en la práctica del Derecho de los formularios, se encargan los clausulados de prestar especial atención al momento de la entrega del buque y por tanto de traspaso de los riesgos, determinando lugar, forma, documentación, etc. Recordemos que la propiedad del buque quedaba ampliamente condicionada por la naturaleza jurídica que se le diese al contrato, si éste era considerado como compraventa, la transmisión de la posesión del buque se adquiriría en el momento que el armador lo aceptaba tras las pruebas de mar; si el contrato era considerado como arrendamiento de obra con aportación del astillero de los servicios y materiales necesarios, la opinión mayoritaria era que el buque era propiedad del astillero mientras su construcción, y su dominio era traspasado con la entrega; y la última y tercera opción era que el contrato se considerase como arrendamiento de obra con aportación de los materiales por el comitente, siendo en este caso la opinión doctrinal que la propiedad del buque queda ostentada por el comitente desde el primer momento. A todos los efectos, la “LNM” zanja la polémica considerando al astillero como propietario del buque hasta la entrega al comitente del mismo, independientemente de quién suministre o aporte los materiales (los cuales pertenecerán al comitente hasta que se incorporen a la construcción en caso de que sea este quien los suministre, ya sea en su totalidad o en parte). Con estas disposiciones, queda claro que quién ostenta en cada momento la posesión y la propiedad del buque y de los materiales que lo forman (antes y después de incorporarse a la obra), y quién ha de soportar además los riesgos, en un doble sentido, por pérdida de la obra durante la construcción (*periculum rei*) y por pérdida de derecho a reclamar por el trabajo invertido en ella junto a la eventual carga de comenzar de nuevo la obra (*periculum obligationis*): hasta la entrega de la obra terminada, es el constructor el propietario de la obra, salvo por lo que se refiere a los materiales aportados por el comitente mientras aún no se hayan incorporado a su vez a la obra; y, coordinadamente con el artículo 114.2, es el propietario en cada momento quien sufre el *periculum rei*, y en cualquier caso el constructor quien sufre el *periculum obligationis* durante la obra. Y todo ello, a su vez, queda coordinado con el principio de *res perit domino* (“la cosa perece para su dueño”), con los principios de los artículos 1589 y 1590 del Código civil sobre arrendamiento de obra, con la “teoría del título y el modo” de la adquisición de la propiedad, y evitando al tiempo el efecto perturbador que podría introducir en el caso el sistema español de traslado del riesgo de la pérdida de la cosa debida entre deudor y acreedor, de los artículos 1096 y 1182 del Código civil. Recordemos que las disposiciones permiten pacto en contrario; pero vemos que siguen muy en la línea de lo establecido en los formularios tipo utilizados en la práctica real; haciendo que el constructor adquiera la obligación accesoria de asegurar el buque en construcción, incluso por su propio interés, a fin de minimizar el daño que ha de soportar proveniente de las responsabilidades derivadas en caso de pérdida del buque durante la construcción.

El artículo 110, en coordinación con el 114.2, aporta una firme seguridad jurídica en tres de los nudos gordianos jurídicos del

contrato que nos ocupa: la propiedad de la obra y los materiales, su transmisión, y la carga del riesgo de su pérdida. Y todo ello lo hace coordinadamente con los principios generales del Derecho Común, y en particular con los del arrendamiento de obra.

En cuanto a la obligación de construir contenida en el artículo 111 de la LNM se limita el legislador a plasmar lo contenido en los contratos tipo, dándoles respaldo legal en nuestro ordenamiento; simplemente dando por hecho que la prestación derivada del contrato de construcción naval es la construcción del buque conforme a las características exigidas por el comitente. Queda aquí pues contenida una de las obligaciones principales y fundamentales del constructor. Este artículo del texto normativo, al no ser más que un reconocimiento de las prácticas contractuales habituales, el interés que suscita está en función de un estudio detenido del derecho de los formularios y el cual excede el presente estudio.

El artículo 112, recoge la obligación de entrega del buque por parte del constructor; segunda de las obligaciones principales que el contrato hace recaer sobre él, y la obligación de recepción del mismo por parte del comitente, obligación accesoria a la anterior. Del mismo modo que el artículo anterior, y tal como exponen los propios legisladores en la exposición de motivos de la memoria del Anteproyecto de Ley (2004), se limita éste a la plasmación nuevamente de lo contenido en los formularios; esto es, se determina la entrega en fecha y lugar bajo pacto y en la inherente condición de navegabilidad exigida al buque según las características previamente acordadas con además, la documentación necesaria para su despacho. Se contempla, al igual que hacen los formularios la posibilidad de establecer una fecha de entrega estimada y una fecha de finalización, que permite la rescisión del contrato por parte del comitente. Derivado de lo anterior, se le otorga la capacidad al comitente de no aceptar el buque e incluso solicitar daños y perjuicios si se incumplen las especificaciones pactadas; previendo asimismo la capacidad del constructor de recibir indemnización de daños y perjuicios por incumplimiento de la obligación de recepción por parte del comitente.

Hagamos ahora un pequeño salto, yendo del artículo 112 directamente hasta el 114. En él; se contempla la segunda obligación principal del comitente, el pago del precio. De este modo, dejamos analizadas las obligaciones del comitente (obligación de aceptación del buque, art. 112 y obligación de pago del precio, art. 114), a la par que lo hacemos con las del constructor (obligación de entrega del buque, art. 112 y obligación de construir, art. 111). En todos los casos el contenido legal que nos presenta la “LNM”, se corresponde con las prácticas contractuales habituales, no habiendo lugar a más análisis que la constatación de la voluntad del legislador por dar cabida en el texto normativo a lo establecido en la práctica. Sí que importa hacer una referencia a la prescripción de acciones nacidas de la falta de pago del precio. El legislador establece como tres años el plazo desde la fecha prevista en

el contrato o en su defecto desde que se produjo la entrega. En el anteproyecto de Ley de 2004, podíamos constatar que el plazo determinado para este caso, era de un año, y así lo aplicó el Tribunal Supremo en sentencia del 29 de diciembre de 2000 en la que para la determinación del plazo de prescripción de acción derivada de un impago parcial del precio, por reparaciones en un buque, era el establecido en el Código civil o en el artículo 952.1 del Código de comercio, que establece como de plazo de un año el señalado para ejercer las acciones nacidas de reparación de buque. Finalmente, de cara a la definitiva adopción de la Ley, el legislador modificó el año originario como plazo de prescripción de acciones nacidas de la falta de pago de precio, y estableció el mismo en tres años, el mismo que el contemplado para la prescripción de las acciones nacidas de incumplimiento de contrato por el constructor, dejando a las dos partes intervinientes, en igualdad de condiciones temporales para la ejecución de cualesquiera acciones de repercusión sobre su contraparte, tal y como podemos comprobar con lo dispuesto en el artículo 115.

En definitiva, los artículos 111, 112, 114.1 y 114.3 recogen la práctica real y más común de la contratación, y aportan seguridad jurídica, particularmente útil en construcciones de pequeña entidad, ante una hipotética falta de la necesaria precisión en el contrato en asuntos tan cruciales como la entrega, el retraso en su verificación, el pago del precio y su aseguramiento, la recepción del buque, las consecuencias del incumplimiento de todas estas obligaciones y, señaladamente, las consecuencias del incumplimiento de las características pactadas para el buque, en orden a un posible rechazo del mismo. Cabe decir que el legislador atiende, en lo que respecta a obligaciones de las partes, a dar solución concreta, a falta de la misma en el contrato, a los aspectos potencialmente más problemáticos de las obligaciones esenciales de las partes y su incumplimiento.

Respecto al artículo 113 , ya vimos en su lugar cómo el legislador establece un régimen básico regulatorio, específico para este contrato, e inspirado en la práctica real del sector, del problema de los vicios ocultos, estableciéndose un plazo más allá del cual su afloramiento ya no habilita al comitente para exigir su subsanación al constructor, quedando también resuelto el recurrente problema al que debía de hacer frente la jurisprudencia de la duración del periodo de responsabilidad por vicios o defectos ocultos de la construcción. Es decir, con esto, el legislador ha querido dar carpetazo definitivo al que hasta ahora había sido, indudablemente el asunto que más litigiosidad había despertado en el acontecer habitual de las relaciones contractuales en lo que a construcción y reparación naval se refiere. Asimismo vimos cómo no se puede escapar contractualmente de esta responsabilidad en caso de dolo o culpa grave del constructor. Y vimos también cómo la ley facilita los criterios que habilitarían para, más allá de exigir daños y perjuicios derivados de

vicios ocultos, instar la resolución del contrato, y que se centraban en que los vicios o defectos hiciesen inútil al buque para su uso normal.

Parece claro en vista del artículo 113, y como veremos a continuación del 115, que el legislador ha querido finalmente acabar de una vez por todas con todas las discrepancias que pueden derivarse del plazo de prescripción de las acciones. En este artículo en concreto, se ha establecido el plazo durante el cual el constructor ha de responder por los vicios ocultos, habiéndolo hecho en sintonía con la práctica habitual, y en qué circunstancias, aportándole a su vez protección a las partes. Es importante como el legislador ha entendido que no cabe pacto contractual para escapar de la responsabilidad derivada del dolo o culpa grave del constructor.

En cuanto al artículo 115, quedan acotados los plazos de prescripción de acciones para todos los supuestos litigiosos relativos a este contrato, habiendo procurado el legislador, además la ecuanimidad debida para con comitente y constructor en los plazos de cada uno de ellos para con el otro. Como señalamos anteriormente, parece que el tema más “espinoso” en lo que a índices de litigiosidad se refiere, el de los plazos de prescripción de acciones ha quedado en la “LNM” lo suficientemente aclarado.

Como habíamos adelantado, se finaliza el tratamiento del plazo de prescripción de las acciones en el artículo 115, donde se determinan los plazos de prescripción para las acciones nacidas tanto del incumplimiento por parte del constructor como del comitente. De esta manera se evitan las pasadas dudas sobre qué plazos aplicar en función de la naturaleza de los incumplimientos. Se aporta, finalmente una más que notable seguridad jurídica; habiendo decidido el legislador asimismo establecer el mismo plazo de prescripción tanto para una como otra parte, en aras de la búsqueda de ecuanimidad en el tratamiento.

Para terminar, el artículo 116 engloba a los artefactos navales y a las embarcaciones menores en el contrato de construcción y reparación de buques, siendo por ende, totalmente aplicable a casi todos los ámbitos de la construcción naval.

Este último artículo fija el ámbito material de aplicación de la normativa de la LNM de manera expresa, extendiéndolo allí donde la misma puede ser más necesaria, en los contratos de menor entidad donde la precariedad de contenido puede ser más acusada, dotando precisamente a toda esa variedad de contratos, de una más que necesaria seguridad jurídica.

III.2.- Conclusiones finales.

De lo anterior, y ya para terminar; **en lo referente a si la LNM mejora o no la legislación anterior**, parece que la pregunta se responde por sí sola. **La mejora es sustancial, no sólo de contenido sino formal**. Hay una mejora indudable en el hecho de que por fin España haya adoptado en un texto normativo el Derecho de la navegación, compilando en el mismo prácticamente todo lo relativo a dicha rama. Asimismo, es una espléndida noticia el que por fin el contrato de construcción naval tenga una regulación específica, de la que ha carecido hasta la fecha y que además lo haga en el contexto de ése texto normativo. En cuanto a la mejora material, parece evidente que ahora existe una normativa, que hasta la fecha no existía y habíamos de buscarla en diferentes textos por analogía, difiriendo además, la normativa utilizada en función de la caracterización que se le diese al contrato. Caracterización sometida además, a la interpretación de cada uno. Todo ello **mejora notablemente la seguridad jurídica** en el ámbito que estamos estudiando.

Al respecto de si la legislación de la nueva LNM en relación al contrato de construcción naval se adecúa al contexto internacional, podemos determinar que en base a nuestro modesto conocimiento adquirido; **lo hace, del mismo modo que se adecúa a la realidad normativa internacional basada en los contratos tipo**. No cabe duda que ha sido intención del legislador establecer una legislación nacional en línea con la práctica generalizada en un ambiente que desarrolla prácticamente toda su actividad en un contexto mucho más amplio que el acotado por nuestras fronteras. La adecuación del texto de la Ley con las disposiciones de los contratos tipo más utilizados en la construcción naval, no cabe duda que otorgan seguridad jurídica y confianza para aquellos inversores extranjeros que decidan emprender sus construcciones navales en nuestro país, dando además un espaldarazo a la política comercial de nuestros astilleros, pudiendo hacer gala de un entorno normativo nacional fiable, moderno y adecuado a la realidad contractual. Esperemos que ello ayude al repunte del sector y cuando menos, a su supervivencia.

Con respecto a si el legislador ha atajado todos aquellos asuntos que eran fuente de polémica y litigiosidad, parece que **se ha conseguido en gran medida**. Cómo es lógico, no se puede adelantar nada hasta que la ley esté “rodada” y realmente surjan los conflictos, donde quedará evidencia de si esto es así, pero a grandes rasgos, podemos determinar que todo aquello que más problemas acarrea, desde la naturaleza del contrato, pasando por la consideración de éste; así como los siempre engorrosos pleitos relativos a los plazos de prescripción de acciones, quedan en el texto normativo contemplados; y no sólo contemplados, sino tratados de manera resolutive con ánimo, sin duda, de minimizar las lagunas interpretativas y la posibilidad de que nazcan fuentes de discusión jurídica.

Por último, y antes de concluir se hace necesario de nuevo resaltar cómo **se crea un contexto normativo más amplio que el de la construcción de grandes buques**, propiamente dicha, al que el legislador se refiere explícitamente en la “LNM” y **que comprende, no sólo esos grandes contratos de construcción naval, sino también los pequeños contratos de embarcaciones menores, o artefactos navales, así como a los contratos de reparación o remodelación naval**. No nos cansamos de repetir que el alcance de esta cuestión, resulta de una relevancia importantísima, al quedar acogidos a un régimen normativo propio que les otorga una más que necesaria y demandada seguridad jurídica. Esta cuestión se convierte en aún más relevante si además pensamos en todos aquellos contratos dentro de nuestras fronteras que hasta la fecha se habían hecho con precariedad de contenido, y que precisamente, requieren de ésa ayuda normativa con la que ahora, con la “LNM”, encuentran el respaldo necesario.

En resumen, podemos decir desde nuestra posición, y en lo analizado a lo largo del trabajo, que a falta del “rodaje” necesario de la ley, con el tiempo requerido para que salgan a la luz sus carencias, no cabe duda que la entrada en vigor de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, introduce en el ámbito legislativo nacional un texto moderno, que reforma por completo el Derecho Marítimo español, contemplando todos sus aspectos; aspectos y ámbitos que en algunos casos como el concreto que nos atañe del contrato de construcción naval, carecían de una regulación específica. Carencia que además, hemos de situar en el contexto temporal del siglo XXI. Parece que ya era hora de poner fin al “texto de cabecera” que conformaba el Libro III del antiguo Código de comercio, en lo que a Derecho Marítimo en España se refiere, el cual ya queda lejos de contemplar la realidad actual del transporte marítimo. Asimismo, con la “LNM” se refuerza la tutela de una pluralidad de intereses nacionales, tutela que inevitablemente, comprende asuntos de crítica importancia económica para los intereses nacionales y entre ellos, podemos situar, como no, la construcción naval. Esperemos que la entrada en vigor de la “LNM”, y la seguridad jurídica que la inclusión de una regulación específica del contrato de construcción naval en ella pueda generar; dé como resultado un espaldarazo a la industria naval nacional desgraciadamente inmersa ya desde hace algunos años en una crisis con un futuro poco halagüeño.

Bibliografía.

- Aroyo, I. (1989). *Jurisprudencia Marítima* (Vol. I). Barcelona, España: Bosch.
- Arroyo, I. (1993). Comentario a la STS de 10/02/1982. En *Estudios de derecho marítimo* (págs. 528 y 529). Barcelona, España: Bosch.
- Arroyo, I. (2005). *Curso de derecho marítimo* (2ª ed.). Ciur Menor, Navarra, España: Civitas.
- Arroyo, I. (2000). *Estudios de derecho marítimo*. Barcelona, España: José Mª Bosch.
- Arroyo, I. (1993). La responsabilidad quincenal del constructor de buques o el absurdo de un razonamiento jurídico correcto. En *Estudios de derecho marítimo* (págs. 405 a 426). Barcelona, España: Bosch.
- Arroyo, I. (30 de agosto de 2014). Las reglas de juego en el mar. *El País* .
- Audiencia Provincial de Cantabria. SAP Cantabria 23/04/2001. *Anuario de derecho marítimo*. Vol. XX.
- Audiencia Provincial de Cantabria. SAP Cantabria 14/01/2004. *Anuario de derecho marítimo*. Vol. XXIII.
- Audiencia Provincial de Pontevedra. SAP Pontevedra 20/01/2004. *Anuario de derecho marítimo*. Vol. XXIII.
- Audiencia Territorial de Oviedo. SAT Oviedo de 22/11/79. *Anuario de derecho marítimo*. Vol. I, 802 y ss.
- AWES. (1995). *Standard Shipbuilding Contract*. AWES, Brussels.
- BIMCO. *Standard Newbuilding Contract*. BIMCO, Bagsvaerd.
- Bustos Lanza, H., Fernández-Quirós, T., y López Quiroga, J. (2014). La nueva Ley de Navegación Marítima. *Actualidad Jurídica Uría Menéndez* (38), 44-72.
- Chiner Gimeno, J., y Galiana Chacón, J. P. (2003). *Del "Consulat del mar" al "Libro llamado del Consulado del mar": aproximación histórica*. Valencia, España: Cámara oficial de comercio, industria y navegación de Valencia.
- Comentario. Transporte y Marítimo. La Ley de Navegación Marítima. (2014). www.garrigues.es. Recuperado el 16 de marzo de 2015, de Garrigues Comentario: www.garrigues.com/es/Publicaciones/novedades/Documents/Comentario-transporte-1-2014.pdf
- Community of European Shipyards' Association. (s.f.). *CESA*. Recuperado el 7 de marzo de 2015, de www.awes-shipbuilding.com

Curtis, S., y Garrard, I. (2004). Negociación de un contrato de nueva construcción naval. *ANAVE*.

Diez-Picazo, L., y Gullón Ballesteros, A. (2001). *Sistema de Derecho Civil* (8ª ed., Vol. II). Madrid, Madrid, España: Tecnos.

Emparanza Sobejano, A., y Martín Osante, J. M. (2006). *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima* (1ª ed.). Vitoria/Gasteiz, Álava/Araba, España: Eusko Jaurjaritzaren Argitalpen-Zerbitu / Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

España. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. *Boletín Oficial del Estado*, 25 de julio de 2014, núm. 180, Sec. I, pp. 59193-59311.

España. Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio. *Boletín Oficial del Estado*, 16 de octubre de 1885, núm. 289.

España. Real Decreto de 24 de julio de 1889, por el que se publica el Código Civil. *Boletín Oficial del Estado*, 25 de julio de 1889.

España. Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima. 2004.

España. Memoria al Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima. 2004.

España. Proyecto de Ley General de Navegación Marítima. *Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados*. 10 de noviembre de 2006. Núm. 111-1.

España. Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima. *Ministerio de Justicia*. 29 de octubre de 2012.

España. Memoria al Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima. 2012.

España. Proyecto de Ley General de Navegación Marítima. *Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados*. 29 de noviembre de 2013. Núm. 73-1.

España. Real Decreto 1027/1989 de 28 de julio, sobre abanderamiento, abanderamiento de buques y registro marítimo. *Boletín Oficial del Estado*, 15 de agosto de 1989, núm. 194.

España. Real Decreto 1784/1996 de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de registro Mercantil. *Boletín Oficial del Estado*, 31 de julio de 1996, núm. 184.

Fernández-Quirós Tuñón, T., López Quiroga, J., y Cabellos Ballenilla, A. (2014). *Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*. Recuperado el 11 de marzo de 2015, de Uria Menéndez: www.uria.com/es/publicaciones/guias/es#

Gabaldón García, J. L., y Ruíz Soroa, J. (2006). *Manual de derecho de la navegación marítima* (3ª ed.). Madrid, España: Marcial Pons.

Gacto Fernández, E., Alejandro García, J. A., y García Marín, J. M. (1990). *Manual básico de historia del derecho (temas y antología de textos)*. Madrid, España: Laxes.

Garrigues, J. (1979). *Curso de Derecho mercantil* (Vol. II). Madrid, España: Imprenta Aguirre.

Gobierno de España. Ministerio de la Presidencia. (s.f.). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 13 de marzo de 2014, de Historia del Organismo: www.boe.es/aeboe/organismo/historia/php

González-Lebrero, R. A. (1998). *Curso de derecho de la navegación*. Vitoria, País Vasco: Gobierno vasco.

Instituto Marítimo Español. (2009). *Economía del sector marítimo*. Madrid, España: IME.

Italia. R.D. 16 de marzo 1942, n. 262 approvazione del testo del Codice Civile. *Gazzetta Ufficiale*, n. 79 del 4 de aprile de 1942.

Laborda Ortiz, P. (2014). Estatuto jurídico del buque. *Apuntes de legislación del buque. Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo , Tema 1* . Santander: Escuela Técnica Superior de Náutica. Universidad de Cantabria.

Laborda Ortiz, P. (2014). Propiedad del buque. *Apuntes de Legislación del buque. Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo , Tema 2* . Santander: Escuela Técnica Superior de Náutica. Universidad de Cantabria.

Laborda Ortiz, P. (2014). Responsabilidad de los intervinientes en la ejecución de los fletamentos marítimos. *Apuntes de Gestión de Fletamentos Marítimos. Máster en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima , Tema 11* . Santander: Escuela Técnica Superior de Náutica. Universidad de Cantabria.

Llorente Gómez de Segura, C. (5 de febrero de 2009). *Los contratos de construcción y reparación de buques en el mercado actual*. Recuperado el 18 de abril de 2015, de www.legaltoday.com: www.legaltoday.com/practica-juridica/mercantil/maritimo/los-contratos-de-construcción-y-reparación-de-buques-en-el-mercado-actual#

Mandaraka-Sheppard, A. (2013). *Modern maritime law. Managing risk and liabilities*. (3th. ed., Vol. II). London, U. K.: Routledge.

Matilla Alegre, R. (1995). *El naviero y sus auxiliares, el buque* (1ª ed.). Barcelona, España: José María Bosch.

Norwegian Shipowners' Assoc. & Norwegian Shipbuilders' Assoc. (2000). *The Norwegian Standard Form for Newbuilding Contract*.

Polo, G. (2004). La importancia de las cláusulas de penalización en los contratos de construcción naval. *ANAVE* .

Rodríguez, A. W., y Galetta de Rodríguez, B. (2008). *Diccionario latín jurídico, locuciones latinas de aplicación jurídica actual* (1ª ed.). Buenos Aires, Argentina: García Alonso.

Rueda Martínez, J. A. (2006). La propiedad y otros derechos reales sobre el buque: Construcción, compraventa, privilegios marítimos e hipoteca naval. En A. Emparanza Sobejano, y J. M. Martín Osante, *Estudio Sistemático de la Propuesta de Ley General de la Navegación Marítima* (págs. 125-143). Vitoria/Gasteiz, Álava, España: Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas.

Ruiz Soroa, J. M. (1990). *Manual de derecho marítimo: el buque, el naviero, el personal auxiliar*. Vitoria, España: Instituto vasco de Administración Pública.

Seah, D. (s.f.). *Maritime and Shipbuilding Law*. Recuperado el 19 de marzo de 2015, de www.mastermarine.blogspot.com.es

Serna Vallejo, M. (2008). La Ordenanza francesa de la Marina de 1681. *Anuario de la historia del derecho español* (78), 233-260.

Stopford, M. (1997). *Maritime Economics* (2nd. ed.). London, U.K.: Routledge.

The Norwegian Shipbuilding Contract. (10 de enero de 2007). *International Law Office*. Recuperado el 19 de marzo de 2015, de International Law Office: www.internationallawoffice.com/newsletter/detail.aspx?g=320a6cd9-db11-8a05-001143e35d55

Tribunal Supremo. (1963). Acuerdo TS de 23/01/1951. En A. Vidal Solá, *Jurisprudencia comercial marítima* (pág. 229). Barcelona, España: Bosch.

Tribunal Supremo. STS 07/07/1989. *Anuario de derecho marítimo*, Vol. IX, 637 y ss.

Tribunal Supremo. STS 23/02/1981. *Anuario de derecho marítimo*, Vol. II, 542 y ss.

Tribunal Supremo. STS 10/07/1989. *Anuario de derecho marítimo*, Vol. IX, 649 y ss.

Tribunal Supremo. STS 20/10/1989. *Anuario de derecho marítimo*, Vol. IX, 676 y ss.

Uría, R. *Derecho Mercantil*. Madrid, España, 1997: Marcial Pons.

Vaugh, M. (s.f.). *Norwegian Sales Form*. Recuperado el 19 de marzo de 2015, de Maritime Law Center: www.maritimelawcenter.com/html/norwegian_sales_form.html

Vidal Solá, A. (1963). *Jurisprudencia Comercial Marítima*. Librería Bosch.

Aviso

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido. Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros.

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado, así como el profesor tutor/director, no son responsables del contenido último de este Trabajo.