

En anterior artículo, brindamos a la atención del lector un tema relacionado con la durabilidad, prolongada por medios químicos, de algunos materiales empleados en la creación de buques. Otro tema de construcción, más próximo al derecho que a la técnica, nos viene hoy a los puntos de la pluma.

La nave, desde que el comercio existe, ha sido centro de múltiples relaciones, consagradas en los reglamentos y en los códigos. Pero la producción del buque, el conjunto de trabajo y elementos materiales del cual surge esa magnífica máquina que nos lleva a través de los mares, o trae para nuestra mesa los más sabrosos frutos del océano, no ha preocupado hasta ahora suficientemente a los legisladores.

Se da como razón, la de que mientras el buque, una vez inscripto, pertenece al derecho mercantil, y se rige por disposiciones especiales, que separan esta propiedad de las regidas por el derecho civil, en cambio, la construcción no plantea problemas distintos que el de otro bien mueble cualquiera. Nos parece demasiado simplista esta concepción. Aunque la nave se considera como mueble menos a efectos hipotecarios, alcanza generalmente un valor muy superior a todos los demás bienes de su especie, y debe nacer por consiguiente, rodeado de mayores garantías.

Suponer que, frente al constructor o frente a sus acreedores, el que contrata la construcción de un buque debe tener los mismos derechos que el que contrata una cómoda, nos parece inadmisibles. El derecho ha de servir a la equidad, y es indispensable que ofrezca fórmulas para evitar muchas situaciones de injusticia, que estas lagunas de la ordenación jurídica positiva pueden producir.

Tal, el caso en que puede encontrarse un armador, que encomiende el contrato por un precio alzado, y a consecuencia de cualquier proceso de insolvencia sobrevenido contra el constructor, vea las naves aun no terminadas envueltas en la masa de una quiebra. Y sin llegar a estados de tal gravedad, que suscitan desde luego el intrincado problema de discernir la propiedad de las naves durante la construcción—¿del armador? ¿del constructor?— otras derivaciones de transcendencia económica pueden plantearse, que exigen una reglamentación específica.

La mora en el cumplimiento del contrato, por ejemplo, puede ser asunto de transcendencia exigua cuando sobreviene en la construcción de un dormitorio, pero casi siempre tendrá repercusiones económicas importantes, si retarda la entrega de un buque y su puesta en explotación. La posesión de un barco, dada la naturaleza tan aleatoria de los negocios del mar, puede representar hoy una fortuna, y la ruina, mañana.

\* \* \*

Las más frecuentes colisiones de derechos en este campo, se producen en torno a los precios de construcción de cascos o maquinaria, o de las laboriosas reparaciones que suelen necesitar periódicamente. Aquí los inconvenientes derivan de deficiencias en la contratación, o bien por no haberla formalizado documentalmente, o bien por la interferencia de alguna causa de fuerza mayor, o bien por dudas en la interpretación, etc.

Desde fines del siglo XVIII, la construcción naval es generalmente un proceso de producción industrializada. Hasta entonces, el armador solía ser también el empresario de la construcción, acopiando directamente los materiales y contratando solamente con maestros y obreros los servicios necesarios. Era la forma de construir por economía, en la cual el constructor propiamente dicho no existía.

Aquel sistema fué sustituido en todos los países marítimos por la construcción a forfait, o en términos de nuestro Código Civil, por ajuste o precio alzado. Este es el verdadero contrato de obra naval, confiado a astilleros de construcción, que corren los riesgos propios de ella, poniendo siempre los materiales básicos, a cambio de un precio.

Pero aun este progreso en la contratación, no está exento de dificultades en la práctica, cuando por cualquier motivo se discute la obligación de acatar el precio pactado; situación menos frecuente tratándose de construcciones nuevas, que de reparaciones en buques ya en explotación.

Donde el mercado naval está más desenvuelto, las sociedades de clasificación vienen a imponer en la práctica el criterio valorativo justo, resultante de los índices de coste, de la comparación de cotizaciones por toneladas de arqueo, de la impresión dominante en los medios mercantiles marítimos... No contamos aun en España con instituciones de esta clase, y pudiera surgir la duda de si un buque, o una obra en el efectuada, pueden ser tasados por el procedimiento ordinario de peritos, o por funcionarios especiales.

Hasta que se promulgaron, por R. D. de 15 de abril de 1911, las reglas para la provisión del cargo de perito inspector de buques mercantes, venían encomendadas a los llamados peritos arqueadores, peritos mecánicos y maestros de bahía de los puertos, las funciones de reconocimiento, arqueo, trazado de línea de máxima carga y avalúo. En virtud de lo prevenido en el artículo 26 de aquella disposición, tales funciones pasaron a los peritos inspectores, con marcado carácter de exclusividad, pues el precepto dice que serán los únicos peritos oficiales autorizados legalmente..., debiendo así considerarse por los Tribunales y autoridades.

A los mismos funcionarios atribuye el Reglamento de reconocimiento de embarcaciones mercantes de 25 de noviembre de 1909, intervención inspectora durante la ejecución de las obras, y a su terminación, con el deber de establecer las estimaciones de coste que han de incorporarse al expediente administrativo de cada buque. Ordinariamente, por inexistencia de otros órganos idóneos de valoración, la misión legal de dictarla en cada caso, entra así dentro de la responsabilidad profesional de los peritos inspectores.

Su dictámen, naturalmente, ha de responder al rango técnico del funcionario que lo emite. En el justiprecio de un buque, o de una obra en él ejecutada, entran diversos factores y se contienen no pocos problemas, que exigen especialización, competencia y ponderado espíritu, representados en un título facultativo oficialmente ostentado, o en un órgano de clasificación consagrado por la experiencia.