



Conferencia Diplomática sobre el Embargo Preventivo de Buques

Distr.
GENERAL

A/CONF.188/3/Add.1
11 de enero de 1999

ESPAÑOL
Original: ÁRABE/FRANCÉS/
INGLÉS

Ginebra, 1º de marzo de 1999
Tema 8 del programa provisional

PREPARACIÓN Y ADOPCIÓN DE UN CONVENIO SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

Recopilación de observaciones y propuestas de gobiernos
y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales
sobre el proyecto de artículos para un convenio sobre el
embargo preventivo de buques

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN	1	2
RECOPIACIÓN DE OBSERVACIONES Y PROPUESTAS	2 - 13	2
Gobierno de Madagascar	2 - 7	2
Gobierno de Marruecos	8 - 13	3

INTRODUCCIÓN

1. En el presente documento se exponen las observaciones y propuestas sobre el proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques recibidas entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 1998. En este período se recibieron observaciones de los Gobiernos de Madagascar y Marruecos.

RECOPIACIÓN DE OBSERVACIONES Y PROPUESTAS

Gobierno de Madagascar

[Original: francés]

Artículo 1 - Definiciones

2. Este artículo debería completarse con las definiciones de los términos "arrendatarios a casco desnudo", "gestor" y "mortgage" para evitar cualquier equívoco. De hecho no es totalmente evidente la diferencia entre las expresiones siguientes:

- arrendatario en devolución y arrendatario a casco desnudo;
- gestor y naviero del buque;
- hipoteca y mortgage.

Artículo 3 - Ejercicio del derecho de embargo

3. La noción de crédito nacido de culpa extracontractual introducida en el inciso v) del apartado a) del párrafo 1 debería ampliarse a las multas incurridas por el buque o su tripulación.

Artículo 4 - Levantamiento del embargo

4. El derecho de la persona que haya prestado una fianza debería limitarse a la posibilidad de pedir la reducción de esta fianza. De hecho sería inútil pedirle que pagara una garantía si en virtud de las disposiciones del párrafo 5 del artículo 4 puede pedir la anulación ante el tribunal.

Artículo 6 - Protección de los propietarios y arrendatarios a casco desnudo de buques embargados

5. El párrafo 1 de este artículo debería modificarse para que la autorización de embargar un buque o de mantener un embargo ya efectuado no se subordine sistemáticamente a la prestación de una fianza por el acreedor que pide el embargo. De hecho puede suceder que el acreedor no disponga de los medios para prestar una fianza. Sería el caso de un miembro de la tripulación a quien no se le hubiese pagado su sueldo.

6. Por otra parte, si la prestación previa de una fianza fuera necesaria su cuantía no debería superar la del crédito alegado.

7. Por último, pueden aplicarse al párrafo 5 del presente artículo las mismas observaciones formuladas sobre el artículo 4.

Gobierno de Marruecos

[Original: árabe]

8. El proyecto de convenio es bastante importante porque está redactado de modo claro y bien ordenado y en especial en el artículo 1 figura un conjunto de definiciones que deberían servir para eliminar toda ambigüedad que impida la aplicación del convenio.

9. Sin embargo, observamos que hay algunas esferas en las que el convenio entra en conflicto con el derecho privado marroquí. Por ejemplo, el artículo 1 del proyecto de convenio estipula que sólo puede embargarse un buque, como medida cautelar para garantizar un crédito marítimo, pero el derecho de Marruecos permite embargar un buque, como medida cautelar, con independencia del tipo de reclamación (artículo 110 del Código Marítimo).

10. Además, el mismo artículo 110 del Código Marítimo de Marruecos está en conflicto con el párrafo 1 del artículo 2 del proyecto de convenio, donde se estipula que sólo se podrá embargar un buque por resolución de un tribunal del Estado Contratante en el que se haya practicado el embargo, mientras que el Código Marítimo de Marruecos permite también este embargo sobre la base de un instrumento ejecutorio.

11. El artículo 111 del Código Marítimo de Marruecos también está en conflicto con las disposiciones del párrafo 3 del artículo 2 puesto que no permite el embargo de un buque desde el momento en que se da permiso a su capitán para navegar hasta la finalización del viaje, mientras que según observamos el proyecto de convenio contradice totalmente esta estipulación al permitir embargar un buque aunque esté a punto de navegar o esté navegando.

12. Además, el artículo 4 del proyecto de convenio estipula que se dejará sin efecto el embargo de un buque cuando se haya prestado fianza bastante, y si no hay acuerdo entre las partes la persona en posesión del buque puede pedir al tribunal que determine el alcance y la forma de la garantía, que en ninguna circunstancia podrá exceder del valor del buque. Nosotros consideramos que esto favorecería los intereses de un propietario o arrendatario extranjero de un buque en detrimento de los intereses de un reclamante marroquí.

13. En definitiva, el proyecto de convenio sirve únicamente para proteger los intereses de países desarrollados como el Reino Unido y los Estados Unidos de América que tienen tradiciones marítimas internacionales de larga data o una flota marina mercante grande y que por consiguiente desean proteger sus buques de la desgracia del embargo, el cual impide que sigan explotándolos. Por consiguiente, estos países están intentando limitar el ámbito de aplicación de las normas sobre embargos.
