



**Conferencia de las  
Naciones Unidas sobre  
Comercio y Desarrollo**

Distr.  
LIMITADA

TD/B/CN.4/GE.2/L.2  
8 de diciembre de 1994

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO  
Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de  
los Servicios: Fomento de la Creación de un  
Sector Competitivo de los Servicios en los  
Países en Desarrollo - Transporte Marítimo  
Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de  
Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca  
Naval y Cuestiones Conexas  
Séptimo período de sesiones  
Ginebra, 5 de diciembre de 1994  
Tema 6 del programa

PROYECTO DE INFORME DEL GRUPO DEL PERIODO DE SESIONES DEL GRUPO  
INTERGUBERNAMENTAL MIXTO UNCTAD/OMI DE EXPERTOS EN PRIVILEGIOS  
MARITIMOS E HIPOTECA NAVAL Y CUESTIONES CONEXAS

Introducción

1. El Grupo del período de sesiones tomó nota de que el Pleno del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI le había pedido que se ocupara del tema 3 del programa, a saber: el examen de la posible revisión del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima de 1952 (en adelante el Convenio de 1952).

Tema 3 - Examen de la posible revisión del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima de 1952

2. El Grupo del período de sesiones examinó el documento JIGE(VII)/2, publicado por la UNCTAD con la signatura TD/B/CN.4/GE.2/2 y por la OMI con la

signatura LEG/MLM/29, preparado por las secretarías de la UNCTAD y la OMI, en el que se esbozaban las posibles modificaciones del Convenio de 1952 que tal vez fueran necesarias, habida cuenta de la aprobación del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 (en adelante el Convenio MLM de 1993). El Grupo tuvo también ante sí el documento JIGE(VI)/3 (TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM/22), que contenía el proyecto de revisión del Convenio de 1952 preparado por el CMI en su conferencia de Lisboa de 1985 (en adelante "el proyecto del CMI"). El Grupo inició la lectura preliminar de los artículos del Convenio, teniendo presentes los comentarios y observaciones contenidos en el documento JIGE(VII)/2 preparado por las secretarías de la UNCTAD y la OMI.

Artículo 1 - Créditos que pueden dar lugar al embargo preventivo del buque

3. Algunas delegaciones consideraron que la lista de créditos marítimos enumerados en el artículo 1 del Convenio de 1952 era incompleta y anticuada. Preferían el planteamiento seguido en el proyecto del CMI, que preveía una lista abierta de créditos marítimos. A juicio de estas delegaciones, la inclusión de una cláusula general en el párrafo preliminar del artículo, que permitía una lista abierta de créditos marítimos, reflejaba una solución de avenencia para los distintos sistemas jurídicos. Esto se consideró adecuado teniendo presente que el artículo 6 del Convenio MLM de 1993 permitía a los Estados Partes admitir en su legislación otros privilegios marítimos distintos de los mencionados en el párrafo 1 del artículo 4. A menos que se hiciera abierta la lista de créditos prevista en el artículo 1 del Convenio sobre el embargo preventivo, existía el riesgo de que un privilegio marítimo concedido de conformidad con el artículo 6 del Convenio MLM de 1993 no quedara garantizado por el embargo sino estaba incluido en la lista del artículo 1 del Convenio sobre el Embargo Preventivo.

4. Algunas delegaciones se opusieron a esto. A su juicio, la lista debería permanecer cerrada, a fin de asegurar que el embargo preventivo siguiera siendo una medida excepcional, sólo utilizada como último recurso para garantizar créditos marítimos. Una lista abierta podría conducir a un ejercicio abusivo del derecho de embargo preventivo con respecto a créditos de sólo relativa importancia. Los créditos respecto de los que, en virtud del artículo 6 del Convenio MLM de 1993, en derecho interno se pueden

conceder privilegios marítimos, no deberían necesariamente incluirse en la lista, dado que esta cuestión debería regularla el propio derecho interno.

5. El Grupo sostuvo un debate preliminar sobre varios aspectos de la lista de créditos contenida en el artículo 1 del Convenio de 1952 y del proyecto del CMI a fin de introducir las enmiendas necesarias a causa de la aprobación del Convenio MLM de 1993.

6. Hubo acuerdo en que la terminología utilizada en el Convenio sobre el Embargo Preventivo para los créditos respecto de los que se puede conceder un privilegio marítimo debería ajustarse a la del Convenio MLM de 1993. Teniendo presente el inciso a) del párrafo 1 del artículo 4 de este Convenio, el Grupo acordó que los gastos de repatriación se incluyeran en la lista de créditos marítimos contenida en el artículo 1.

7. Algunas delegaciones consideraron que el concepto de "préstamo a la gruesa" estaba anticuado y debería excluirse de la lista de créditos marítimos. Una delegación reservó su posición sobre esa exclusión.

8. Algunas delegaciones se expresaron a favor de incluir en la lista los créditos relacionados con la indemnización especial prevista en el artículo 14 del Convenio sobre Salvamento de 1989. En consecuencia, estas delegaciones consideraron que debería mantenerse el texto actual del proyecto del CMI (inciso c) del párrafo 1 del artículo 1).

9. Otras delegaciones se declararon partidarias de excluir esa indemnización especial. A su juicio, el derecho de embargo preventivo debería concederse solamente respecto de los privilegios marítimos que garantizaban créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque.

10. El observador del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores apoyó el párrafo 1 del artículo 1 del proyecto del CMI, siempre que no se interpretara en el sentido de que había que suministrar contenedores a un buque determinado.

11. En vista de lo anterior, el Grupo del período de sesiones acordó tomar el proyecto del CMI como base para el debate e introducir las enmiendas requeridas como consecuencia de la aprobación del Convenio MLM de 1993.

#### Artículo 2 - Potestad para embargar

12. Con respecto al párrafo 5 del artículo 2 del proyecto del CMI, una delegación se mostró partidaria de completar la uniformación de los

procedimientos relativos al embargo preventivo. Esta delegación propuso incluir en el Convenio sobre el Embargo Preventivo una disposición sobre la venta interlocutoria del buque embargado en determinadas circunstancias, por ejemplo, cuando el armador no deposite una fianza en un plazo razonable de tiempo, o cuando los costos de mantener al buque embargado sean excesivos, etc. Otra delegación se opuso a esta propuesta por considerar que la cuestión caía fuera del ámbito del Convenio sobre el Embargo Preventivo, dado que el término "embargo preventivo", por limitarse a las "medidas de conservación", no incluía medidas para la ejecución de la sentencia. Por consiguiente, la cuestión se regía por el derecho aplicable y no podía incluirse en el Convenio sobre el Embargo Preventivo.

13. El representante de la Cámara de Comercio Internacional declaró que la revisión del Convenio sobre el Embargo Preventivo debería ir más allá del proyecto del CMI y tener en cuenta los cambios introducidos por el Convenio MLM de 1993. Sugirió que deberían considerarse los métodos provisionales de ejecución y la posibilidad de incluir en el Convenio sobre el Embargo Preventivo disposiciones relativas a los métodos interlocutorios de ejecución.

14. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones estuvieron de acuerdo en tomar el proyecto CMI como base para el debate, teniendo en cuenta los cambios requeridos por la aprobación del Convenio MLM de 1993.

#### Artículo 3 - Buques que pueden ser embargados preventivamente

15. Algunas delegaciones prefirieron el planteamiento adoptado por el proyecto del CMI respecto de la exigencia de la responsabilidad personal del armador a los efectos del embargo preventivo según el Convenio. El texto del Convenio de 1952 se consideró insuficiente, ya que no establecía un claro nexo entre el embargo preventivo y la responsabilidad personal del armador. Sin embargo, algunas delegaciones consideraron que a los privilegios marítimos de derecho interno, concedidos al amparo del artículo 6 del Convenio MLM de 1993, debería dárseles el derecho de embargo en virtud del Convenio sobre el Embargo Preventivo, independientemente de la responsabilidad personal del armador. Esta debería sólo requerirse cuando el crédito no estuviera garantizado por un privilegio marítimo.

16. Otras delegaciones, en cambio, consideraron que el criterio adoptado en el Convenio de 1952 era satisfactorio. En cuanto a los créditos garantizados por un "privilegio marítimo", varias delegaciones consideraron que el derecho de embargo establecido en el Convenio debería conferirse sólo a los créditos incluidos en el artículo 4 del Convenio MLM de 1993 y no a los incluidos en el artículo 6. Este artículo no tenía por objeto imponer a otros Estados Partes la obligación de reconocer y ejecutar los privilegios marítimos regulados por el derecho interno concedidos en un Estado Parte. Sin embargo, se reconoció que en el Convenio sobre el embargo preventivo debería hacerse cierta referencia a esos privilegios regulados por el derecho interno.

Una delegación se refirió al párrafo 27 del documento JIGE(VII)/2 (TD/B/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29) en el que se habla de evitar una situación en virtud de la cual un buque podría ser embargado en un Estado contratante, pero no podría ejecutarse el crédito correspondiente contra el buque.

17. Una delegación propuso enmendar la primera oración del párrafo 2 del artículo 3 del proyecto del CMI como sigue: "2) Procederá también el embargo de cualquier otro buque o buques...".

18. El representante del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores (IICL) declaró que el inciso d) del párrafo 1) del artículo 3) del proyecto del CMI parecía referirse a los casos en que los créditos no estuvieran garantizados por "privilegios marítimos", pero no incluía el caso de los fletadores por tiempo. Consideró necesaria una disposición específica para conferir a los proveedores el derecho de embargo en esas circunstancias.

#### Artículo 3, párrafo 3 - Derecho de reembolso y pluralidad de embargos

19. Algunas delegaciones prefirieron el criterio del Convenio de 1952 que permitía el segundo embargo de un buque. Por consiguiente, no podían apoyar el artículo 5 del proyecto del CMI que permite el reembolso y la pluralidad de embargos en algunos casos. A juicio de estas delegaciones, el derecho de reembolso y la pluralidad de embargos debería limitarse a circunstancias excepcionales, tales como el fraude o el falseamiento de hechos, a fin de proteger los intereses legítimos de los armadores y los intereses de la carga. El inciso c) del párrafo 1 del proyecto del CMI fue criticado a este respecto.

20. Otras delegaciones eran partidarias de un planteamiento más flexible para aquellos casos distintos del fraude o el falseamiento que pudieran justificar el reembolso respecto del mismo crédito marítimo. A este respecto se mencionaron casos -como las colisiones- en los que la correcta evaluación del crédito sólo pueda efectuarse en una fase ulterior, o cuando el monto del crédito sea superior al valor del buque embargado, lo que debería dar derecho al embargo de un buque hermano.

21. El Grupo acordó que se pusiera entre corchetes este artículo para examinarlo en una fase ulterior, junto con las propuestas alternativas que presentaran las delegaciones.

#### Artículo 6 - Embargo ilícito

22. En opinión de algunas delegaciones, el Convenio debería dar orientación sobre si los tribunales deberían condicionar el embargo preventivo al depósito de una fianza por el acreedor, así como disposiciones sobre la responsabilidad por la pérdida o los daños en caso de embargo ilícito.

23. Algunas delegaciones se opusieron a esta opinión basándose en que limitaría la discreción de los tribunales para decidir sobre los casos de embargo ilícito con arreglo al derecho del forum arresti. Por consiguiente, se consideró adecuado el artículo contenido en el proyecto del CMI. Sin embargo, algunas delegaciones consideraron insatisfactoria esta disposición y preferían mantener la disposición original del Convenio de 1952.

24. Algunas delegaciones hablaron de la necesidad de incluir una disposición para asegurar que se eximiera al personal navegante de la obligación de prestar fianza contra el embargo ilícito respecto de los créditos garantizados por privilegios marítimos mencionados en el inciso a) del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio MLM de 1993.

25. La mayoría de las delegaciones, en cambio, estuvieron de acuerdo en que el texto del CMI se utilizara como base para los futuros trabajos.

#### Artículo 7 - Competencia para conocer del fondo del litigio

26. En respuesta a la pregunta de una delegación, el observador del Comité Marítimo Internacional (CMI) explicó que el párrafo 1 del artículo 7 del Convenio de 1952 era una transacción entre la opinión sostenida por los países de common law (derecho consuetudinario anglosajón), que consideraban

el embargo preventivo un medio de obtener la competencia, y la opinión contraria, sostenida por los países de tradición romanista, que requería la aplicación de principios generales a este respecto. Por no considerarse satisfactorio el criterio seguido en el párrafo 1 del artículo 7 que sólo en algunos casos confiere competencia para conocer del fondo del litigio, el proyecto del CMI confiere competencia general sobre todas los créditos marítimos a los tribunales del país en que sea embargado el buque.

27. Una delegación prefirió el criterio adoptado por el Convenio de 1952. A su juicio, las disposiciones del Convenio de 1952 estaban más en consonancia con los principios generales del derecho marítimo internacional y los Convenios marítimos, tales como el Convenio sobre la limitación de responsabilidad. Se señaló además que no sería equitativo conceder competencia general a los tribunales del país en que se embargó el buque.

28. Muchas delegaciones se expresaron a favor de mantener el artículo 7 del proyecto del CMI, en virtud del cual se confiere competencia a los tribunales del forum arresti para resolver sobre el fondo del litigio excepto cuando las partes hayan acordado otra cosa, o cuando el tribunal haya declinado su competencia y esto lo permita la lex fori y el tribunal de otro país haya aceptado la competencia.

#### Artículo 8 - Aplicación a los buques de Estados no contratantes

29. Se señaló que el párrafo 2 del artículo 8 del Convenio de 1952 había suscitado problemas de interpretación en varias jurisdicciones. La redacción del párrafo 2 del artículo 8 no aclaraba si el conjunto de las disposiciones del Convenio eran aplicables a los buques de Estados no contratantes, o si sólo era aplicable el artículo 1, que preveía el derecho de embargo respecto de créditos marítimos. La mayoría de las delegaciones prefirieron el criterio seguido en el proyecto del CMI, que preveía la aplicación de la totalidad del Convenio a los buques de Estados no contratantes. El Grupo convino en que debía enmendarse el texto del párrafo 2 del proyecto del CMI para ajustarlo al párrafo 2 del artículo 13 del Convenio MLM de 1993.

#### Artículo 9 - Exclusión de nuevos privilegios marítimos

30. El Grupo Mixto consideró también aceptable en principio el párrafo 3 del artículo 8 del proyecto del CMI, según el cual las disposiciones del Convenio

no se interpretarán en el sentido de que crean un privilegio marítimo.

La segunda parte del artículo 9 del Convenio de 1952, que hacía referencia al Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, se consideró inadecuada, dada la existencia de tres Convenios sobre el tema.

31. El observador del CMI explicó que en el proyecto de este organismo se había omitido la referencia a crear un derecho de acción, por considerar que quedaba fuera del ámbito del Convenio sobre el embargo preventivo y podría suscitar interpretaciones diferentes en diversas jurisdicciones.

-----