



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

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/3
21 de diciembre de 1994

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI
de Expertos en Privilegios Marítimos e
Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas
Octavo período de sesiones
Londres, 9 de octubre de 1995

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

celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra,
del 5 al 9 de diciembre de 1994

El documento adjunto (JIGE(VII)/3)* contiene el informe sobre el séptimo período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas.

* Distribuido asimismo por la OMI con la signatura LEG/MLM/30.

Distr.
GENERAL

JIGE(VII)/3
21 de diciembre de 1994

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

Grupo Integubernamental Mixto de Expertos en Privilegios Marítimos
e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas

Séptimo período de sesiones

Ginebra, 5 a 9 de diciembre de 1994

INFORME DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL MIXTO DE EXPERTOS
EN PRIVILEGIOS MARITIMOS E HIPOTECA NAVAL
Y CUESTIONES CONEXAS

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1 - 4	3
I. EXAMEN DE LA POSIBLE REVISION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA DE 1952 (tema 3 del programa)	5 - 12	4
II. CUESTIONES DE ORGANIZACION	13 - 19	6

Anexos

I. Informe sobre la labor realizada por el Grupo del período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en privilegios marítimos e hipoteca naval y cuestiones conexas en su séptimo período de sesiones		8
II. Proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques		19
III. Programa provisional para el octavo período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos		28
IV. Asistencia		29

INTRODUCCION

1. El Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas, establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), celebró su séptimo período de sesiones en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 5 al 9 de diciembre de 1994.
2. Durante el período de sesiones se celebraron dos sesiones plenarias y cinco sesiones oficiosas del grupo plenario del período de sesiones.

Declaración de apertura

3. El Oficial encargado de la División de Desarrollo de los Servicios de la UNCTAD, hablando en nombre del Secretario General de la OMI y el Oficial Encargado de la UNCTAD, felicitó al Grupo Mixto por la excelente labor realizada en los seis períodos de sesiones celebrados entre 1986 y 1989 para preparar el proyecto de convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. La aprobación del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993, por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la OMI constituyó un paso notable hacia la unificación del derecho en la materia y un excelente ejemplo de cooperación provechosa entre la UNCTAD y la OMI.
4. La tarea del Grupo era a la vez muy importante y compleja, pues la cuestión del embargo preventivo de buques tenía una importancia esencial para los círculos del transporte marítimo. Como el embargo preventivo constituía un medio de ejecutar los privilegios marítimos y las hipotecas navales, era esencial que se armonizaran los convenios internacionales que regulaban estas cuestiones con el fin de que todos los créditos garantizados por un privilegio marítimo pudieran ser ejecutados mediante un embargo preventivo al amparo del Convenio. En consecuencia, el Grupo debía discutir qué tipo de modificaciones habría que introducir en el Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo de buques.

Capítulo I

EXAMEN DE LA POSIBLE REVISION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO
DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA DE 1952
(Tema 3 del programa)

5. Para el examen de este tema el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos tuvo ante sí la documentación siguiente:

"Examen de la revisión del Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima" - nota de la secretaría de la UNCTAD (JIGE(VI)/2-TD/B/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29);

"Examen del alcance de la revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima" - nota de la secretaría de la UNCTAD (JIGE(VI)/3-TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM/22).

Declaraciones generales

6. El representante del Brasil dijo que la uniformidad de las reglas aplicables a la hipoteca naval era indispensable para facilitar la financiación internacional del transporte marítimo. No debía desaprovecharse la oportunidad de revisar el Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo, que debía ser un instrumento internacional que garantizase la ejecución de los créditos marítimos, incluidas las hipotecas navales, y que además debería servir de guía para revisar la legislación nacional sobre el embargo preventivo de buques. Excepto uno, los países de América Latina no habían ratificado el Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo, y la razón principal era que la mayoría lo consideraba insatisfactorio y contrario a sus leyes y prácticas nacionales vigentes. En interés de la uniformidad, todos los países latinoamericanos deberían sumarse al empeño de revisar y adoptar un nuevo instrumento jurídico sobre el embargo preventivo de buques. La mejor forma de alcanzar la uniformidad sería que las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales regionales que se ocupaban del derecho marítimo sometieran, con la colaboración de la UNCTAD y la OMI, el texto de una ley modelo a la consideración de los países latinoamericanos. De hecho esta tarea formaba parte del mandato encomendado por los órganos rectores de la UNCTAD y la OMI al Grupo de Expertos. Para terminar, dijo que su delegación apoyaba la revisión del Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo, teniendo en cuenta el proyecto de Lisboa del CMI y el Convenio Internacional de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.

7. El representante de los Estados Unidos de América dijo que si el Grupo limitaba sus debates a discutir cambios de "estilo" en el Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo de buques, no trataría aquellas esferas en las que existían interpretaciones contrapuestas o el transcurso del tiempo había demostrado la necesidad de introducir mejoras. Su delegación era partidaria de abordar los problemas que habían señalado el CMI y las secretarías de la UNCTAD y la OMI y de no limitarse a adaptar el Convenio Internacional de 1952 sobre el embargo preventivo de buques al Convenio Internacional de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.

8. El observador de la Cámara Internacional de Comercio dijo que su organización era partidaria de examinar los procedimientos de aplicación que habría que seguir entre el embargo preventivo y la venta forzosa y de incluir esos procedimientos en un nuevo convenio. La inclusión de los privilegios y las hipotecas, sobre todo de las segundas, como base para proceder al embargo preventivo no tenía plenamente en cuenta los mecanismos de aplicación que preveían las leyes nacionales de la mayoría de las naciones marítimas. Con respecto a los métodos de aplicación, particularmente durante el intervalo que mediaba entre el embargo preventivo y la venta forzosa, los procedimientos que se aplicaran debían ser flexibles. El nuevo convenio que se propusiera sobre el embargo preventivo de buques debería autorizar la venta de un buque antes de que se dictara formalmente sentencia, a fin de ahorrar a los acreedores gastos de custodia excesivos, como ya ocurría en algunos países, y los Estados que pasaran a ser partes en el nuevo convenio deberían, con miras a decidir los métodos de aplicación, revisar sus procedimientos a fin de tener en cuenta la necesidad de autorizar la venta de un buque, en cumplimiento de una resolución judicial, antes de que se dictara formalmente sentencia o de que se procediera a la venta forzosa conforme a los artículos 11 y 12 del Convenio Internacional de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.

Examen del tema 3 del programa en el grupo plenario
del período de sesiones

9. En su sesión plenaria de apertura, el Grupo Intergubernamental Mixto decidió establecer un grupo plenario oficioso para examinar el tema 3 del programa.

10. Tras su examen preliminar de la cuestión sobre la base de los documentos JIGE(VII)/2 y JIGE(VI)/3, el Grupo del período de sesiones dio instrucciones a las secretarías para que prepararan un nuevo conjunto de proyectos de artículo, tomando como base el proyecto del CMI, junto con las enmiendas que resultaban necesarias como consecuencia de la adopción del Convenio MLM de 1993 y las observaciones hechas por las delegaciones durante el período de sesiones y procedió a un intercambio de opiniones sobre el nuevo conjunto de proyectos de artículo (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1).

11. En su última sesión, el 9 de diciembre de 1994, el grupo plenario del período de sesiones aprobó un proyecto de informe al Pleno (TD/B/CN.4/GE.2/L.2 y Add.1).

Medidas adoptadas por el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos

12. En su sesión plenaria de clausura, el 9 de diciembre de 1994, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos aprobó el informe del Grupo plenario del período de sesiones y decidió incluirlo como anexo a su propio informe (véase anexo I, más adelante). También decidió incluir como anexo el "Proyecto de artículos para un Convenio sobre el embargo preventivo de buques" (véase anexo II, más adelante).

Capítulo II

CUESTIONES DE ORGANIZACION

A. Apertura del período de sesiones

13. El séptimo período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos fue declarado abierto, el 5 de diciembre de 1994, por el Sr. G. G. Ivanov (Federación de Rusia), Presidente del Grupo en su sexto período de sesiones.

B. Elección de la Mesa (Tema 1 del programa)

14. En su sesión plenaria de apertura, el 5 de diciembre de 1994, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos acordó que la Mesa de su séptimo período de sesiones tuviera la misma composición que la de su anterior período de sesiones con la salvedad de que el Sr. Ruiz Olmedo (México) sería sustituido por el Sr. Melo Ruiz (México). En consecuencia, la Mesa del séptimo período de sesiones estuvo compuesta de las personas siguientes:

Presidente: Sr. G. G. Ivanov (Federación de Rusia)

Vicepresidentes: Sr. I. Melo Ruiz (México)
Sr. K. J. Gombrii (Noruega)

Vicepresidente-Relator: Sr. Zengjie Zhu (China)

C. Aprobación del programa y organización de los trabajos (Tema 2 del programa)

15. En su sesión plenaria de apertura, el 5 de diciembre de 1994, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos aprobó su programa provisional, reproducido en el documento JIGE(VII)/1-TD/B/CN.4/GE.2/1-LEG/MLM/28. El programa de su séptimo período de sesiones decía, pues, así:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Examen de la posible revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima de 1952.
4. Programa provisional y fecha del octavo período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe del Grupo Intergubernamental Mixto sobre su séptimo período de sesiones.

16. También en esa sesión plenaria, el Grupo Intergubernamental Mixto decidió establecer un grupo plenario oficioso para examinar el tema 3 del programa.

D. Programa provisional y fecha del octavo período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos
(Tema 4 del programa)

17. En su sesión plenaria de clausura, el 9 de diciembre de 1994, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos aprobó el programa provisional para su octavo período de sesiones (véase anexo III).

18. Se informó al Grupo de que su octavo período de sesiones, que tendría lugar en Londres, se celebraría en octubre de 1995. Sin embargo, las fechas exactas estaban sujetas a confirmación.

E. Aprobación del informe del Grupo Intergubernamental Mixto sobre su séptimo período de sesiones
(Tema 6 del programa)

19. En su sesión plenaria de clausura, el 9 de diciembre de 1994, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos aprobó su proyecto de informe (TD/B/CN.4/GE.2/L.1) y autorizó al Relator a completar el texto final para recoger los debates de la sesión plenaria.

Anexo I

INFORME SOBRE LA LABOR REALIZADA POR EL GRUPO DEL PERIODO
DE SESIONES DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL MIXTO UNCTAD/OMI
DE EXPERTOS EN PRIVILEGIOS MARITIMOS E HIPOTECA NAVAL
Y CUESTIONES CONEXAS EN SU SEPTIMO PERIODO DE SESIONES

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

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).

A. Consideraciones preliminares

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 1/.

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. Algunas delegaciones se opusieron 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 2/.

Artículo 3 - Buques que pueden ser embargados preventivamente

15. La mayoría de las 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. Algunas delegaciones, en cambio, estimaron que el criterio adoptado en el Convenio de 1952 era satisfactorio. Otras, sin embargo, 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

1/ Véase el artículo 1 del "Proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques" (contenido en el anexo II al presente informe). Para los debates sobre el "Proyecto de artículos" véanse los párrafos 33 a 55 más adelante.

2/ Véase el artículo 2 del "Proyecto de artículos".

en virtud del Convenio sobre el Embargo Preventivo, independientemente de la responsabilidad personal del armador. En su opinión, la solución de transacción alcanzada respecto al artículo 6 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 suponía el reconocimiento por los Estados Contratantes de los privilegios marítimos nacionales de los otros Estados Contratantes. La responsabilidad personal del armador sólo debería requerirse cuando el crédito no estuviera garantizado por un privilegio marítimo.

16. 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. En su opinión, 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 podía 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 3/.

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.

3/ Véase el artículo 3 del "Proyecto de artículos"; véanse también los párrafos 41 a 43 más adelante.

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 4/.

Artículo 6 - Embargo ilícito

22. Una delegación estimó que el Convenio no debería permitir, aunque sólo fuera por prudencia, que los tribunales condicionaran el embargo preventivo al depósito de una fianza por el acreedor. En opinión de otras delegaciones, debería incluir orientaciones sobre los casos en que los tribunales podrían condicionar el embargo al depósito de dicha fianza, 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 5/.

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

4/ Véase el artículo 5 del "Proyecto de artículos"; véanse también los párrafos 46 a 51 más adelante.

5/ Véase el artículo 6 del "Proyecto de artículos"; véase también el párrafo 52 más adelante.

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 6/.

Artículo 8 - Aplicación

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.

30. El Grupo estuvo también de acuerdo en que la disposición relativa a la inmunidad soberana que figura en el artículo 8 del Proyecto del CMI no era suficiente, por cuanto no excluía del campo de aplicación del Convenio a los buques explotados por el Estado. El Grupo convino, por consiguiente, 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 7/.

Artículo 9 - Exclusión de nuevos privilegios marítimos

31. 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.

6/ Véase el artículo 7 del "Proyecto de artículos".

7/ Véase el artículo 8 2) del "Proyecto de artículos".

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 8/.

32. 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.

B. Nuevo examen sobre la base del "Proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques"

33. El Grupo del período de sesiones, habiendo terminado el examen preliminar del tema, pidió a las secretarías que prepararan un nuevo conjunto de artículos sobre la base del proyecto del Comité Marítimo Internacional (CMI), junto con las modificaciones que resultaban necesarias como consecuencia de la adopción del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 (Convenio MLM) y de las observaciones hechas por las delegaciones durante el período de sesiones. El texto preparado por las secretarías, titulado "Proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques" (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1), se presentó al Grupo del período de sesiones para que lo examinara 9/. El Grupo tuvo un breve intercambio de opiniones, que se resume a continuación.

Artículo 1 - Definiciones

34. El Grupo tomó nota de que el texto de los apartados a), b) n) y o) del párrafo 1 del artículo 1 se había cambiado para tener en cuenta la terminología usada en el Convenio MLM.

35. Una delegación sugirió que en el apartado u) debía usarse el término "gravámenes reales inscribibles del mismo género" (que las hipotecas y mortgages), para ajustarse a la formulación usada en el Convenio MLM. Esta delegación también propuso evitar el uso del pronombre inglés "she" al hacer referencia a un buque en el texto del convenio.

36. El observador del CMI notó que, como en la versión inglesa del Convenio MLM se usaba el término "demise charterer", debía considerarse la posibilidad de usar este término en vez de "bareboat charterer" en los apartados q) y r) del párrafo 1 del artículo 1, y también en otras partes del proyecto de convenio.

37. Una delegación sugirió poner entre corchetes la frase "como toda alegación de un derecho o de un crédito" en la introducción del artículo 1

8/ Véase el artículo 8 3) del "Proyecto de artículos"; véase también el párrafo 54 más adelante.

9/ El texto del "Proyecto de artículos" se reproduce en el anexo II más adelante.

para evitar crear una lista indefinida de alegaciones de derechos o créditos marítimos. Otra delegación propuso suprimir la palabra "directa" en el apartado b) para evitar crear una limitación que no existía en la introducción del párrafo 1 del artículo 1. Esta delegación también preguntó si no eran repetitivas las referencias al practicaje y a los derechos de practicaje de los apartados q) y n).

38. El Grupo del período de sesiones oyó el informe del Presidente del Grupo oficioso que había creado para examinar la definición de salvamento y de indemnización especial. El Presidente del Grupo oficioso dijo que la formulación actual del artículo 1 definía toda alegación de un derecho o de un crédito con respecto a operaciones de asistencia y salvamento como una alegación de un derecho o de un crédito marítimo. Como las razones para excluir la indemnización especial del Convenio MLM no eran pertinentes para el convenio sobre el embargo preventivo de buques, el Grupo, tras examinar detenidamente la cuestión, había llegado a la conclusión de que debía mantenerse la formulación actual del artículo 1.

39. El Grupo del período de sesiones acordó mantener las palabras "las operaciones de asistencia y salvamento" y suprimir la referencia a "la recompensa pagadera por el salvamento del buque". Se expusieron algunas opiniones en contrario.

Artículo 2 - Potestad para embargar

40. No se hicieron observaciones.

Artículo 3 - Ejercicio del derecho de embargo

41. El Grupo del período de sesiones tomó nota de que, en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 3, la lista de privilegios marítimos que figuraba en los apartados i) a v) se había modificado para tener en cuenta la terminología usada en el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio MLM.

42. El Grupo del período de sesiones oyó el informe del Presidente del Grupo Oficioso que había creado para examinar la cuestión de acomodar las disposiciones del convenio sobre el embargo preventivo a las del artículo 6 del Convenio MCM relativas a los privilegios marítimos nacionales. Parecía haber diferentes opiniones sobre la intención del artículo 6. La mayoría de las delegaciones estimaban que el artículo 6 no imponía a otros Estados Partes la obligación de reconocer y hacer cumplir los privilegios marítimos nacionales, pero algunas delegaciones opinaban lo contrario. Por tanto no pudo encontrarse una solución común. Se hicieron las siguientes propuestas: a) mantener el texto del párrafo 1 del artículo 3 del CRP.1; b) suprimir el texto que sigue a las palabras "un privilegio marítimo" en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 3, incluidos los apartados i) a v) 10/, lo cual podría tener el efecto de hacer ejecutables en todos los Estados los privilegios marítimos nacionales; c) insertar en el párrafo 1 del artículo 3 un nuevo

10/ Propuesta de la delegación de los Estados Unidos de América.

apartado b) que dijera: "si el crédito estuviere basado en un privilegio marítimo concedido por la ley del Estado en el cual se solicita el embargo preventivo conforme a lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993;". Esta última propuesta fue hecha por el Presidente del Grupo oficioso como solución de transacción para aclarar que un buque podría ser embargado en relación con la alegación de un crédito garantizado por un privilegio marítimo nacional incluso si se hubiera vendido, pero que esta potestad podría ejercerse sólo en el Estado que hubiera concedido el privilegio y no obligaría a los demás Estados. Para terminar, el Presidente del Grupo oficioso expresó la opinión de que la cuestión de hacer concordar de forma satisfactoria el Convenio sobre el Embargo con el artículo 6 del Convenio MLM era capital para el futuro tanto del Convenio MLM como del Convenio sobre el Embargo.

43. El Grupo del período de sesiones acordó poner los tres textos propuestos entre corchetes para volver a examinarlos. También se acordó quitar los corchetes de las palabras "también" y "cualquier otro" en el párrafo 2 del artículo 3.

Artículo 4 - Levantamiento del embargo

44. Una delegación sugirió suprimir la frase "que no podrá exceder del valor del buque" en el párrafo 2, en vista de que el valor total del crédito alegado que se deseaba mantener mediante el embargo podría ser superior a ese valor.

45. La mayoría de las delegaciones se opusieron a esta propuesta. A este respecto se explicó que la acción de embargo preventivo, siendo por su naturaleza misma *in rem*, estaba necesariamente restringida a la provisión de una fianza que no podía superar el valor del buque.

Artículo 5 - Derecho de reembolso y pluralidad de embargos

46. Las delegaciones de los Estados Unidos de América, Liberia y la República de Corea presentaron una propuesta de modificación del artículo 5, que figura en el documento TD/B/CN.4/GE.2/CRP.2. A su juicio la propuesta aseguraría que el reembolso siguiera siendo en principio una medida excepcional.

47. La mayoría de las delegaciones consideraban la propuesta demasiado restrictiva y por consiguiente no podían apoyarla. A este respecto se hizo referencia a casos ya mencionados durante el período de sesiones que justificaban no sólo el reembolso de un mismo buque sino también el de un buque hermano. Limitar la posibilidad de reembolso al fraude y a la falsedad importante podría tener un efecto perjudicial para el propietario del buque, porque el embargador tendría que pedir la fianza más alta posible para proteger su interés. Estas delegaciones opinaban que el texto actual del artículo ofrecía una transacción justa y soluciones equitativas de cualquier conflicto.

48. El observador del CMI explicó que el apartado c) del párrafo 1 se refería a casos en que se decidiera, por motivos razonables o justificados, levantar el embargo de un buque sin pedir una fianza para garantizar el crédito. Esta podía ser la situación en caso de acuerdo entre el embargador y el propietario del buque en que el primero aceptara levantar el embargo del buque para evitar las pérdidas que resultarían del incumplimiento de un contrato de fletamento. También podía disponerse el levantamiento del embargo a petición de una autoridad portuaria por razones de seguridad o por cualquier circunstancia que requiriera desocupar el lugar en que el buque estaba embargado.

49. No obstante, varias delegaciones mantuvieron sus reservas con respecto a la formulación y el objeto de este párrafo.

50. La delegación observadora de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) mencionó la necesidad de asegurar, mediante la posibilidad del reembolso, la protección del valor total de las alegaciones de créditos relativas a daños de las instalaciones portuarias. Muy a menudo las autoridades portuarias podían evaluar la magnitud real de estos daños sólo después del levantamiento del embargo del buque. La posibilidad de reembolso facilitaría el levantamiento amigable y rápido de los embargos.

51. El Grupo del período de sesiones acordó mantener el texto actual del artículo colocando entre paréntesis el apartado c) del párrafo 1 y también incluir como variante la formulación propuesta por las delegaciones de los Estados Unidos de América, la República de Corea y Liberia.

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

52. El observador de la IAPH dijo que las disposiciones del proyecto de convenio no regulaban la responsabilidad del acreedor en caso de embargo ilícito. Esta posibilidad no se regulaba no sólo con respecto al propietario o al arrendatario a casco desnudo sino tampoco con respecto a las autoridades portuarias, que podían sufrir considerables pérdidas económicas como consecuencia de la inmovilización del buque embargado en caso de quiebra del propietario, del arrendatario a casco desnudo o del embargador. Esta situación también podía afectar gravemente a otros usuarios del puerto. El observador subrayó la importancia de que el convenio tuviera en cuenta estas cuestiones y dijo que las autoridades portuarias debían ser consultadas por la autoridad judicial competente que ordenara el embargo del buque para que pudieran examinar las consecuencias y modalidades del embargo, como la necesidad de descargar carga peligrosa, trasladar el buque a un puesto de atraque seguro, etc. El convenio debía disponer que se requeriría una fianza adecuada al acreedor que solicitara el embargo de un buque, para cubrir los derechos y gastos ordinarios de puerto.

Artículo 7 - Competencia para conocer del fondo del litigio

53. No se hicieron observaciones.

Artículo 8 - Aplicación

54. A juicio de una delegación, el párrafo 3 de este artículo debía ser un artículo aparte o formar parte del artículo 3.

Artículo 9 - Reservas

55. No se hicieron observaciones.

Anexo II

PROYECTO DE ARTICULOS PARA UN CONVENIO SOBRE EL EMBARGO
PREVENTIVO DE BUQUES 1/

Artículo 1

Definiciones

1. Por "crédito marítimo" se entiende toda alegación de un derecho o de un crédito concerniente a la propiedad, la construcción, la posesión, la administración, la explotación o el comercio de un buque, o que tenga por causa alguna de esas actividades o instituciones, o que tenga por causa una hipoteca o mortgage, un gravamen del mismo género impuesto sobre un buque u operaciones de asistencia o salvamento relativas a un buque, como toda alegación de un derecho o de un crédito con respecto a:

a) La pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque (Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, inciso e) del párrafo 1 del artículo 4));

b) La muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque (Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, inciso b) del párrafo 1 del artículo 4);

c) [Las operaciones de asistencia y salvamento] [la recompensa pagadera por el salvamento del buque;]

d) La obligación de pago de una indemnización u otra remuneración debida por razón de un acto o tentativa tendiente a eliminar un posible daño, o de medidas preventivas u operaciones de índole análoga, en virtud o no de un convenio internacional, de una ley o reglamento o de un contrato;

e) Los gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación o la destrucción de los restos del buque o de su cargamento;

f) Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

g) Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

h) Pérdidas o daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas en el buque o en relación con éstas;

1/ Publicado originalmente en el documento TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1.

- i) Avería gruesa;
 - j) Remolque;
 - k) Practicaje;
 - l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) o servicios suministrados al buque para su explotación o mantenimiento;
 - m) La construcción, reparación, transformación o equipo del buque;
 - n) Los derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaje (Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, inciso d) del párrafo 1 del artículo 4);
 - o) Los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre (Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, inciso a) del párrafo 1 del artículo 4);
 - p) Los desembolsos hechos por el capitán, el propietario, el arrendatario a casco desnudo u otros fletadores o agentes, o por su cuenta, en relación con el buque;
 - q) Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo) pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
 - r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencia pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
 - s) Todo litigio relativo a la propiedad o la posesión del buque;
 - t) Todo litigio entre los copropietarios del buque acerca de la utilización del buque o del producto de su explotación;
 - u) Una hipoteca o mortgage o un gravamen del mismo género que pesen sobre el buque;
 - v) Todo litigio resultante de un contrato de compraventa del buque.
2. Por "embargo" se entiende toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta por resolución judicial, en garantía de un crédito marítimo, cuando en la fecha de tal inmovilización o restricción ese buque se encuentre materialmente dentro de la jurisdicción del Estado en que se haya dictado la resolución judicial.

El "embargo" comprende todas las medidas cautelares que entrañan la inmovilización del buque, pero no comprende las medidas tomadas en ejecución de una sentencia o un laudo arbitral ejecutorios.

3. Por "persona" se entiende toda persona física o jurídica, sociedad o asociación con personalidad jurídica propia o sin ella, así como la Administración del Estado y sus órganos y los poderes públicos.

4. Por "acreedor" se entiende toda persona que alegue un crédito marítimo.

5. Por "tribunal" se entiende toda autoridad judicial competente de un Estado.

Artículo 2

Potestad para embargar

1. No se podrá embargar un buque, ni levantarse ese embargo, sino por resolución de un tribunal del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.

2. Un buque podrá ser embargado en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

3. Un buque podrá ser embargado aunque esté dispuesto para hacerse a la mar o esté en viaje.

4. Un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de determinación de la ley aplicable incluida en todo contrato pertinente, el crédito marítimo por el que se haga el embargo deba someterse a la jurisdicción de los tribunales de un Estado distinto de aquel en que se practique el embargo, o a un tribunal de arbitraje, o deba regirse por la ley de otro Estado.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque, o al levantamiento de ese embargo, se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.

Artículo 3

Ejercicio del derecho de embargo

1. Procederá el embargo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo:

a) Si el crédito estuviere garantizado con un privilegio marítimo y comprendido en una de las categorías siguientes (Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, párrafo 1 del artículo 4):

- i) los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
 - ii) la muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
 - iii) la recompensa pagadera por el salvamento del buque;
 - iv) los derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaaje;
 - v) la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque; o
- b) Si el crédito estuviere basado en una hipoteca inscrita, una mortgage inscrita o un gravamen del mismo género inscrito;
 - c) Si el crédito guardare relación con la propiedad o la posesión del buque; o
 - d) Si el crédito no estuviere comprendido en los apartados a), b) o c) de este párrafo, y
- i) la persona que era propietaria del buque en el momento en que nació el crédito marítimo estuviere obligada personalmente en virtud de ese crédito y fuere propietaria del buque al practicarse el embargo, o
 - ii) el arrendamiento a casco desnudo del buque estuviere obligado personalmente en virtud del crédito y fuere arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo.
2. Procederá [también]* el embargo de [cualquier otro]* buque o buques que, al practicarse el embargo, fueren de propiedad de la persona que esté obligada personalmente en virtud el crédito marítimo y que, en el momento en que nació el crédito, era:
- a) Propietario del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo; o
 - b) Arrendatario a casco desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque.

* Propuesta de la delegación de los Estados Unidos de América.

Esta disposición no se aplica a los créditos relativos a la propiedad o la posesión de un buque.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, el embargo de un buque que no sea de propiedad de la persona presuntamente obligada en virtud del crédito sólo será admisible si, conforme a la ley del Estado en que se solicite el embargo, se puede ejecutar contra ese buque, mediante su venta judicial o forzosa, una sentencia dictada en virtud de ese crédito.

Artículo 4

Levantamiento del embargo

1. El embargo de un buque se dejará sin efecto cuando se haya prestado fianza bastante en una forma satisfactoria.

2. A falta de acuerdo entre las partes acerca de lo que constituye fianza bastante y de la forma de ésta, el tribunal determinará la clase y cuantía de la fianza, que no podrá exceder del valor del buque.

3. La solicitud de que se levante el embargo del buque, previo afianzamiento, no se interpretará como un reconocimiento de responsabilidad ni como una renuncia a cualquier defensa o a cualquier derecho a limitar la responsabilidad.

4. a) Si se hubiere embargado un buque en un Estado que no sea parte, y no se hubiere levantado el embargo no obstante la fianza prestada en un Estado Parte, el tribunal del Estado Parte mandará cancelar esa fianza a instancia del demandado, salvo que, por circunstancias excepcionales, tal cancelación fuere injusta.

b) Si, por haberse prestado fianza bastante, se levantara el embargo del buque en un Estado que no sea Parte, toda fianza dada en un Estado Parte se mandará cancelar hasta donde la cuantía total de la fianza dada en los dos Estados exceda:

i) del valor del crédito por el que se hubiere embargado el buque, o

ii) del valor del buque, si éste fuere inferior.

No obstante, la fianza prestada en el Estado que no sea Parte no se mandará cancelar a menos que se halle efectivamente a disposición del acreedor y sea libremente transferible.

5. Toda persona que haya prestado una fianza en virtud de las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal la reducción, modificación o cancelación de esa fianza.

Artículo 5

Derecho de reembolso y pluralidad de embargos

[1. Cuando en un Estado ya se hubiere embargado y alzado el embargo de un buque, o ya se hubiere prestado fianza respecto de ese buque en garantía de un crédito marítimo, el buque no podrá ser reembargado o embargado por el mismo crédito marítimo, a menos que:

a) La fianza ya obtenida para responder del mismo crédito no sea de la clase adecuada o de la cuantía suficiente, siempre que la cuantía total de la fianza no exceda del valor del buque;

b) La persona que haya prestado ya la fianza no pueda o no sea probable que pueda cumplir total o parcialmente sus obligaciones; o

c) Se haya levantado el embargo del buque o se haya cancelado la fianza prestada anteriormente

i) a instancias o con el consentimiento del acreedor, cuando actúe por motivos razonables, o

ii) porque el acreedor no haya podido, mediante la adopción de medidas razonables, impedir tal levantamiento o cancelación.

2. Cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto a embargo por el mismo crédito marítimo no será embargado a menos que:

a) La fianza ya obtenida para responder del mismo crédito no sea de la clase adecuada o de la cuantía suficiente; o

b) Sean aplicables las disposiciones de los apartados b) o c) del párrafo 1 de este artículo.

3. A los efectos de este artículo, la expresión "levantamiento del embargo" no comprende las maquinaciones ilícitas tendientes a liberar el buque o a eludir el embargo.]

Artículo 6

Protección de los propietarios y arrendatarios
a casco desnudo de buques embargados

1. El tribunal podrá, como condición para decretar el embargo de un buque o, hecho éste, para autorizar su mantenimiento, imponer al acreedor que solicite o que haya obtenido el embargo del buque la obligación de prestar fianza de la clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el tribunal para responder de los perjuicios que puedan irrogarse al demandado como consecuencia del embargo, y de los que se pueda tener como responsable al acreedor, en particular la pérdida o el daño que puedan ocasionarse al demandado:

- a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
- b) Por haberse pedido y obtenido una fianza excesiva.

2. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo serán competentes para determinar el alcance de la responsabilidad del acreedor, cuando hubiere incurrido en ella, por la pérdida o el daño causados por el embargo de un buque, en particular los que se hubieren causado:

- a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
- b) Por haberse pedido y obtenido una fianza excesiva.

3. La responsabilidad en que, en su caso, hubiere incurrido el acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo se determinará por aplicación de la ley del Estado en que se haya practicado el embargo.

4. Si un tribunal de otro Estado o un tribunal de arbitraje tuviere que resolver sobre el fondo del litigio de conformidad con el artículo 7, la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo podrá suspenderse hasta que recaiga la decisión sobre el fondo.

5. Toda persona que haya prestado una fianza en virtud de las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal la reducción, modificación o cancelación de esa fianza.

Artículo 7

Competencia para conocer del fondo del litigio

1. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado fianza para impedir el embargo u obtener la liberación del buque serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a un tribunal de otro Estado que se declare competente o al arbitraje.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado fianza para impedir el embargo u obtener la liberación del buque podrán declinar su competencia si la ley nacional les autoriza a ello y el tribunal de otro Estado se declara competente.

3. Cuando un tribunal del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado fianza para impedir el embargo u obtener la liberación del buque,

- a) No tiene competencia para resolver sobre el fondo del litigio; o
- b) Ha declinado su competencia de conformidad con el párrafo 2 de este artículo,

ese tribunal podrá de oficio y, a instancia de parte, deberá fijar un plazo para que el acreedor entable la demanda ante el tribunal de justicia o de arbitraje competente.

4. Si no se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, se decretará a instancia de parte la liberación del buque embargado o la cancelación de la fianza prestada.

5. Si se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 de este artículo o, de no haberse fijado ese plazo, si se entabla la demanda ante un tribunal competente de otro Estado, toda resolución definitiva dictada en ese procedimiento será reconocida y surtirá efecto con respecto al buque embargado o la fianza prestada para impedir el embargo u obtener la liberación del buque, a menos que tal procedimiento no reúna garantías legales suficientes.

6. Las disposiciones del párrafo 5 de este artículo no menoscabarán cualquier otro efecto que reconozca a una sentencia extranjera o un laudo arbitral la ley del Estado en que se haya practicado el embargo del buque o se haya prestado fianza para impedir su embargo u obtener su liberación.

Artículo 8

Aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a todo buque de navegación marítima, enarbole o no el pabellón de un Estado Parte.

2. El presente Convenio no se aplicará a los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio público no comercial. (Véase el Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, párrafo 2 del artículo 13.)

3. Las disposiciones del presente Convenio no se interpretarán en el sentido de que crean un privilegio marítimo.

4. El presente Convenio no afecta a los derechos o facultades que con arreglo a un convenio internacional o en virtud de una ley o reglamento internos correspondan a la Administración del Estado o alguno de sus órganos, a los poderes públicos o a la administración portuaria para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.

5. El presente Convenio no menoscabará la facultad de un Estado o tribunal para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.

6. Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la aplicación en el Estado en que se practique un embargo de los convenios internacionales que establezcan una limitación de responsabilidad o de la ley interna dictada para darles efectividad.

7. Las disposiciones del presente Convenio no modificarán las normas jurídicas en vigor en los Estados Partes, ni afectarán a su aplicación, relativas al embargo de un buque que se encuentre materialmente dentro de la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbole practicado a instancias de una persona que tenga su residencia habitual o su establecimiento principal en ese Estado o de cualquier otra persona que haya adquirido un crédito de ésta por subrogación, cesión o cualquier otro medio.

Artículo 9

Reservas

Todo Estado podrá, en el momento de firmar, ratificar o aceptar el presente Convenio, o de adherirse a él, reservarse el derecho a no aplicar el Convenio a los buques que no enarboles el pabellón de un Estado Parte.

Anexo III

PROGRAMA PROVISIONAL PARA EL OCTAVO PERIODO DE SESIONES
DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL MIXTO DE EXPERTOS

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Examen de la posible revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima de 1952.
4. Programa provisional y fecha del próximo período de sesiones.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe sobre el octavo período de sesiones.

Anexo IV

ASISTENCIA*

1. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes Estados:

Alemania	Irlanda
Arabia Saudita	Italia
Argelia	Jamahiriya Arabe Libia
Argentina	Japón
Australia	Liberia
Bahrein	Malasia
Bélgica	Marruecos
Benin	México
Brasil	Nigeria
Canadá	Noruega
China	Omán
Costa Rica	Países Bajos
Côte d'Ivoire	Pakistán
Cuba	Paraguay
Egipto	Polonia
España	Portugal
Estados Unidos de América	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Federación de Rusia	República de Corea
Finlandia	Suecia
Francia	Suiza
Gabón	Tailandia
Gambia	Trinidad y Tabago
Grecia	Túnez
Guinea	Turquía
Honduras	Ucrania
Indonesia	Yemen
Irán (República Islámica del)	

2. Estuvo representada en el período de sesiones la siguiente organización internacional:

Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

3. Estuvo representada en el período de sesiones la siguiente organización intergubernamental:

Organización de la Unidad Africana.

* La lista de participantes figura en el documento TD/B/CN.4/GE.2/INF.1.

4. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones no gubernamentales:

Categoría general

Cámara Internacional de Comercio
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Categoría especial

Comité Marítimo Internacional
Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo
Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación
Asociación Internacional de los Puertos
Cámara Internacional de Navegación Marítima
Asociación Internacional de Proveedores de Efectos Navales.
