



**Conferencia de Plenipotenciarios
para la Elaboración de un Convenio
sobre los Privilegios Marítimos
y la Hipoteca Naval**



Distr.
GENERAL

A/CONF.162/3/Add.3
8 de abril de 1993

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

Ginebra, 19 de abril de 1993
Tema 8 del programa provisional

PREPARACION Y ADOPCION DE UN CONVENIO SOBRE LOS
PRIVILEGIOS MARITIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL

Compilación de las observaciones y propuestas de los gobiernos
y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales
concernientes al proyecto de convenio sobre los privilegios
marítimos y la hipoteca naval

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCION	1	2
II. COMPILACION DE OBSERVACIONES Y PROPUESTAS . . .	2 - 69	2
Cámara Naviera Internacional	2 - 16	2
Comité Marítimo Internacional	17 - 69	5

I. INTRODUCCION

1. En el presente documento figuran las observaciones y propuestas de las organizaciones no gubernamentales concernientes al proyecto de convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval recibidas entre el 5 y el 29 de marzo de 1993. En ese período, se recibieron observaciones de las siguientes organizaciones no gubernamentales: Cámara Naviera Internacional; Comité Marítimo Internacional (CMI).

II. COMPILACION DE OBSERVACIONES Y PROPUESTAS

Cámara Naviera Internacional

[Original: ingles]

2. El transporte marítimo es una actividad económica internacional por naturaleza y, por eso, la importancia de la uniformidad internacional del derecho marítimo ha sido reconocida de una manera general. Este principio se aplica también al régimen de los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

3. En opinión de la Cámara Naviera Internacional, el sistema actual de los privilegios marítimos y la hipoteca naval es en general satisfactorio, aunque pueden conseguirse importantes mejoras mediante un planteamiento internacional más coherente. El problema principal del sistema vigente es que no ha sido ratificado de una manera general.

4. Este problema podría resolverse mediante la adopción de un convenio con arreglo a las pautas del proyecto elaborado para la Conferencia por el Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas basándose en un proyecto del Comité Marítimo Internacional (CMI), pero sólo si se logra que sea universalmente ratificado.

5. El régimen de los privilegios marítimos y la hipoteca naval debe guardar un cuidadoso equilibrio entre los intereses de los titulares de privilegios marítimos, los beneficiarios de hipotecas y otros créditos preferentes y los propietarios de buques.

6. La garantía de los créditos más accesible al costo más bajo es el buque mismo, y tradicionalmente se ha reconocido por determinadas razones económicas y sociales que diversos créditos marítimos eran créditos marítimos privilegiados. El reconocimiento de un crédito como crédito marítimo privilegiado supone varias importantes ventajas para los acreedores, en especial, la prelación de tales privilegios sobre otros y la inexistencia de todo requisito de inscripción registral. La naturaleza muy preferente de los privilegios marítimos y la consiguiente inseguridad que ello conlleva para los

compradores de buques y los acreedores ha hecho necesario limitar el número de los créditos a los que se reconoce el carácter de crédito marítimo privilegiado.

7. Redunda en interés de un comercio eficiente que se limite estrictamente el número de los privilegios marítimos. Si demasiados créditos marítimos estuvieran garantizados con un privilegio podrían darse frecuentes perturbaciones del tráfico del buque a raíz de los litigios planteados en relación con esos créditos y podría resultar más difícil la compra o la venta de buques. Teniendo esto en cuenta, no parece que esté muy justificado reconocer un privilegio marítimo respecto de los créditos por muellaje, peaje de canal y otras vías navegables y practicaje, puesto que las autoridades encargadas de esos gravámenes disponen normalmente de sus propios medios de ejecución, como el embargo preventivo.

8. Redunda claramente también en interés de las fuentes de financiación del transporte marítimo que el número de privilegios marítimos sea reducido. Un número injustificadamente elevado de privilegios marítimos podría disuadir a los inversionistas de aportar los fondos necesarios para la adquisición de buques nuevos o de segunda mano, al tener que afrontar constantemente el riesgo de menoscabo del valor de su garantía. Para fomentar la financiación de las compras de buques es necesario proteger la posición del prestamista proporcionándole la máxima garantía de su inversión que sea posible. El complejo sistema de los privilegios marítimos y la hipoteca naval, que confiere prelación a determinados créditos sobre otros, da lugar a que la financiación del transporte marítimo sea una actividad muy especializada, limitando así el número y tipo de instituciones dispuestas a realizar tales inversiones. Un nuevo convenio debe alentar y no desalentar las actividades de esas instituciones.

9. En resumen, la Cámara Naviera Internacional apoya firmemente los intentos de adoptar un nuevo convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval para introducir una auténtica uniformidad en esta compleja esfera del derecho marítimo internacional. Para lograr que ese instrumento obtenga un reconocimiento universal es necesario que represente una transacción equilibrada entre los intereses de quienes necesitan la protección especial que les proporciona un privilegio marítimo, otros acreedores y los propietarios de buques. La Cámara Naviera Internacional opina que el proyecto de convenio que se ha presentado a la Conferencia contiene en general esa transacción equilibrada y confía en que, de ser adoptado, alcanzará un reconocimiento universal.

10. La Cámara Naviera Internacional formula los siguientes comentarios concretos sobre el proyecto de convenio.

Artículo 4 - Privilegios marítimos

11. Como se ha indicado anteriormente, la Cámara Naviera Internacional estima que la lista de privilegios marítimos debería ser lo más breve posible. Los créditos propuestos en el proyecto de artículo 4 parecen apropiados, aunque cabe pensar que no está muy justificada la inclusión del apartado d)

del párrafo 1 del artículo, relativo a los créditos por muellaje, peaje de canal y otras vías navegables y practicaaje.

Artículo 6 - Otros privilegios

12. La Cámara estima que ningún privilegio distinto de los enumerados en el artículo 4 debería ser calificado de privilegio marítimo ni reconocérsele en ningún aspecto el trato de favor que se otorga a los privilegios marítimos. Por consiguiente, habría que suprimir las palabras "privilegios marítimos u" que figuran entre corchetes en la primera línea del proyecto de artículo 6.

Artículo 6 bis - Derechos de retención

13. Aunque se puede poner en tela de juicio la conveniencia de incluir en un instrumento sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval una disposición sobre los derechos de retención, no parece del todo injustificado establecer el grado exacto de prelación de los derechos de retención con relación a los privilegios marítimos y otros privilegios. La Cámara acepta las disposiciones propuestas en el artículo 6 bis y el párrafo 3 del artículo 11 sobre los derechos de retención.

Artículo 7 - Características de los privilegios marítimos

14. La Cámara cree firmemente que sólo los privilegios marítimos definidos en el proyecto de artículo 4 deberían seguir al buque incluso después de un cambio de propiedad, un cambio de matrícula o un cambio de pabellón. Se trata de una preferencia especial que no debe reconocerse a ningún otro privilegio concedido por el ordenamiento jurídico nacional de conformidad con el proyecto de artículo 6.

Artículo 8 - Extinción de los privilegios marítimos por el transcurso del tiempo

15. La Cámara está de acuerdo con el texto del proyecto de artículo 8, que dispone que los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 se extinguirán una vez transcurrido el plazo de un año.

Artículo 15 - Cambio temporal de pabellón

16. La Cámara se felicita de la inclusión del artículo sobre el cambio temporal de pabellón que enuncia las disposiciones necesarias para regular un uso cada vez más corriente en el transporte marítimo.

Comité Marítimo Internacional

[Original: inglés]

17. El análisis y los comentarios que figuran a continuación versan sobre el proyecto de articulado incluido en el anexo del informe final del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas (denominado en lo sucesivo "Grupo Internacional Mixto") y se formulan en la esperanza de que contribuyan a la labor de la Conferencia.

Artículo 1

18. En la cláusula inicial se han suprimido las palabras "por sus propietarios en garantía del pago de una deuda pecuniaria" que se incluyeron después de las palabras "constituido sobre buques de navegación marítima" en el proyecto aprobado por el CMI en la Conferencia de Lisboa (denominado en lo sucesivo "proyecto de Lisboa") con objeto de velar por que la naturaleza y el fin de los otros gravámenes fueran los mismos que los de las hipotecas y mortgages. Esas palabras se aprobaron cuando la designación de los gravámenes era "gravámenes inscribibles de naturaleza similar". Después de la sustitución de esa designación por "gravámenes inscribibles del mismo género", dichas palabras resultaban superfluas y, por lo tanto, su supresión era correcta.

19. Como se había demostrado que el requisito del apartado c) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1967 de que se mencionara el importe garantizado en el registro o documento a que se refiere el apartado b) fue una de las razones por las cuales el Convenio no había sido ratificado por varios Estados, el CMI decidió en la Conferencia de Lisboa suprimirlo. En los períodos de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto se opusieron serias objeciones a esa supresión por la razón de que, en determinadas jurisdicciones, la indicación del importe garantizado era un requisito obligatorio.

20. Por consiguiente, la mención del importe máximo garantizado ha vuelto a introducirse y ha pasado a ser una condición para el reconocimiento en los Estados Partes de las hipotecas, mortgages o gravámenes del mismo género en dos supuestos diferentes, a saber:

- i) si la legislación nacional del Estado de matrícula establece ese requisito, o
- ii) si ese importe se especifica en el documento de constitución de la garantía.

21. La mención del primer supuesto quizás sea innecesaria, puesto que en el apartado a) ya se dispone que las hipotecas, mortgages y gravámenes deben haber sido constituidos y no parece que tenga ningún efecto negativo.

22. La mención del segundo supuesto parece redundante. En realidad, la condición establecida en el apartado c) es que se especifiquen determinados datos, bien en el registro, o bien en los documentos a que se refiere el apartado b).

23. Con respecto a ese supuesto, el apartado c) exige, pues, que el documento por el que se constituye la garantía mencione el importe máximo garantizado... cuando ya lo hace en realidad.

Artículo 2

24. Este artículo no se ha modificado en relación con el texto del Convenio de 1967.

Artículo 3

25. Párrafo 1. Este párrafo versa sobre dos supuestos:

- i) el cambio voluntario de propiedad, y
- ii) el cambio voluntario de matrícula,

y dispone que cuando cualquiera de ellos implique la baja del buque en el registro nacional de un Estado Parte, ese Estado Parte no autorizará al propietario a cancelar la inscripción del buque a no ser que se den las condiciones enunciadas en esa disposición. Quizás sea útil examinar por separado esas dos situaciones:

- i) Cambio voluntario de propiedad. El cambio voluntario de propiedad (por ejemplo, una venta voluntaria) puede implicar la baja del buque cuando el nuevo propietario no esté autorizado a mantener el buque bajo el pabellón original por no reunir los requisitos de nacionalidad. En ese caso, sin embargo, la baja puede ocurrir por decisión del Estado del pabellón y no por iniciativa del propietario. La disposición según la cual el Estado del pabellón "no autorizará al propietario a cancelar la inscripción del buque" no comprende el supuesto en que es el Estado del pabellón mismo el que se propone instar la baja en el registro.

Este supuesto también debe estar regulado en el convenio, sin que se pueda objetar que en tal caso la baja en el registro sería una cuestión de orden público en la que el convenio no debe intervenir. En realidad, el Estado del pabellón está siempre facultado, si la baja no se produce porque no se dan las condiciones enunciadas en ese párrafo, para exigir la venta del buque.

- ii) Cambio voluntario de matrícula. El cambio voluntario de matrícula puede implicar la baja del buque en el registro, por ejemplo, cuando el propietario lo matricula en otro Estado sin cancelar previamente su inscripción en el registro de procedencia. En ese supuesto, el Estado del registro de procedencia exigirá la baja del buque para

evitar la doble matrícula. Tampoco en este caso la baja será efectuada por el propietario, sino por el Estado, situación que no regula ese párrafo.

26. Párrafo 2. En este párrafo, la inscripción de un buque en el registro de matrícula de un Estado Parte se condiciona a que el buque cause baja en el registro del anterior Estado de matrícula. Se toman en consideración dos supuestos, esto es, que se haya librado un certificado que acredite la baja del buque en el registro de matrícula o que se haya librado un certificado que acredite que el buque causará baja en el registro de matrícula en el momento en que se practique la nueva matriculación. El apartado b) incluye, después del segundo supuesto, otra frase en la que se dice que la fecha de matriculación (en el nuevo registro) será la fecha de la baja del buque en el registro del anterior Estado de matrícula. Esta disposición no parece estar en consonancia con el segundo supuesto, según el cual el buque causará baja en el momento en que se practique la nueva matriculación. Por consiguiente, la última frase debería decir:

"La fecha de la baja del buque en el registro de matrícula será la fecha de la nueva matriculación del buque."

27. Cabe hacer otra observación: la coincidencia entre la baja en el registro y la matriculación está garantizada en el caso del segundo supuesto, pero no con arreglo al primero, en que la baja se produce antes y la nueva matriculación algún tiempo después. Si se estima que la coincidencia es un requisito del cambio de matrícula, debe garantizarse siempre; si no, ¿por qué exigirla sólo en un caso?

Artículo 4

28. La cláusula inicial de este artículo del Convenio de 1967 dice lo siguiente:

"Los privilegios marítimos sobre el buque garantizarán los derechos siguientes:"

29. La disposición relativa a los créditos contra personas distintas del propietario inscrito del buque se enunció en el párrafo 1 del artículo 7, que decía así:

"Los privilegios marítimos previstos en el artículo 4 surgen con independencia de que los derechos garantizados por estos privilegios vayan contra el propietario o contra la cesión u otro fletador, gerente o explotador del buque."

30. Esta disposición permitía ejecutar créditos contra el buque también en los casos en que eran créditos contra cualquier tipo de fletador, incluido el fletador por tiempo y por viaje. El CMI, cuando examinó esta disposición en Lisboa, juzgó conveniente, teniendo en cuenta el reconocido principio de que había que reducir en todo lo posible los privilegios marítimos para reforzar las hipotecas y mortgages, fomentando así la financiación de la adquisición de

buques, reducir la posibilidad de ejecutar créditos contra el buque cuando el deudor fuera una persona distinta del propietario. Se decidió, pues, eliminar la referencia a los fletadores, salvo la relativa al arrendatario a casco desnudo, que se acordó mantener porque la tripulación es contratada por el arrendatario a casco desnudo y, por razones sociales, los créditos de la tripulación por los sueldos debidos deben estar garantizados con un privilegio marítimo en cualquier circunstancia, independientemente de que hayan sido enrolados por el propietario o por el arrendatario a casco desnudo.

31. Se decidió asimismo transferir la disposición del artículo 7 a la cláusula inicial del artículo 4 por estimarse que no era necesario incluir una disposición especial. El Grupo Intergubernamental Mixto no modificó el tenor de la cláusula inicial.

32. Hay, sin embargo, otros créditos que, también por razones sociales, deberían estar protegidos y que actualmente quizás no lo estén. Se trata de los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en relación con el contrato cuando el porteador no es el propietario ni el arrendatario a casco desnudo. En realidad, el fletador por tiempo -cuando no el fletador por viaje- pueden concertar contratos para el transporte de pasajeros o contratos de crucero y convertirse en el porteador contractual. Quizás pueda sostenerse que el propietario (o el arrendatario a casco desnudo) también es responsable como porteador ejecutor, pero ello es dudoso. Por consiguiente, quizás convenga reflexionar más a fondo sobre si es apropiado eliminar toda referencia a fletadores distintos del arrendatario a casco desnudo.

33. Otra cuestión que cabe examinar es si realmente es necesario mencionar, además del arrendatario a casco desnudo, el gestor y el naviero. La distinción entre gestor y naviero estriba en que, mientras el gestor actúa por cuenta de otro, el naviero actúa por cuenta propia. Si ello es así, no debería haber créditos contra el gestor sino sólo contra la persona en nombre y por cuenta de la cual actúa el gestor, es decir, el naviero. Por lo que respecta a este último, parecería que el naviero no puede actuar en tal capacidad, en los casos en que no es propietario, a menos que haya obtenido el uso del buque por cesión del propietario y el contrato en virtud del cual se obtiene ese uso es normalmente, cuando no exclusivamente, el contrato de arrendamiento a casco desnudo 1/.

34. Los distintos privilegios marítimos. El Convenio de 1967 ha reducido considerablemente el número de privilegios marítimos enumerados en el Convenio de 1926 al excluir dos tipos de créditos, a saber, los créditos de origen contractual por la pérdida o el daño causados al cargamento y los créditos

1/ La mención del gerente y el explotador se incluyó en el segundo proyecto preparado en 1964 por el Subcomité Internacional del CMI (documento HYPO-27, publicado en la página 256 del volumen de la Conferencia de Nueva York de 1965) y fue aceptado por la Conferencia de Nueva York del CMI y, después, por la Conferencia Diplomática, aparentemente sin debate especial.

procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el Capitán para las necesidades reales de la conservación del buque o para la continuación del viaje. Se estimó, en realidad, que la primera categoría de créditos no requería la protección especial de un privilegio marítimo, ya que el cargador, además de estar asegurado, podía, si obraba con normal prudencia, elegir un porteador financieramente solvente y, por lo tanto, no debería estar autorizado a cobrar con preferencia a un mortgage o beneficiario de una hipoteca si no lo hacía así. Se estimó entonces que, al garantizar con un privilegio marítimo los créditos de la segunda categoría, el propietario podía obtener más fondos, después de haber obtenido un préstamo garantizado con un gravamen inscrito, sólo porque el nuevo prestamista (es decir, el proveedor de servicios o avituallador a crédito) tenía preferencia sobre el anterior prestamista. Se opinó asimismo que el propietario que necesitaba créditos para sufragar los costos de explotación ordinarios no merecía ninguna protección, como tampoco la merecían los acreedores que le concedían tales créditos.

35. Quizá sea útil describir la génesis y hacer un breve análisis de los distintos privilegios marítimos:

- a) Sueldos. Fue objeto de controversia entre las Asociaciones Marítimas miembros del CMI si las cuotas de la seguridad social estaban comprendidas en el enunciado del inciso i) del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio de 1967 y si debían o no incluirse en esa disposición. En Lisboa, la mayoría opinó que no estaban comprendidas y que deberían estarlo, sin embargo, sólo hasta donde alcanzara la parte de la cuota pagadera en nombre de la tripulación. Por consiguiente, se aprobó el siguiente texto:

"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, incluidas las cuotas de seguridad social pagaderas en su nombre."

El Grupo Intergubernamental Mixto adoptó ese texto pero estimó aconsejable mencionar expresamente, entre las otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, los gastos de repatriación. Esa adición parece útil.

- b) Muerte o lesiones corporales. El tenor del apartado iii) del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio de 1967, que no había sido modificado en Lisboa, fue adoptado después por el Grupo Intergubernamental Mixto. No requiere ningún comentario especial.
- c) Asistencia o salvamento. En el Convenio de 1967 se concede también un privilegio marítimo respecto de los créditos por extracción de restos y contribución a la avería gruesa. El Convenio de 1926 garantizaba con un privilegio marítimo la contribución a la avería gruesa y se estimó que ese privilegio debía mantenerse. Sin embargo, en Lisboa se debatió la necesidad de ese privilegio marítimo, aunque

finalmente se mantuvo por considerarse de naturaleza similar al que garantizaba la asistencia o salvamento. El Grupo Intergubernamental Mixto, en cambio, lo suprimió, junto con el privilegio que garantizaba la extracción de restos. Quizás convenga reexaminar las razones por las que se suprimieron ambos privilegios.

- d) Muellaje, peaje de canal y otras vías navegables y practicaje. Todos esos créditos estaban garantizados con un privilegio marítimo de conformidad con el Convenio de 1967 (apartado ii) del párrafo 1 del artículo 4), y el CMI en su reunión de Lisboa y el Grupo Intergubernamental Mixto no modificaron esa disposición. Los créditos por muellaje, peaje de canal y otras vías navegables están garantizados con un privilegio marítimo por razones de orden público. No está tan claro, en cambio, por qué los créditos por practicaje deberían estar garantizados también con un privilegio marítimo mientras que no lo están los créditos procedentes del remolque portuario.
- e) Pérdida o daños patrimoniales. Con objeto de restringir los créditos de base patrimonial a los créditos no provenientes de un contrato, se estimó necesario especificar que los créditos de base patrimonial estaban garantizados con un privilegio marítimo si nacían de culpa extracontractual y no podían tener su origen en un contrato. El nexo con la explotación del buque quedaba asegurado al establecerse que los créditos garantizados con un privilegio marítimo eran los nacidos por razón de los daños sobrevenidos, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque, utilizándose, pues, el mismo enunciado que en el caso de los créditos por causa de muerte o lesiones corporales.

En Lisboa, la Conferencia del CMI estimó que la fórmula utilizada en relación con los créditos de base patrimonial era demasiado amplia, ya que abarcaba también las pérdidas económicas, mientras que las palabras "que no pueden basarse en contrato" no excluían totalmente los créditos provenientes de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento transportado a bordo del buque. Por consiguiente, el nuevo texto aprobado en Lisboa fue el siguiente:

"Los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de 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."

Este texto fue adoptado por el Grupo Intergubernamental Mixto y figura ahora en el proyecto de articulado.

- f) Costas judiciales y gastos. Por lo que respecta a las costas judiciales y los gastos incurridos para la conservación del buque después de su embargo y para conseguir su venta, se estimó que esos gastos no debían seguir garantizados con un privilegio marítimo sino

pagarse con cargo al producto de la venta antes de su distribución entre los titulares de privilegios marítimos y otros acreedores. Por consiguiente, tales créditos fueron transferidos al párrafo 2 del artículo 11 del Convenio de 1967.

36. Párrafo 2. Originalmente, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1967, se hacía referencia a los créditos procedentes de las propiedades radiactivas o de una combinación de propiedades radiactivas con propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas de combustible nuclear o de productos y residuos radiactivos. Se consideró conveniente referirse a la causa del daño y no a los convenios internacionales que regulaban la responsabilidad con respecto a esos tipos de daño. La idea era, pues, excluir determinados créditos a causa de su naturaleza y no por estar comprendidos en otros convenios. El texto de ese párrafo no fue modificado por el CMI en Lisboa.

37. Durante los períodos de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto se estimó conveniente agregar una referencia a otro tipo de daño, es decir, el daño ocasionado por la contaminación, pero esta vez se hizo referencia al Convenio Internacional (Convenio de 1969) que regulaba ese tipo de daños. Cabe preguntarse si es conveniente adoptar dos criterios diferentes en uno y otro caso.

Artículo 5

38. Párrafo 1. Este párrafo no se modificó en Lisboa, salvo para incluir la mención de los gravámenes además de las hipotecas y mortgages. El texto aprobado en Lisboa fue adoptado por el Grupo Intergubernamental Mixto.

39. Párrafo 2. Este párrafo tampoco fue modificado, salvo en lo que se refiere a la supresión de la mención de la avería gruesa y la extracción de restos. Durante los períodos de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto se debatieron los motivos por los cuales los créditos por asistencia o salvamento debían ser créditos preferentes. Sin embargo, la razón es clara: los servicios de asistencia o salvamento conservan el buque y, por lo tanto, redundan en beneficio de todos los acreedores cuyos créditos nacieron antes del momento en que se prestaron los servicios de asistencia o salvamento.

40. Párrafo 3. Cuando se suprimió el principio de la graduación de los créditos marítimos privilegiados por viaje adoptado en el Convenio de 1926, entre otras razones por la dificultad de definir el concepto de viaje, quedó en pie el principio según el cual los privilegios marítimos que garantizan el mismo tipo de créditos deberían tener prelación entre sí a prorrata y ese principio, aceptado por el Convenio de 1967 para todos los privilegios salvo los relativos a los créditos por asistencia o salvamento, y que no fue modificado en Lisboa, fue adoptado por el Grupo Intergubernamental Mixto. La asistencia o salvamento se exceptuó por la misma razón por la cual, en el párrafo 2, los servicios de asistencia o salvamento subsiguientes gozan de preferencia sobre todos los créditos privilegiados nacidos anteriormente.

41. Párrafo 4. Esta disposición es complementaria de las enunciadas en los dos párrafos precedentes: los privilegios marítimos que garantizan créditos por servicios consecutivos tienen prelación por el orden inverso al de su nacimiento. Se establece que la fecha en que nace un crédito por servicios de salvamento es aquella en que concluye cada operación de asistencia o salvamento. Los servicios de salvamento terminan, según el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, cuando el buque ha sido llevado a lugar seguro. En realidad, el párrafo 2 del artículo 8 del Convenio internacional sobre salvamento marítimo dispone que en ese momento el propietario tiene la obligación de aceptar la restitución.

Artículo 6

42. El Grupo Intergubernamental Mixto estimó aconsejable dividir el artículo 6 del Convenio de 1967 en dos artículos distintos, el primero de los cuales (artículo 6) versaría sobre el derecho de los Estados Partes a conceder otros privilegios y el segundo (artículo 6 bis) regularía los derechos de retención. Se llegó a esa decisión después de que varias delegaciones hubieran criticado la inclusión en el proyecto de convenio de una disposición sobre los derechos de retención, que, eran, a su juicio, de naturaleza jurídica totalmente diferente de la de los privilegios marítimos. Este problema se examinará en relación con el artículo 6 bis. A continuación figuran las observaciones sobre el artículo 6 del proyecto de articulado.

43. El artículo 6 reproduce la primera parte del párrafo 1 del artículo 6 del Convenio de 1967, que no fue modificada en Lisboa. No obstante, durante los períodos de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto se debatió si se debía permitir que los Estados Partes concedieran otros privilegios o, concretamente, otros privilegios marítimos. En el Convenio de 1967 (y en el proyecto de Lisboa) se hace simplemente referencia a "privilegios".

44. Algunas delegaciones señalaron que la simple mención de "privilegios" hacía que fuera dudoso el tipo de privilegios que los Estados Partes podían conceder y que, con objeto de fomentar la ratificación del futuro convenio, los Estados Partes deberían estar facultados para conceder también otros privilegios marítimos. De ese modo, los Estados en que los privilegios marítimos reconocidos en el ordenamiento jurídico interno son mucho más numerosos que en el convenio adaptarían más fácilmente sus leyes internas al sistema uniforme que entraría en vigor con el convenio.

45. Otras delegaciones señalaron que los privilegios marítimos, aun cuando fueran pospuestos a las hipotecas y mortgages, menoscabarían la garantía de los titulares de esos gravámenes inscritos, ya que seguían al buque aunque estuviera en manos de un comprador de buena fe.

46. Parece apropiado hacer las siguientes observaciones:

- i) El sentido de los términos utilizados en el Convenio de 1967 no está claro. En realidad, el término "privilegios" puede muy bien interpretarse en el sentido de que incluye los privilegios marítimos.

- ii) Mencionar específicamente los privilegios marítimos tendría la ventaja de someter los privilegios marítimos nacionales a algunas de las disposiciones del Convenio, como las de los artículos 7, 8 y 11. Idealmente, los privilegios marítimos nacionales también deberían estar sujetos a la cláusula inicial del párrafo 1 del artículo 4. De aceptarse ese principio, sin embargo, sería conveniente enunciarlo con toda claridad mediante la inclusión de una cláusula al final de la primera frase del artículo 6.
- iii) En realidad, el derecho de los Estados Partes a conceder otros privilegios marítimos constituiría un gran incentivo a la ratificación.

47. Si esas observaciones fueran acogidas favorablemente, el artículo 6 podría modificarse como sigue:

"Todo Estado Parte podrá conceder privilegios marítimos u otros privilegios para garantizar créditos distintos de los mencionados en el artículo 2, a condición, no obstante, de que:

- a) tales privilegios marítimos sólo garanticen créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque 2/;
- b) tales privilegios marítimos tengan las características enunciadas en el artículo 7 y estén sujetos con respecto a su extinción a las mismas normas que se enuncian en los artículos 8 y 11;
- c) a tales privilegios marítimos y otros privilegios sean preferidos los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4, así como las hipotecas, mortgages o gravámenes inscritos que se ajusten a lo prevenido en el artículo 1.

Artículo 6 bis

48. La observación de que los derechos de retención son de naturaleza jurídica diferente a la de los privilegios marítimos no se discute. No obstante, es necesario incluir en el Convenio disposiciones sobre los derechos de retención para proteger a los titulares de los privilegios marítimos enunciados en el artículo 4 y también para la protección de los titulares de gravámenes inscritos con objeto de regular la extinción de esos derechos de retención y la obligación de ceder la posesión en caso de venta forzosa. Por esas razones, se recomienda firmemente que se mantenga en el Convenio el artículo 6 bis.

49. Sin embargo, como propuso el Presidente del Grupo Intergubernamental Mixto, la primera frase del párrafo 2 debería sustituirse por una nueva

2/ Este texto habrá de modificarse si se considera superflua la mención del gestor o el naviero.

disposición del artículo 11 como la que aparece en la nota 1 que figura al pie de la página 5 del documento A/CONF.162/4. En realidad, la norma según la cual el derecho de retención no debe ser impedimento para la ejecución de los privilegios marítimos se aplica en el momento de la venta forzosa y, por consiguiente, es más apropiado que forme parte de las disposiciones que regulan los efectos de la venta forzosa. El texto propuesto por el Presidente se examinará más a fondo en relación con el artículo 11.

Artículo 7

50. Si se acepta que los Estados Partes también pueden conceder privilegios marítimos y que deben aplicar a esos privilegios las disposiciones pertinentes del Convenio, convendría suprimir la referencia al artículo 4 que ahora figura entre corchetes. La mención del cambio de pabellón se añadió en Lisboa por estimarse que puede haber situaciones en que un buque cambia de pabellón sin cambio de propiedad o de matrícula. Tal situación ocurre, por ejemplo, en el caso de un cambio temporal de pabellón a raíz de un arrendamiento a casco desnudo, en que el buque, aunque inscrito temporalmente en el registro del nuevo Estado de pabellón, sigue estando inscrito en el registro de procedencia.

Artículo 8

51. Párrafo 1. El texto de este párrafo es el del Convenio de 1967, al que se añadió en Lisboa la referencia al supuesto de que se despachare la ejecución del buque. Se estimó, en realidad, que como el embargo preventivo, según la definición del párrafo 2 del artículo 1 del Convenio Internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, de 1952, es una mera medida cautelar y no comprende "el embargo de un buque para la ejecución de un título" había que mencionar también la ejecución. El fin de esta norma, que no modificó el Grupo Intergubernamental Mixto, es velar, para la protección de todos los demás acreedores y los posibles compradores, por que el período durante el cual los privilegios marítimos permanecen en vigor sin ser conocidos de terceros sea lo más corto que resulte razonablemente posible.

52. Por eso se estimó que el transcurso del plazo sólo debía interrumpirse por el ejercicio de una acción del que los terceros ciertamente tendrían conocimiento. Se consideró que el embargo preventivo no era suficiente de por sí porque, si se procediera a levantarlo, quizás no llegase a conocimiento de los acreedores. Así, pues, se expresó la opinión de que sólo la ejecución efectiva de la garantía debería interrumpir el transcurso del plazo. Por consiguiente, el embargo preventivo sólo cumpliría este requisito, al igual que el embargo para la ejecución de un título, si condujese a la venta forzosa.

53. Párrafo 2. Esta disposición es complementaria de la enunciada en el párrafo 1. La suspensión o interrupción de los plazos son, en realidad, situaciones que no son conocidas de los terceros. La única excepción a esta regla estricta es que el acreedor marítimo privilegiado estuviere legalmente impedido para hacer efectiva su garantía mediante el embargo o la ejecución

del buque. Se opinó que en este caso sería contrario a la justicia aplicar la norma básica enunciada en este párrafo.

Artículo 9

54. Esta disposición, que no fue modificada, confirma una regla general que existe en muchos ordenamientos jurídicos y no requiere ningún comentario.

Artículo 10

55. Esta es la primera de las dos disposiciones que regulan la venta forzosa de buques. Teniendo en cuenta que la venta forzosa extingue todas las garantías, era necesario velar por que los titulares de esas garantías dispusieran de la máxima protección posible. Así, se estimó que:

- a) la venta debía producir el máximo precio posible;
- b) el producto de la venta debía distribuirse entre los titulares de los créditos garantizados por el correspondiente orden de prelación de sus créditos;
- c) los acreedores debían disponer de las mejores oportunidades posibles para participar en la venta forzosa.

A continuación figura un análisis de las disposiciones de este artículo.

56. Párrafo 1. Este párrafo expresa a qué personas debe hacerse la notificación. Esas personas son las que ya se señalaban en el artículo 10 del Convenio de 1967, que no modificó la Conferencia de Lisboa del CMI. Sin embargo, el orden por el que aparecen enumeradas se ha modificado, al igual que el texto.

- a) En el apartado c) del párrafo 1 del artículo 10 del Convenio de 1967 se hacía referencia al "registrar" en el texto inglés y al "conservateur" en el texto francés, o sea, el "registrador", mientras que ahora se hace referencia a la "autoridad encargada" (del registro). Esta expresión es más general y, por tanto, mejor. En realidad, en varios países la autoridad encargada del registro no se llama "registrador" ("registrar" o "conservateur").
- b) El enunciado no ha sido modificado y parece satisfactorio.
- c) Se han introducido dos cambios en relación con el texto incluido en el Convenio de 1967. El primero consiste en la sustitución de las palabras "los tenedores... cuyos derechos han sido notificados, etc." por "todos los titulares... a condición de que la autoridad competente... reciba notificación...". Ambas fórmulas con equivalentes y la utilizada actualmente parece aceptable. La segunda modificación consiste en la determinación de la autoridad a que debe hacerse la notificación, es decir, "la autoridad competente encargada de proceder a la venta forzosa". En la cláusula inicial del

párrafo 1 del artículo 10 del Convenio de 1967 se utilizan las palabras "la autoridad competente" y en el apartado b) se hace remisión a la cláusula inicial mediante las palabras "la citada autoridad". La referencia a la autoridad encargada de proceder a la venta quizás sea una mejora del texto original, pero si se aprueba este enunciado, la calificación de esa autoridad como "competente" no es sólo superflua sino también peligrosa porque podría dar a entender que si la notificación se hace a la autoridad encargada de proceder a la venta que, sin embargo, no es competente, la notificación quizá no sea eficaz. No debería exigirse a los acreedores que verifiquen si la autoridad encargada de proceder a la venta es o no competente.

57. En cambio, al comienzo del párrafo 1 las palabras utilizadas son, como en la cláusula inicial del Convenio de 1967, "autoridad competente". La diferencia de enunciado no parece estar justificada, ya que la autoridad que debe resolver que se notifique la venta a las personas enumeradas después no puede ser otra que la autoridad encargada de proceder a la venta.

58. Párrafo 2. Mientras que en el artículo 10 del Convenio de 1967 se disponía simplemente que se notificara con un plazo de antelación de 30 días la fecha y el lugar de la venta, en el proyecto de articulado se propone entre corchetes una variante del contenido de la disposición relativa a la notificación, es decir, las circunstancias que "el Estado en que se sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas". El texto adoptado en el Convenio de 1967 y reproducido en el apartado a) de este párrafo exige un contenido mínimo, mientras que la variante deja a la lex fori la determinación del contenido. Parece que, para la protección de los acreedores en general y los acreedores garantizados en particular, el Convenio debería especificar el contenido mínimo de la notificación. Sea como sea, el texto propuesto no es satisfactorio. En primer lugar, aunque evidentemente el proceso se sustancia en el "Estado", no es éste quien lo conduce hasta su conclusión sino la autoridad judicial del Estado, lo que no queda claro en la versión inglesa; en segundo lugar, cabe que las circunstancias mencionadas en el proyecto no sean determinadas en absoluto o no lo sean con la valoración de que son suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas; en tercer lugar, tales circunstancias, de ser determinadas, se enuncian normalmente en una ley.

59. Párrafo 3. Este párrafo reproduce con más detalle el requisito que figura en la cláusula inicial del artículo 10 del Convenio de 1967 en el sentido de que la notificación debe hacerse por escrito. Agrega, sin embargo, una condición, a saber, que debe quedar constancia de la recepción. Esa condición parece apropiada para la protección de los acreedores.

60. Párrafo 4. Este párrafo no parece necesario, pero si se acepta no crearía problemas.

Artículo 11

61. Párrafo 1. Se han introducido dos enmiendas en el texto que figura en el Convenio de 1967: en el apartado a) se han sustituido las palabras "bajo la jurisdicción" por "dentro del ámbito de la jurisdicción"; en el apartado b), la remisión a las disposiciones del Convenio ha sido sustituida por una remisión a los artículos 10 y 11. La primera enmienda no parece constituir una mejora aunque no modifica el sentido. La segunda enmienda parece a primera vista limitar las disposiciones que son aplicables a la de los artículos 10 y 11, pero no es así, ya que el párrafo 2 del artículo 11 establece que el remanente del producto de la venta después del pago de los gastos mencionados debe distribuirse de conformidad con lo dispuesto en el Convenio y, por lo tanto, reintroduce la remisión general que se había suprimido en el párrafo 1.

62. Párrafo 2. Algunos de los gastos que deben pagarse con el producto de la venta antes de su distribución entre los titulares de créditos garantizados han sido especificados. Son los gastos realizados para la conservación del buque y los gastos de repatriación de la tripulación. Como parece apropiado que ambos tipos de gastos sean satisfechos antes de la distribución del producto de la venta, esa adición era aconsejable, pues de lo contrario habría sido dudoso si esos gastos podían o no ser considerados "costas y gastos causados en el embargo preventivo o la ejecución". La regla relativa a la distribución del producto de la venta entre los acreedores ha sido simplificada, pero ello no redundaría en perjuicio de su claridad.

63. Párrafo 3. Como se ha señalado en relación con el artículo 6 bis, el Presidente del Grupo Intergubernamental Mixto propuso la inclusión de un nuevo párrafo, numerado como párrafo 3 en lugar de la primera fase del párrafo 2 del artículo 6 bis. El fin de ese nuevo párrafo, cuyo lugar apropiado es el artículo 11, es velar por que el derecho de retención del constructor o el reparador de buques no pueda constituir un impedimento para la venta forzosa, sin que ello redunde en perjuicio de los intereses del constructor o reparador de buques. La nueva disposición es satisfactoria y se recomienda su aprobación.

64. Párrafo 4. (Antiguo párrafo 3). El tenor de este párrafo es exactamente el aprobado por el CMI en Lisboa. Debe señalarse, sin embargo, que si se mantienen los cambios adoptados en el artículo 10, la mención de la "autoridad competente" que figura en la segunda línea debería ser sustituida por la "autoridad [competente] encargada de proceder a la venta forzosa", y la mención del "registrador" en la sexta línea por la "autoridad encargada del registro en el Estado de matrícula".

65. Párrafo 5 (antiguo párrafo 4). Se trata de una condición suplementaria que ha sido formulada apropiadamente.

Artículo 12

66. Para lograr que la uniformidad sea completa, es indispensable que las normas uniformes sean aplicables en todos los casos. No puede alegarse

tampoco que un convenio sólo puede obligar a los Estados Partes en él, ya que esta disposición, una vez promulgada en el ordenamiento jurídico interno de los Estados Partes, se convierte en una norma de derecho internacional privado que los Estados son totalmente libres de adoptar.

Artículo 15

67. Este artículo, que fue elaborado en el cuarto período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto, resulta necesario por el creciente número de Estados que autorizan la suspensión temporal del pabellón de los buques inscritos en sus registros cuando son arrendados a casco desnudo a un arrendatario extranjero y se les autoriza a enarbolar el pabellón del Estado del arrendatario, e inversamente autorizan a buques extranjeros arrendados a casco desnudo por nacionales a enarbolar temporalmente los pabellones de esos Estados.

68. Se debatió si sería oportuno incluir una disposición adicional relativa a este supuesto en todos los artículos pertinentes del proyecto, pero se decidió que sería, con gran diferencia, preferible regular todos los efectos del cambio temporal del pabellón en un solo artículo, con objeto de que fuera posible la íntegra aplicación de todas las demás disposiciones al supuesto normal de los buques que enarbolan el pabellón del Estado de matrícula.

69. Este artículo quizás debería figurar inmediatamente después del actual artículo 12. A continuación se hace un breve análisis de las distintas disposiciones de esta disposición.

- a) Es necesario aclarar a qué Estado y a qué registrador se aplican las disposiciones del Convenio en caso de suspensión temporal del pabellón. No parece haber ninguna duda de que ese Estado y ese registrador deben ser los de la matriculación permanente. En el texto, el registrador es denominado "autoridad competente encargada del registro". Habría que suprimir la palabra "competente", ya que en el texto actual del apartado a) del párrafo 1 del artículo 10 se hace referencia a la "autoridad encargada del registro".
- b) Esta norma de atribución también era necesaria, pues los gravámenes inscribibles siguen estando inscritos en el registro permanente.
- c) Se han expresado dudas acerca del uso del término "registro" en relación con el libro en que se inscribe temporalmente el buque, por la razón de que podría dar a entender de que se autoriza la doble matrícula. Esta preocupación es comprensible. Se ha sugerido utilizar el término "inscripción" en vez de "registro", pero es dudoso de que así se resuelve el problema. En cualquier caso, el término empleado debe ser el mismo en este apartado (en el que actualmente se utiliza la palabra "registro") y en los apartados e) y f) (en los que se utiliza la palabra "inscripción").

Quizás se pueda solucionar el problema sustituyendo en la penúltima línea el término "registro" por "el registro especial en que se inscriban esos buques".

El requisito de la nota de referencia debería, en cualquier caso, hacerse extensivo al certificado de matrícula o patente de navegación expedido por el Estado cuyo pabellón el buque es autorizado a enarbolar temporalmente, ya que éste es el documento que con más frecuencia examinarán los terceros.

- d) En este apartado se enuncian dos posibilidades, a saber:
- i) que se hayan redimido todos los gravámenes inscritos, o
 - ii) que se haya obtenido el consentimiento de los beneficiarios de esos gravámenes.

Se ha formulado la propuesta de suprimir la primera posibilidad, propuesta que es correcta ya que, si se redimen los gravámenes, éstos ya no figurarán inscritos en el registro.

- e) Este requisito parece apropiado, siempre que el término empleado para designar la "inscripción" o el "registro" sea el mismo que en el apartado c). Por el motivo indicado más arriba en relación con el apartado a), convendría suprimir el adjetivo "competente" que califica el sustantivo "autoridad".
- f) Este apartado exige que se haga la misma observación. Si se incluye en el artículo 11 el nuevo párrafo 3 propuesto habrá que hacer remisión en este apartado al párrafo 4 del artículo 11. También en este apartado hay que suprimir el adjetivo "competente" que califica el sustantivo autoridad.
