NACIONES
UNIDAS

TD

Conferencia de las
Naciones Unidas sobre
Comercio y Desarrollo

Distr.
LIMITADA

TD/B/IGE.1/L.2
5 de diciembre de 1996

ESPAÑOL
Original: INGLES

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI
de Expertos en Privilegios Marítimos
e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas
Noveno período de sesiones
Ginebra, 2 de diciembre de 1996
Tema 6 del programa

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA LABOR DEL GRUPO PLENARIO DEL PERIODO DE SESIONES DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL MIXTO UNCTAD/OMI DE EXPERTOS EN PRIVILEGIOS MARITIMOS E HIPOTECA NAVAL Y CUESTIONES CONEXAS EN SU NOVENO PERIODO DE SESIONES

Tema 3 - Examen de la revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima de 1952

1. El Grupo plenario del período de sesiones prosiguió el examen del proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques que figuraba en el documento JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39.

Artículo 1 - Definiciones

Párrafo 1

2. El Grupo del período de sesiones debatió la cuestión de si debía darse al párrafo 1 del artículo 1 el mismo planteamiento que al artículo correspondiente del Convenio de 1952 y establecer entonces una lista exhaustiva de créditos marítimos, o bien si debía adoptarse un planteamiento más flexible y establecer sólo una lista no exhaustiva. Las opiniones sobre el tema estaban divididas; algunas delegaciones preferían la flexibilidad y

una lista no exhaustiva, mientras que otras eran partidarias de establecer una lista cerrada de créditos marítimos. Una delegación propuso que se adoptara una lista cerrada siempre que cada uno de los créditos marítimos estuviera descrito en términos generales y que el párrafo 1 del artículo 3 permitiera el embargo con independencia de que el crédito estuviera garantizado con un privilegio marítimo, o no, y de que el propietario del buque estuviera obligado personalmente en virtud de ese crédito, o no.

3. El Grupo del período de sesiones acordó que la cuestión era decisiva y que no podía ser resuelta en ese momento. Por tanto, se decidió poner entre corchetes los términos pertinentes del texto introductorio del párrafo 1 del artículo 1 y dejar la cuestión pendiente de decisión en una etapa posterior, posiblemente a través de una conferencia diplomática.

4. El Presidente del Grupo de Trabajo oficioso sobre el párrafo 1 del artículo 1, al informar sobre la labor de dicho Grupo, señaló que el documento sometido al Grupo del período de sesiones era el resultado del debate mantenido por 12 delegaciones y que en él se señalaban los cambios que se habían convenido en Londres y Ginebra respectivamente. Además, se había adjuntado al documento una serie de notas finales que ofrecían una versión más exacta de las distintas opiniones manifestadas por las delegaciones.

5. En cuanto a la relación entre "crédito marítimo" y "privilegio marítimo", el observador del Comité Marítimo Internacional (CMI) señaló que, para asegurarse de que los privilegios marítimos reconocidos por el Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 estaban incluidos en la definición de "crédito marítimo" no era estrictamente necesario utilizar la misma redacción ya que los "privilegios marítimos" eran, por su propia naturaleza, más restrictivos que los "créditos marítimos".

6. Una delegación indicó que los apartados a) y h) se superponían y que debía suprimirse el apartado h). Además, la última frase del apartado d) no debía hacer referencia a "o pérdidas en que hayan incurrido, o es probable que incurran, terceros".

7. Una delegación puso en duda la conveniencia de los cambios introducidos en el apartado m), donde en la versión inglesa la palabra "construction" había sido sustituida por "building", y manifestó su preocupación ante la propuesta de incluir el término "materiales" en el apartado a), como

proponían en las notas finales otras dos delegaciones, ya que esa inclusión impediría que las "pérdidas económicas" estuvieran incluidas en el ámbito del apartado a).

8. Otra delegación pidió que se aclararan los motivos por los que se había incluido el término “cargadores” en el apartado p). En su opinión, era difícil imaginarse una situación concreta en que los cargadores hicieran un desembolso por cuenta del buque. La delegación proponía la supresión del término “cargadores” y la recuperación del proyecto del Grupo Intergubernamental Mixto, caso de que el cambio no fuera intencional.

9. Otra delegación sugirió que la referencia exclusiva a los “derechos y gravámenes de puerto” en el apartado n) podría interpretarse de forma restrictiva, ya que podían no incluir todos los gastos en que se incurriera en un puerto, por ejemplo, las tasas de fondeo y amarre. También pidió que volviera a redactarse el apartado n) para asegurarse de que quedaban incluidos todos los derechos y gravámenes portuarios.

10. Una delegación señaló que se mantenían los apartados a) y h) porque se había suprimido la segunda parte del apartado a). La propuesta de mantener el término “materiales” en el apartado a) se debía a que se trataba de impedir que se incluyeran las pérdidas indirectas. La misma delegación propuso que se mantuviera entre corchetes el término “directa” del apartado b), ya que el Grupo no estaba de acuerdo sobre si debía mantenerse o suprimirse. El término “cargadores” del apartado p) se introdujo siguiendo la redacción del texto del Convenio de 1952. En cuanto al apartado d), esta delegación consideraba que, para mantener el compromiso con respecto al Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, no debía permitirse el embargo de un buque por créditos derivados de un daño relacionado con el transporte de petróleo u otras sustancias peligrosas o nocivas y por el que debiera pagarse una indemnización a los acreedores en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional que establecieran una responsabilidad estricta y un seguro obligatorio. En cuanto al apartado e), esta delegación consideraba que los buques en peligro no debían ser embargados a causa de los riesgos inherentes a la situación.

11. Otra delegación subrayó que el término “derechos” utilizado en el apartado n) era correcto tal y como estaba utilizado e incluiría todos los gastos en que incurriera un buque en un puerto.

12. Una delegación señaló que la fusión de los apartados s) y v) podría dar lugar a algunos problemas de redacción ya que el párrafo 1) del artículo 4 contenía algunas referencias al párrafo 1) del artículo 1. Sería mejor mantener los apartados s) y v) en su redacción original.

13. Una delegación manifestó graves preocupaciones ante la posibilidad de que se mantuvieran los corchetes del texto introductorio del párrafo 1) del artículo 1, ya que la mayoría del Grupo había manifestado en varias ocasiones su preferencia por una lista abierta. Mantener los corchetes y la lista podría dar lugar a error acerca de las preferencias manifestadas realmente por el Grupo. Sin embargo, el Grupo decidió reafirmarse en su anterior decisión de identificar el problema mediante el uso de corchetes.

14. Se acordó que las observaciones de las delegaciones se reflejarían en el informe del Grupo y que el documento del Grupo de Trabajo oficioso se adjuntaría al informe. También se acordó que la secretaría elaboraría un texto final de todo el proyecto de artículos, con inclusión del párrafo 1 del artículo 1, en consulta con el Presidente y reflejando los debates del Grupo del período de sesiones.

Párrafo 2

15. El Grupo señaló que, en su último período de sesiones, había decidido volver a examinar la definición de embargo recogida en el párrafo 2 del artículo 1 del Convenio de 1952. La mayoría de las delegaciones apoyó en principio la propuesta del Japón (documento JIGE(XI)/3, párrs. 2 y 3) de que se excluyera expresamente en los procedimientos de embargo la consideración de cualquier documento que pudiera ser ejecutado de forma similar a una sentencia. En opinión de varias de estas delegaciones, la expresión **“otros documentos”** que recogía esta propuesta era demasiado imprecisa y habría de encontrarse una redacción adecuada.

16. Se propuso que, si fuera a mantenerse la definición incluida en el párrafo 2) del artículo 1 del Convenio de 1952 con la inclusión de la propuesta presentada por el Japón, podría mantenerse la segunda parte de esa

definición, según estaba recogida en el párrafo 2 del artículo 1, que había sido preparada por el Grupo Intergubernamental Mixto.

17. La propuesta de que la definición de embargo incluyera no sólo una referencia a medidas materiales sino también a la reglamentación de los efectos legales no encontró apoyo debido a que resultaría muy difícil hacer cumplir esos efectos legales en todo el mundo cuando éstos derivaran de la aplicación de leyes nacionales.

18. Tras consultas con varias delegaciones, el Presidente presentó una propuesta de nueva redacción de este párrafo recogida en el documento CRP.3. Teniendo en cuenta varias enmiendas formuladas con motivo de esta propuesta, el Grupo adoptó el siguiente texto:

> **Por "embargo" se entiende toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta como medida precautoria por resolución judicial en garantía de un crédito marítimo, pero no el embargo de un buque en ejecución de una sentencia, un laudo arbitral u otro instrumento ejecutorio.**

19. El Grupo señaló que, en vista de la importancia fundamental de esta definición, era necesario examinarla más a fondo. A este respecto, se manifestaron distintas opiniones sobre la posible inclusión de una referencia a la presencia material del buque en la jurisdicción del Estado donde se produjera el embargo.

20. También se mantuvo un debate sobre la conveniencia de hacer referencia a las limitaciones legales que podrían resultar de un embargo, por ejemplo, la prohibición de hipotecar o vender el buque embargado. El Grupo no logró llegar a un acuerdo sobre la inclusión de alguna cláusula al respecto ya que se consideró que no debían regularse los efectos del embargo en la definición recogida en el Convenio, sino que debían dejarse éstos a la legislación nacional.

Párrafo 3

21. El Grupo aceptó la propuesta presentada por el Reino Unido en los párrafos 10 y 11 del documento JIGE(XI)/3 y consistente en sustituir la definición de **"persona"** por la que figura en el Convenio sobre Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio SNP de 1996.

Párrafo 4

22. El Grupo del período de sesiones no aceptó la propuesta de una delegación de que se incluyeran unas prescripciones adicionales que indicaran que el acreedor debía presentar pruebas del riesgo de que no se atendiera un crédito. En ese contexto se señaló que no debían sobrecargarse innecesariamente las definiciones con disposiciones sustantivas, ya que éstas debían incluirse en otros artículos del Convenio.

Párrafo 5

23. No se formularon observaciones con respecto a este párrafo. El Grupo del período de sesiones aceptó el texto de este párrafo en su versión actual.

24. Algunas delegaciones propusieron que volviera a redactarse el texto en español de este artículo para que el contenido de esta disposición se reflejara de forma positiva, como en el texto inglés, y no de forma negativa.

Artículo 2 - Potestad para embargar

Párrafo 1

25. Se manifestó un apoyo amplio a la propuesta formulada por el Reino Unido en el documento JIGE(XI)/3, párrafo 12, de eliminar la referencia al embargo **"solicitado"** y sustituir la expresión **"practicado"** por **"realizado".** Algunas delegaciones propusieron también incluir la referencia a los **"Estados Contratantes"** del artículo 4 del Convenio de 1952. La propuesta de incluir una referencia al hecho de que el buque debía estar dentro de la jurisdicción de un Estado Contratante no tuvo apoyo porque varias delegaciones consideraron que esta circunstancia era evidente por sí misma.

26. El Grupo debatió si en todos los casos era necesario la decisión de un tribunal para levantar el embargo de un buque. Algunas delegaciones opinaron que podía aceptarse el acuerdo entre acreedor y deudor comunicado debidamente a las autoridades portuarias como prueba suficiente para levantar el embargo sin la intervención del tribunal que lo había autorizado. Este procedimiento sería útil en casos en que las partes hubiesen llegado a un acuerdo durante días feriados cuando los tribunales no funcionaban.

27. La mayoría de delegaciones se opusieron a esta consideración. En su opinión era necesaria la intervención de un tribunal para levantar el embargo

de un buque debido a la necesidad de la certeza jurídica y como base para proteger los posibles intereses de terceras partes. Se hizo también referencia a casos en que de hecho se podía disponer de las autoridades portuarias en todo momento durante los días feriados a fin de garantizar el pronto levantamiento del embargo de un buque.

28. El Grupo del período de sesiones aceptó la propuesta formulada por el Reino Unido sobre la inclusión de la referencia a los **"Estados Contratantes"**, como en el artículo 4 del Convenio de 1952.

Párrafo 2

29. El Grupo del período de sesiones decidió insertar la palabra "sólo" después de "Un buque", de modo que el párrafo dijera "Un buque sólo podrá ser embargado en virtud de...".

Párrafo 3

30. El Grupo del período de sesiones examinó la propuesta de un observador de la Cámara Naviera Internacional de eliminar del presente párrafo las palabras "o esté navegando".

31. Algunas delegaciones sugirieron que sería difícil realizar el embargo de un buque que ya estaba navegando y esto podría plantear también problemas de seguridad. Otras delegaciones respondieron a ello mencionando casos en los que podía conseguirse que regresara un buque que ya estaba navegando, especialmente si los buques estaban todavía dentro de zonas portuarias extensas.

32. Hubo un debate sobre las consecuencias, si las hubiere, del presente párrafo teniendo en cuenta las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Se hizo referencia en relación con ello al párrafo 3 del artículo 28 de esta Convención que reconoce el derecho del Estado ribereño a tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque extranjero que se detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores.

33. En relación con ello se hizo referencia al derecho de persecución del Estado ribereño. Se señaló que el artículo 111 del Convenio sobre el Derecho del Mar permite el ejercicio de este derecho cuando el Estado ribereño tenga

motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. Se afirmó que esta cuestión del derecho público no estaba relacionada con la esfera de aplicación de un posible convenio sobre el embargo.

34. Habida cuenta de los motivos para incluir la posibilidad de embargar un buque aunque estuviera ya navegando, se consideró la posible supresión de las palabras **"o esté navegando"** del proyecto. En opinión de algunas delegaciones el Estado ribereño conservaría en todo caso la posibilidad de embargar un buque que estuviese zarpando o hubiese salido del puerto mientras estuviera dentro de su jurisdicción. Se sugirió que se incluyera en el Convenio términos precisos indicando que el embargo sólo podía practicarse en buques que estuvieran dentro de la jurisdicción del Estado ribereño. Algunas delegaciones prefirieron mantener el texto del párrafo 3) del artículo 2 en su forma actual, pero otras delegaciones prefirieron eliminarlo o poner el párrafo entre corchetes.

35. En opinión de otras delegaciones la supresión se interpretaría como una imposición de limitaciones a la potestad del Estado para arrestar un buque extranjero. En la realidad esta restricción podría conducir a que fuera imposible practicar embargos en muchos casos en que el crédito no se había demostrado adecuadamente por falta de tiempo aunque fuera legítimo. Se hizo referencia también a la diferencia entre la intervención física y los efectos jurídicos de un embargo que en muchos casos creaba confusiones sobre el alcance posible de la aplicación por los Estados de su jurisdicción a este respecto.

36. El Grupo decidió que se dejara entre corchetes el texto del presente párrafo.

Párrafo 4

37. El Grupo aceptó una propuesta de redacción del Reino Unido que figuraba en los párrafos 13 a 15 del documento JIGE(IX)/3 con miras a esclarecer el contenido del texto. El Grupo no pudo aceptar una propuesta para borrar las palabras **"a los efectos de obtener una garantía"**, que algunas delegaciones consideraban superfluas.

Párrafo 5

38. El Grupo del período de sesiones debatió la propuesta presentada por el Reino Unido (JIGE(IX)/3, párr. 16) y decidió que se refiriera únicamente al derecho del Estado donde se **practica** el embargo, con lo que se elimina la referencia al derecho del Estado donde se **solicita** el embargo.

39. Algunas delegaciones señalaron que si bien el Grupo había aprobado alguna propuesta semejante en el párrafo 1, debía establecerse una distinción en relación con el párrafo 5, que se aplicaba a una situación diferente. En este caso era importante referirse a una solicitud de embargo, puesto que estaba relacionado con los aspectos de procedimiento de la lex fori, y también debían recordarse los casos en que se solicitaba el embargo pero éste no era autorizado.

40. El Grupo consideró que debía preferirse el lenguaje utilizado en el Convenio de 1952 y, por consiguiente, el Grupo acordó sustituir las palabras "se haya solicitado o practicado" por "se hizo o solicitó".

41. Una delegación propuso incluir en el texto del presente párrafo una condición en virtud de la cual antes de llevar a cabo un embargo debía informarse sobre el crédito al propietario del buque o a su capitán. La propuesta contenía la salvedad de que esta comunicación no debía constituir una condición para permitir el embargo. La delegación explicó que ésta debía considerarse la única condición de procedimiento que se incluiría en la Convención. Correspondería al derecho nacional decidir quién debía cumplirla y si se impondrían sanciones por falta de cumplimiento, así como qué consecuencia traería consigo la falta de cumplimiento. Se consideró que la inclusión de esta propuesta en la Convención sobre el Embargo impediría que se utilizara el recurso de embargo para presionar a los propietarios de los buques a fin de que pagaran los créditos.

42. La mayoría de las delegaciones se opuso a esta propuesta por la razón de que las cuestiones de procedimiento no debían considerarse incluidas en su totalidad en los derechos nacionales. Se señaló también que al no ser la propuesta una condición previa para autorizar el embargo no se conseguiría su objetivo principal que era evitar una situación en la que las autoridades del Estado donde se había solicitado el embargo impidiesen que el buque se hiciese a la mar.

43. El Grupo no pudo aprobar esta propuesta.

44. El Grupo del período de sesiones examinó una propuesta de Francia (que figura en el documento CRP.1) con arreglo a la cual los Estados Contratantes incluirían en su legislación interna reglas para limitar las consecuencias financieras para los puertos de los embargos de buques. Esta propuesta se correspondía con varias intervenciones de la Asociación Internacional de Puertos sobre la necesidad de ocuparse de las consecuencias que el embargo de buques podría acarrear a los puertos.

45. Se reconoció en general que era necesario reglamentar la cuestión de las consecuencias financieras que tuviese para los puertos el embargo de buques. Algunas delegaciones indicaron que estaban dispuestas a prestar apoyo a esta propuesta pero otras condicionaron su apoyo a una enmienda de la propuesta declarando que la aprobación de leyes por los Estados Contratantes sería optativa y no obligatoria. Una delegación sugirió como opción introducir en el artículo 6 la obligación de que el acreedor ofreciera garantías financieras para costear los gastos en el puerto.

46. Sin embargo, la mayoría de delegaciones opinaron que, a pesar de la necesidad de que hubiera una legislación interna adecuada, la oportunidad y las circunstancias relativas a esta tarea debían quedar enteramente en manos de los Estados. Por lo tanto, no debía incluirse ninguna disposición respecto a ello en una posible convención sobre el embargo.

47. El Grupo no pudo aprobar la propuesta hecha por Francia.

Artículo 3 - Ejercicio del derecho de embargo

48. El Grupo del período de sesiones examinó las tres opciones del texto del párrafo 1 del artículo 3 relativo al ejercicio del derecho de embargo. Se debatió también la nueva propuesta de compromiso formulada por la delegación de los Estados Unidos de América (TD/B/IGE.1/CRP.2):

> "1. Procederá el embargo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo:
>
> a) Si el crédito se hubiere garantizado con un privilegio marítimo y comprendido en una de las categorías siguientes:
>
> i) - v) [como en la opción 1, documento JIGE(IX)/2]; o

b) Si el crédito estuviese garantizado por un privilegio marítimo distinto de los mencionados en el apartado a) y reconocido por la legislación del Estado en que se solicita el embargo; o

c) Si el crédito estuviera basado en una hipoteca inscrita o mortgage o en un gravamen del mismo género; o

d) [Igual que el apartado c) de la opción 3 del documento JIGE(IX)/2, pág. 13]; o

e) [Igual que el apartado d) de la opción 3 del documento JIGE(IX)/2, pág. 13].

Los párrafos 2 y 3 del artículo 3 se mantienen sin modificaciones (JIGE(IX)/2, pág. 14)."

49. La delegación de los Estados Unidos de América explicó que la propuesta se basaba en el presente texto de la opción 3 y en la propuesta que presentó durante el octavo período de sesiones del Grupo Mixto. Si bien la delegación continuaba prefiriendo el texto de la opción 2, reconocía que la opción 2 planteaba graves preocupaciones en algunas delegaciones. Por consiguiente, se formulaba la presente propuesta para facilitar una solución de compromiso. La propuesta introducía los siguientes cambios en la opción 3: a) la palabra "concedido" se cambiaba por "reconocido" para que el tribunal nacional competente pudiera autorizar el embargo de un buque si, sobre la base de una elección del análisis jurídico, el tribunal reconocía el crédito que se reclamaba aunque su derecho nacional no concediera este privilegio; b) se eliminaba la referencia al Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 para que la revisión actual del proyecto del Convenio sobre el Embargo pudiera tener validez independiente sin vinculación directa con aquel Convenio; c) incorporaba algunas enmiendas de redacción propuestas por algunas delegaciones después del octavo período de sesiones del Grupo Mixto. En el apartado b) del párrafo 1 del artículo 3 figuraban las palabras "distintos de los mencionados en el apartado a)". En resumen la propuesta exponía claramente los privilegios marítimos reconocidos en virtud del artículo 4 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval y proporcionaba los medios para aplicar privilegios marítimos distintos de los reconocidos en el artículo 4 del Convenio, sin obligar a ningún Estado a aplicar los privilegios marítimos existentes en virtud del apartado b) del

párrafo 1 del artículo 3. La cuestión quedaba a discreción del derecho nacional del tribunal que examinara el caso.

50. La mayoría de delegaciones consideró que si bien la propuesta de los Estados Unidos de América tenía algunos inconvenientes constituía una buena base para llegar a un compromiso.

51. Algunas delegaciones que habían favorecido la opción 3 o la opción 1 estuvieron dispuestas a aceptar la propuesta si se introducían algunas enmiendas, pues se entendía que la propuesta se correspondía con el compromiso aprobado en virtud del artículo 6 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993. Se señaló que, si bien era esencial mantener separadas las dos Convenciones, era importante también garantizar que las dos Convenciones fueran conformes. Se preguntó si era intencionada la omisión de toda referencia en el párrafo b) al texto del párrafo introductorio del artículo 6 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval. Con arreglo a este artículo 6, sólo los créditos contra “el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque” podían garantizarse mediante un privilegio marítimo nacional. La eliminación de toda referencia explícita a ese artículo sin incorporar lo esencial del párrafo introductorio ampliaría claramente el ámbito del presente Convenio al incluir como motivo de embargo los créditos concedidos a arrendatarios por tiempo y por viaje. La delegación de los Estados Unidos de América confirmó que prefería mantener el presente texto de la propuesta e incluir los créditos concedidos a los arrendatarios por tiempo y por viaje.

52. Una delegación propuso incluir en el párrafo b) las palabras "créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo o el naviero del buque". La mayoría de las delegaciones prestó apoyo a esta propuesta. Se sugirió además que debían añadirse al apartado a) de la propuesta las mismas palabras que figuraban también en el párrafo introductorio del artículo 4 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.

53. Algunas delegaciones pusieron en tela de juicio la utilización de la palabra "inscrito" en el apartado b). Otros propusieron utilizar también la palabra "inscrito" en la referencia a " mortgage " o gravámenes del mismo género. Una delegación sugirió utilizar en el apartado c) las palabras

"una hipoteca o un mortgage o un gravamen inscribible del mismo género" del párrafo 1 del artículo 1. Otra delegación propuso utilizar en el inciso v) del apartado a) del párrafo 1 las mismas palabras que en el apartado e) del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.

54. Algunas delegaciones preferían utilizar en el texto inglés la palabra "granted" en lugar de " recognized " del apartado b). Se señaló que de lo contrario la propuesta podía alentar que se eligiera el foro más conveniente y no promovería la armonización del derecho.

55. Algunas delegaciones expresaron dudas sobre la necesidad de mantener el inciso ii) del apartado d) del párrafo 1 y el apartado b del párrafo 2 del artículo 3. Estas delegaciones preferían el enfoque del Convenio de 1952 y proponían impedir los embargos por créditos no garantizados por privilegios marítimos y en virtud de los cuales estaban obligados personalmente los arrendatarios a casco desnudo y los arrendatarios por tiempo.
En consecuencia, estas delegaciones propusieron eliminar estos apartados.

56. Una delegación declaró que el objeto del Convenio sobre el Embargo era garantizar el libre movimiento del buque y favorecer el comercio marítimo internacional. En consecuencia protegería no solamente los intereses de los armadores sino también de todos los participantes en el comercio internacional incluidos los propietarios de las cargas, los arrendatarios, las autoridades portuarias, los bancos, etc. Por consiguiente, interesaba a toda la industria restringir los embargos a los casos de necesidad absoluta. En opinión de esta delegación sólo debía permitirse el embargo cuando el propietario estuviera obligado en virtud del crédito. En los casos en que el propietario no estuviera obligado en virtud del crédito el embargo debía permitirse únicamente en casos excepcionales, por ejemplo cuando el crédito estuviera garantizado por un privilegio marítimo. Por consiguiente, esta delegación apoyaba suprimir el inciso ii) del apartado d) del párrafo 1 y el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo.

57. Una delegación dudó que fuera necesario el párrafo 3 del presente artículo. Se había explicado que este párrafo formaba parte del compromiso alcanzado en Lisboa para prohibir los embargos por créditos de los que el buque no era responsable.

58. El Grupo del período de sesiones examinó también una propuesta de la delegación del Reino Unido (que figura en el documento JIGE(IX)/3). Esta delegación prefirió que no se vinculara expresamente los dos convenios, especialmente si la lista de créditos marítimos del párrafo 1 del artículo 1 tenía que ser exhaustiva. Toda vinculación, si se consideraba necesaria, debía limitarse únicamente a referencias a los privilegios marítimos reconocidos por el derecho del Estado en que se practicaba el embargo. Por consiguiente, se proponía enmendar los párrafos a) y b) del modo siguiente:

"a) si el crédito se hubiese garantizado con un privilegio marítimo con arreglo al derecho del Estado donde se practicase el embargo;

b) si el crédito estuviera basado en una hipoteca, un mortgage o un gravamen inscribible o del mismo género;"

Esta propuesta recibió el apoyo de algunas delegaciones.

59. El observador del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores propuso que se examinara la posibilidad de incluir los buques arrendados por tiempo en el inciso ii) del apartado d) del párrafo 1 y que se diera mayor amplitud a las posibilidades de embargo, habida cuenta de que era un recurso inferior al de un privilegio y no siempre terminaba en una venta forzada puesto que el buque se dejaba en libertad cuando se ofrecía una garantía.

60. El observador del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores expresó su preocupación por el hecho de que los intereses de los proveedores de buques quedaran afectados negativamente por algunos de los cambios introducidos en el Convenio sobre el Embargo. Antes de la aprobación del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 los proveedores de buques tenían un privilegio marítimo con respecto a su crédito. Los cambios introducidos en el Convenio de 1993, así como en el Convenio sobre el Arresto debilitarían considerablemente la posición de los proveedores de buques.

61. El observador de la Asociación de Libre Comercio apoyó la propuesta de los Estados Unidos de América y llamó a la atención el hecho de que los acuerdos bilaterales entre los Estados a menudo impedían que la tripulación embargara un buque para garantizar su crédito.

62. La observadora de la Cámara Naviera Internacional prefirió el texto de la opción 1 pero consideró que al ser imposible que se aceptara esta opción debía encontrarse un compromiso. Por lo tanto, sugirió que se considerara la posibilidad de poner entre corchetes la propuesta de los Estados Unidos de América, en la forma enmendada por algunas delegaciones, al igual que la palabra "como" del párrafo 1 del artículo 1.

63. Habida cuenta de todo lo anterior, el Grupo del período de sesiones decidió adoptar como base la propuesta de la delegación de los Estados Unidos de América e introducir las siguientes enmiendas:

i) incluir en el apartado a) las palabras "créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque" del párrafo introductorio del artículo 4 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval;

ii) poner entre corchetes el apartado d) añadiendo palabras semejantes del párrafo introductorio del artículo 6 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval;

iii) utilizar en el apartado c) las palabras "una hipoteca o mortgage o gravamen inscribible del mismo género del párrafo 1 del artículo 1; debería considerarse también si el término "inscribible" era el término correcto que podría utilizarse en este contexto;

iv) poner entre corchetes el inciso ii) del apartado d) y el apartado b) del párrafo 2 del texto del Grupo Mixto;

v) introducir el concepto de créditos nacidos de culpa extracontractual del artículo 4 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval en el inciso v) del apartado a) del párrafo 1 incluyendo entre paréntesis las palabras "nacidos de culpa extracontractual" después de "pérdidas o daños materiales".

Artículo 4 - Levantamiento del embargo

Párrafo 1

64. El Grupo examinó la propuesta del Japón (documento JIGE(IX)/3) de que el Grupo repitiera el texto del Convenio de 1952 en la medida en que éste excluía el levantamiento obligatorio del embargo cuando se hubiera prestado una garantía en el caso de embargo relativo a litigios sobre la propiedad o

posesión de un buque. Esta disposición se debería añadir al presente párrafo 1. En una segunda frase se incluiría la segunda frase del primer párrafo del artículo 5 del Convenio de 1952 con las dos correcciones siguientes derivadas de lo anterior: la supresión de las expresiones **“o cualquier otra autoridad judicial competente”** y **“cuando éste haya prestado garantías suficientes”**.

65. El Grupo aceptó esta proposición.

Párrafo 2

66. El Grupo examinó la propuesta formulada por el Reino Unido (documento JIGE(IX)/3) de suprimir la referencia al valor del buque.

67. Esta propuesta recibió el apoyo de varias delegaciones sobre la base de que la cuantía de la limitación aplicable para determinar la fianza excede muy a menudo del valor del buque.

68. Otras delegaciones se opusieron a la propuesta. A su juicio, la fianza prestada para obtener el levantamiento del embargo debería guardar estrecha relación con el valor del buque, que en última instancia sería el único valor que podría obtenerse en caso de venta forzosa. Algunas de estas delegaciones precisaron que el párrafo 5 del artículo 8 dejaba claro que el Convenio sobre el embargo no afectaría a la aplicación de convenios internacionales que prevén la limitación de la responsabilidad.

69. El Grupo decidió poner entre corchetes la expresión “que no podrá exceder del valor del buque”.

Párrafo 3

70. No se formularon comentarios sobre este párrafo.

Párrafo 4

71. El Grupo tomó nota de las opiniones de dos delegaciones, según las cuales se debería incluir la expresión **“con respecto al mismo crédito"** en los apartados a) y b) después de la primera referencia a la fianza prestada en un Estado Parte.

72. El Grupo examinó la posibilidad de suprimir en el apartado a) la frase **“salvo que, por circunstancias excepcionales, tal cancelación fuere injusta”**. Algunas delegaciones se inclinaban por esta supresión, a la vista del

significado impreciso de la palabra **“injusta”** y de la escasa probabilidad de aplicación de esta disposición.

73. Otras delegaciones, aun aceptando que la terminología era imperfecta, opinaron que la disposición era necesaria para contemplar todo posible caso en el que las decisiones adoptadas dentro de la jurisdicción de un Estado no parte pudieran afectar a la aplicación por un Estado Parte de las disposiciones básicas del Convenio en materia de prestación de fianza.

74. El Grupo decidió mantener la frase entre corchetes.

75. A la vista de la decisión adoptada sobre el párrafo 2 del artículo 4, el Grupo decidió mantener entre corchetes la referencia al valor del buque que aparece en el apartado b) del párrafo 4.

Artículo 5 - Derechos de reembargo y pluralidad de embargos

76. El Grupo examinó las dos opciones posibles del proyecto de artículos. La mayoría de las delegaciones se inclinaron por el texto de la opción 1, al considerar que proporcionaba una base clara y equilibrada para el estudio del derecho de reembargo y de la pluralidad de embargos. A juicio de estas delegaciones la opción 2 resultaba demasiado restrictiva. Sin embargo, se expresaron algunas dudas en cuanto al apartado c) de la opción 1.
Se consideró que era ambiguo, por ejemplo en la utilización de expresiones tales como "mediante la adopción de medidas razonables", que podrían prestarse a diferentes interpretaciones. Algunas delegaciones prefirieron la opción 2, con el objeto de restringir el derecho de reembargo y aumentar la eficiencia del comercio marítimo.

77. A juicio de una delegación, la opción 1 no servía los intereses del Convenio. Se precisó también que la cuestión de la suficiencia de las garantías a los efectos del embargo de buques estaba cubierta por las disposiciones del artículo 4. Esta delegación cuestionó el momento y la autoridad competente para decidir sobre la suficiencia de la garantía a los efectos del inciso a) del párrafo 1 del artículo 5. A su juicio, el inciso a) del párrafo 1 del artículo 5 sólo sería pertinente si las circunstancias del caso hubieran cambiado. Se precisó que tal situación sólo podría surgir en una etapa ulterior después de que se hubiera levantado el embargo del buque tras la prestación de una fianza cuya naturaleza y cuantía hubieran sido acordadas por las Partes o determinadas por el Tribunal.

Una delegación propuso que si se aceptaran las propuestas de modificar el párrafo 2 del artículo 4 con la inclusión de una referencia a la "limitación global de la responsabilidad del buque" o "el volumen del crédito" se introdujeran las consiguientes enmiendas en el inciso a) del párrafo 1 del artículo 5.

78. El observador de la Cámara Naviera Internacional recordó que los comentarios presentados por su delegación durante el octavo período de sesiones del Grupo Mixto (contenidos en el documento JIGE/(IX)/4) seguían siendo válidos. Su delegación apoyaba el texto de la opción 2 a fin de limitar el derecho de reembargo a circunstancias específicas y claramente definidas.

79. El observador del Comité Marítimo Internacional (CMI) expresó sus dudas en cuanto a si el párrafo 2 del artículo 5 cubría la situación que surgía cuando el buque embargado era objeto de una venta forzosa cuyos ingresos no eran suficientes para satisfacer el crédito.

80. El Grupo acordó mantener el texto de la opción 1 con el inciso c) entre corchetes y suprimir la opción 2.

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

Párrafo 1

81. Algunas delegaciones apoyaron la opinión expresada por el observador de la Cámara Naviera Internacional de que se impusiera al acreedor la obligación de prestar fianza para responder de los perjuicios que pudieran irrogarse al demandado y de los que se pueda tener como responsable al acreedor. Así, se propuso que el párrafo 1 contuviera una disposición que obligara al tribunal a imponer al acreedor que solicite el ambargo del buque la obligación de prestar fianza. En consecuencia el término **“podrá”** sería sustituido por **“deberá”**. La mayoría de las delegaciones rechazaron esta propuesta. A su juicio, los tribunales deben gozar de la facultad discrecional de decidir si es necesario imponer fianza al acreedor, así como la cuantía y las condiciones de esa fianza. A este respecto se hizo referencia al derecho de los tripulantes de solicitar el embargo de un buque para asegurar el pago de sus salarios: su derecho a obtener el embargo debe ser reconocido incluso en el caso de que no puedan prestar fianza. Sin embargo, a juicio de las

delegaciones partidarias de la sustitución de **“podrá”** por **“deberá”**, estas situaciones estaban adecuadamente previstas en los restantes párrafos del artículo.

82. El Grupo examinó la propuesta formulada por el Reino Unido (documento JIGE(IX)/3, párrs. 25 y 26) de que se suprimieran las palabras “o no estar justificado” con referencia al embargo en el apartado a) del párrafo 1 y en el apartado a) del párrafo 2. Se dijo que, con la excepción del embargo ilícito, no debe penalizarse al acreedor que haya procedido a embargar un buque aunque luego se falle en contra en lo que respecta al fondo del litigio. Varias delegaciones se opusieron a esta propuesta. A su juicio, la supresión propuesta limitaría las posibilidades de defensa del demandado, que se vería obligado a demostrar la existencia de mala fe en el acreedor para obtener indemnización por las pérdidas derivadas del embargo. En cuanto al argumento de que la referencia al embargo que no está justificado podría entrar en conflicto con la legislación interna, se señaló que esos conflictos podrían evitarse por aplicación del párrafo 3 de este artículo, según el cual la responsabilidad del acreedor se determinaría por aplicación de la ley del Estado en que se haya practicado el embargo.

83. Se señaló que si bien en el párrafo 1 del artículo 7 se hacía referencia a la competencia para conocer del fondo del litigio no sólo en conexión con los embargos ya practicados sino también con la fianza prestada para impedir el embargo, la referencia a este último caso no se había incluido en el párrafo 2 del artículo 6. A este respecto, se sugirió la posibilidad de incluir en este párrafo una referencia a la **“fianza para impedir el embargo”** u **“obtener la liberación del buque”**.

84. El Grupo acordó mantener el texto del artículo 6 en sus términos actuales, pero con las palabras **“o no estar justificado”** entre corchetes en el apartado a) del párrafo 1 y en el apartado a) del párrafo 2.

Párrafos 2, 3, 4 y 5

85. No se formularon comentarios específicos sobre estos párrafos.

Artículo 7 - Competencia para conocer del fondo del litigio

86. En respuesta a una pregunta sobre las razones de ampliar en el proyecto de artículo 7 la competencia para conocer del fondo del litigio, el

observador del CMI explicó que el párrafo 1 del artículo 7 del Convenio de 1952 no constituía de hecho un acomodo entre los sistemas basados en el derecho civil y los sistemas basados en el common law, como pretendía ser. En consecuencia, los países del common law mantenían su sistema, en virtud del cual el embargo decretado para créditos marítimos determinaba la competencia, en tanto que en los países del derecho civil la competencia venía únicamente determinada por el Convenio con respecto a ciertos créditos sin motivación específica. En aras de la uniformidad, los redactores del texto de la CMI de 1985 consideraron necesario el reconocimiento de la competencia en todos los casos y no solamente respecto de ciertos créditos marítimos. El observador de la CMI propuso también la inclusión de una referencia a un "tribunal arbitral" en el párrafo 5 del artículo 7 a continuación de las palabras "tribunal competente", con lo que la frase rezaría "... si se entabla la demanda ante un tribunal competente o un tribunal arbitral de otro Estado...".

87. Una delegación cuestionó el derecho aplicable a la situación que surgía cuando las Partes acordaban válidamente someter el litigio a un tribunal de otro Estado en aplicación del párrafo 1 del artículo 7. Algunas otras delegaciones propusieron la supresión de la palabra "válidamente" en el párrafo 1 del artículo 7 pues no estaba lo bastante clara y podría dar lugar a controversias. Una delegación precisó que se debería revisar la traducción de los términos " claim", "claimant" y "maritime claim" al árabe.

88. El Grupo decidió mantener el artículo 7 del texto del Grupo Intergubernamental Mixto, con la adición de las palabras "tribunal arbitral" en el párrafo 5.

Artículo 8 - Aplicación

Párrafo 1

89. El observador de ALDENAVE se refirió al hecho de que este párrafo haría las disposiciones del Convenio aplicables a todo buque de navegación marítima, independientemente del pabellón que enarbole. Propuso seguir el criterio adoptado en el párrafo 1 del artículo 13 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, añadiendo al final del párrafo la

frase siguiente: “a condición de que el buque embargado del Estado que no sea parte en el Convenio esté sometido a la jurisdicción del Estado Parte en el momento del embargo”.

90. Una delegación apoyó esta propuesta, a reserva de algunos cambios de redacción. Otra delegación se inclinó por el enfoque estricto del Convenio de 1952. Aunque el artículo 8 del nuevo proyecto extendía el campo de aplicación del Convenio, el artículo 9 tenía el efecto opuesto. A juicio de esta delegación, si se adoptara el enfoque de 1952 no serían necesarias nuevas disposiciones o reservas. Sin embargo, esta propuesta sólo contó con el apoyo de otra delegación.

91. El observador de la CMI dijo que el párrafo 2 del artículo 8 del Convenio de 1952 extendía el derecho de embargo en relación con los créditos marítimos a los buques que enarbolaran el pabellón de un Estado no contratante, pero no extendía a esos buques el beneficio previsto en el artículo 2. Surgía un problema como consecuencia de la diferencia de los términos de los párrafos 1 y 2 del artículo 8. El nuevo texto redactado en Lisboa era más preciso y se armonizaba con el criterio adoptado por los nuevos convenios, como el Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993.

92. La mayoría de las delegaciones se inclinaron por el texto del Grupo y manifestaron que no podían aceptar la introducción en el artículo 8 del concepto del párrafo 1 del artículo 13 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, que preveía que el buque estuviera sometido a la jurisdicción del Estado Parte. Ello se consideró innecesario, porque era evidente que el tribunal no podría proceder al embargo si no fuera competente para ello. Por consiguiente, la mayoría de las delegaciones prefirió mantener el presente texto del párrafo 1 del artículo 8.

93. Una delegación propuso la siguiente adición al párrafo 1 del artículo 8: “a condición de que el buque del Estado no contratante embargado se encuentre bajo la jurisdicción del Estado contratante en el momento en que se procede al embargo”. Otra delegación propuso una segunda posibilidad más en consonancia con el Convenio de 1952: “El presente Convenio se aplicará a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte”.

94. Otra delegación propuso una tercera posibilidad, consistente en la adición de la frase siguiente al párrafo 1 del artículo 8: “siempre que el buque se encuentre dentro de la jurisdicción del Estado Parte”.

95. La mayoría de las delegaciones se inclinaron por la segunda opción, que consideraron más sencilla y concisa.

96. Una delegación dijo que el Convenio se debería aplicar a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte en que se ha dictado la orden. Esta delegación pidió que la propuesta se incluyera en una nota de pie de página del proyecto de texto. Otras delegaciones apoyaron esta propuesta.

97. Varias delegaciones indicaron la conveniencia de añadir a la segunda posibilidad las palabras siguientes: “enarbole o no el pabellón de un Estado Parte”. Finalmente se acordó que el texto dijera lo siguiente:

> “El presente Convenio se aplicará a todo buque de navegación marítima que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, enarbole o no el pabellón de un Estado Parte.”

98. Para reflejar la opinión de cuatro delegaciones, se acordó asimismo incluir una nota con la adición siguiente: “en que se ha dictado la orden” a continuación de “... la jurisdicción de un Estado Parte”.

Párrafo 2

99. El observador de ALDENAVE propuso alinear el párrafo con el párrafo 1 del artículo 3 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas concernientes a las Inmunidades de los Buques de Estado, 1926, y que se conceda la inmunidad al buque en el momento en que surge la causa de la acción.

100. El Grupo acordó mantener el párrafo en sus términos actuales, a reserva de la consideración de una propuesta escrita de ALDENAVE.

Párrafo 3

101. A juicio de una delegación este párrafo debería constituir un artículo independiente o formar parte del artículo 3. El Grupo aceptó el contenido del párrafo y decidió aplazar su decisión sobre el lugar que debería ocupar.

Párrafo 4

102. El observador de la AIP dijo que su organización estaba en la actualidad realizando una encuesta destinada a averiguar los efectos no deseados del embargo de buques en puertos. Las respuestas recibidas hasta el momento dejaban claro que si bien los grandes puertos disfrutaban en general de un buen nivel de protección jurídica, lamentablemente no sucedía lo mismo en los puertos de los países en desarrollo, en los que los buques embargados solían perturbar la actividad comercial y, al ocupar en algunas ocasiones hasta el 20% de su capacidad, podían afectar gravemente a otros usuarios. Se propuso que las disposiciones del nuevo Convenio reflejaran los intereses de los puertos, que deberían ser considerados como terceros directamente afectados por el embargo. Una delegación se asoció a las observaciones de la AIP y dijo que presentaría una propuesta escrita en relación con el párrafo 5 del artículo 2.

103. Una delegación expresó su preocupación ante el elevado número de poderes conferidos a las autoridades portuarias, que estaban protegidas por el derecho de retención y a veces por el derecho interno que permitía el embargo de buques.

104. El observador de la CMI dijo que el objeto de la disposición era dar libertad a las autoridades marítimas que deseaban retener un buque o impedir que se hiciera a la mar dentro de su jurisdicción por razones de seguridad.

105. Algunas delegaciones apoyaron el mantenimiento del párrafo en su redacción actual.

106. El Grupo decidió mantener el texto actual pero acordó examinar cualquier propuesta escrita en relación con el párrafo 5 del artículo 2.

Párrafo 5

107. El Grupo acordó mantener el texto actual del párrafo 5 del artículo 8.

Párrafo 6

108. El Grupo acordó mantener el texto actual del párrafo 6 del artículo 8.

Párrafo 7

109. El Grupo acordó mantener el texto actual del párrafo 7 del artículo 8.

Artículo 9 - Reservas

110. El Grupo acordó mantener el texto actual del artículo 9.