



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

Distr.  
LIMITADA

TD/B/IGE.1/L.2/Add.1  
6 de diciembre de 1996

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

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

Documento del Grupo de Trabajo oficioso sobre el artículo 1

El Grupo de Trabajo oficioso se reunió del 2 al 4 de diciembre de 1996.  
El Grupo estuvo presidido por el Sr. P. Calmon Filho (Brasil) y a sus  
reuniones asistieron delegaciones del Brasil, el Canadá, China,  
los Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, Grecia, México,  
los Países Bajos, Suecia, Suiza y el Reino Unido.

Artículo 1 - Definiciones

Párrafo 1 del artículo 1

1. Por "crédito marítimo" se entiende toda alegación de un derecho de  
un crédito concerniente a la propiedad, la construcción, la posesión, la  
administración, la explotación o el comercio de un buque, o que  
concerniente a una hipoteca o mortgage o a un gravamen inscribible del mismo

género impuesto sobre un buque ~~o a operaciones de asistencia o salvamento relativas a un buque~~, como toda alegación de un derecho o de un crédito con respecto a: 1/

a) La pérdida o daños 2/ materiales causados por la explotación del buque ~~distintos de la pérdida o daños ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque;~~

b) La muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa 3/ con la explotación del buque;

c) Las operaciones de asistencia y salvamento;

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

d) Un acto o tentativa tendiente a eliminar un posible daño, con inclusión de los daños ambientales, o de medidas preventivas u operaciones de índole análoga, en virtud o no de un convenio internacional, de una ley o reglamento de un contrato, o pérdidas en que hayan incurrido, o que puedan incurrir terceros 4/;

e) Los gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación o la destrucción de los restos del buque o de su cargamento 5/;

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

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

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

i) Avería gruesa;

j) Remolque;

k) Practicaje;

l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) o servicios suministrados al buque para su explotación o mantenimiento;

m) La construcción, reparación, o equipo del buque;

- n) Los derechos y gravámenes de puerto, de canal y de otras vías navegables ~~y de practicaje~~;
- o) Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
- p) ~~Los desembolsos hechos por el capitán, el propietario, el arrendatario a casco desnudo u otros fletadores o agentes, o por su cuenta, en relación con el buque;~~
- p) Los desembolsos hechos por el capitán y los desembolsos hechos por los cargadores, los arrendatarios a casco desnudo, otros arrendatarios o agentes, por cuenta del buque o de sus propietarios;
- q) Las primas de seguros (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque 6/;
- r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque 7/;
- s) Todo litigio relativo a la propiedad o a la posesión del buque o resultante de un contrato de compraventa del buque;
- t) Todo litigio entre los copropietarios del buque acerca de la utilización del buque o del producto de su explotación;
- u) Una hipoteca o mortgage inscrita o un gravamen inscribible del mismo genero que pesen sobre el buque;
- v) ~~Todo litigio resultante de un contrato de compraventa del buque.~~

Notas :

- i) Enmiendas acordadas en Londres (TD/B/CN.4/GE.2/10, págs. 15 y 16) en su versión revisada en Ginebra;
- ii) Enmiendas acordadas en Ginebra

**El Grupo acuerda asimismo que en el futuro será necesario reexaminar la redacción en los casos en los que una restricción de un privilegio marítimo resulte inapropiada con respecto a un crédito marítimo.**

-----

---

1/ Observaciones de la delegación de los Países Bajos: "añadir el siguiente apartado: (...) un privilegio marítimo que la legislación del Estado en el que se efectúe el embargo conceda, contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el administrador o el que explote el buque".

Puesto que la labor del Grupo de Trabajo consiste en asegurarse de que todos los créditos que estén garantizados por un privilegio marítimo en virtud del Convenio MLM, de 1993, se incluyen en la lista de créditos marítimos del artículo 1 (véase el documento JIGE(VIII)/7, párr. 18), esta propuesta se hizo para asegurarse de que también se incluyan en la lista del artículo 1 los privilegios marítimos nacionales concedidos en virtud del artículo 6 del Convenio MLM, de 1993.

2/ Las delegaciones de China y de Grecia no están de acuerdo con la supresión de la palabra "materiales".

3/ El Grupo no ha llegado a un acuerdo sobre si la palabra "directa" ha de conservarse o suprimirse.

4/ Observaciones de la delegación de Grecia sobre el apartado d) del párrafo 1 del artículo 1: cuando se negoció el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, de 1993, se alcanzó una solución de transacción, reflejada en el párrafo 2 del artículo 4 de dicho Convenio, en el que se establece que ningún privilegio marítimo gravará un buque en garantía de los créditos que nazcan o resulten de los casos mencionados en esa disposición.

La misma solución de transición debería reflejarse en los proyectos de artículos para las nuevas reglas sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima.

Por consiguiente, no debería procederse al embargo de buques por créditos resultantes de: a) los daños producidos en relación con el transporte marítimo de petróleo u otras sustancias peligrosas o tóxicas, respecto de los cuales se prevé el pago de indemnizaciones a los acreedores en aplicación de convenios internacionales o leyes nacionales que establecen la responsabilidad civil causal y el seguro obligatorio u otros medios para atender las reclamaciones, b) las propiedades radiactivas o una combinación de propiedades radiactivas de combustible nuclear o de productos o desechos radiactivos.

5/ Observaciones de la delegación de Grecia sobre el apartado e) del párrafo 1 del artículo 1: "Al analizar esta definición, Grecia desearía aclarar a todas las partes que un buque en peligro no puede ser objeto de embargo debido a los enormes riesgos que ello implicaría para la seguridad de los pasajeros, la tripulación y el cargamento del buque, así como para el buque mismo y el medio ambiente".

6/ Observaciones de la delegación de Grecia sobre el apartado q) del párrafo 1 del artículo 1: la delegación de Grecia tiene algunas dudas sobre la aplicación exacta de esta disposición en varias jurisdicciones, en las que pudieran darse circunstancias particulares.

7/ Observaciones de las delegaciones de China y de Grecia sobre el apartado r) del párrafo 1 del artículo 1: las dos delegaciones opinan que las disposiciones de este apartado son muy vagas y pueden conducir a situaciones en las que podría procederse al embargo de un buque por sumas de dinero muy pequeñas.

Por consiguiente, ambas delegaciones estiman que este apartado debería suprimirse, teniendo también presente que las comisiones, corretajes u honorarios de agencias que se mencionan en él resultan de los contratos. Por consiguiente, el acreedor tiene la posibilidad clara de verificar la credibilidad del propietario antes de la firma del contrato.