



Conferencia de las  
Naciones Unidas sobre  
Comercio y Desarrollo

Distr.  
GENERAL

TD/B/44/3  
TD/B/IGE.1/4  
6 de febrero de 1997

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

---

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO

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

celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra,  
del 2 al 6 de diciembre de 1996

El documento adjunto (JIGE(IX)/4)\* contiene el informe sobre el noveno período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas.

---

\* Distribuido asimismo por la OMI con la signatura LEG/MLM/41.

Distr.  
GENERAL

JIGE(IX)/4  
6 de febrero de 1997

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

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

Noveno período de sesiones

Ginebra, 2 a 6 de diciembre de 1996

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

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION . . . . .	1 - 4	3
I. EXAMEN DE LA REVISION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA, 1952 (tema 3 del programa) . . . . .	5 - 10	4
II. CUESTIONES DE ORGANIZACION . . . . .	11 - 16	6

Anexos

I. Recomendación aprobada por el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos en su noveno período de sesiones . . . . .		8
II. Informe sobre la labor del Grupo plenario del período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas en su noveno período de sesiones . . . . .		9
III. Informe sobre la labor del Grupo plenario del período de sesiones . . . . .		28
IV. Asistencia . . . . .		32

## INTRODUCCION

1. El Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), celebró su noveno período de sesiones en el Palacio de las Naciones (Ginebra), del 2 al 6 de diciembre de 1996.

2. Durante el período de sesiones, se celebraron dos sesiones plenarias y ocho reuniones oficiosas del grupo plenario del período de sesiones.

### Declaración inaugural

3. El Secretario General Adjunto de la UNCTAD, hablando también en nombre del Secretario General de la OMI, dijo que el Grupo tenía por misión elaborar un marco jurídico que protegiera los intereses de los propietarios de la carga y del buque garantizando la libre circulación de los buques y prohibiendo su embargo preventivo por alegaciones de derechos o créditos injustificados y alegaciones de derechos o créditos no relacionados con la explotación de los buques. Un marco jurídico apropiado y ampliamente aceptado por la comunidad internacional contribuiría a aumentar la uniformidad internacional de las normas que se aplicaban a la ejecución de los créditos marítimos. Felicitó al Grupo Mixto por los avances logrados durante los dos períodos de sesiones dedicados a la revisión del Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques de 1952; le complacía especialmente que se hubiera trabajado en una excelente atmósfera de cooperación entre los dos organismos de las Naciones Unidas y el sector privado, en particular el Comité Marítimo Internacional (CMI), que había prestado al Grupo una asistencia muy valiosa.

4. De conformidad con las decisiones adoptadas en la IX UNCTAD, se había confiado a la UNCTAD una función nueva y revitalizada. Se habían simplificado sus mandatos, que se centraban ahora en cuestiones fundamentales directamente relacionadas con el comercio y el desarrollo. Tanto el mecanismo intergubernamental como la secretaría habían sido objeto de un proceso de reestructuración y reorientación y se había fijado un nuevo orden de prioridades para sus trabajos, con el fin de que pudieran responder mejor a los nuevos problemas. Como resultado de estos cambios estructurales, éste sería el último período de sesiones del Grupo que se celebraría en la UNCTAD. No obstante, en principio la UNCTAD continuaría cooperando con la OMI hasta la finalización de las tareas del Grupo Mixto.

### Capítulo I

EXAMEN DE LA REVISION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA  
UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL EMBARGO  
PREVENTIVO DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA, 1952  
(Tema 3 del programa)

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

"Examen de la revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, 1952. Nota de las secretarías de la UNCTAD y de la OMI" (JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39);

"Recopilación de comentarios y propuestas de los gobiernos acerca del proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques. Nota de la secretaría de la UNCTAD" (JIGE(IX)/3-TD/B/IGE.1/3-LEG/MLM/40).

6. En su sesión plenaria inaugural, el Grupo Intergubernamental Mixto decidió continuar su examen de este tema en el marco de un grupo plenario oficioso del período de sesiones.

7. Durante ocho reuniones oficiosas, el grupo plenario del período de sesiones examinó el 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. Pidió al grupo de trabajo oficioso establecido en su octavo período de sesiones que siguiera examinando el párrafo 1 del artículo 1 relativo a las definiciones.

#### Decisión del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos

8. En su segunda sesión plenaria (de clausura), celebrada el 6 de diciembre de 1996, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos aprobó el informe del grupo plenario del período de sesiones (TD/B/IGE.1/L.2), con las modificaciones introducidas verbalmente en la reunión de clausura del grupo del período de sesiones, así como el documento preparado por el grupo de trabajo oficioso sobre el párrafo 1 del artículo 1 (TD/B/IGE.1/L.2/Add.1). (Véanse el informe del grupo del período de sesiones y el documento del grupo de trabajo oficioso en los anexos II y III, respectivamente.)

9. El Grupo Intergubernamental de Expertos decidió también que las secretarías de la UNCTAD y de la OMI, en consulta con el Presidente del Grupo Intergubernamental y sobre la base de las decisiones del Grupo, prepararan un documento que contuviera el proyecto revisado de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima. El documento serviría de base para la labor de una posible conferencia diplomática convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas (véase el proyecto revisado de artículos en el documento JIGE(IX)/5-TD/B/IGE.1/5-LEG/MLM/42).

10. Por último, el Grupo Intergubernamental de Expertos aprobó un proyecto de recomendación sobre la convocatoria de una conferencia diplomática (TD/B/IGE.1/L.3), con las modificaciones introducidas verbalmente (véase el texto de la recomendación en el anexo I).

## Capítulo II

### CUESTIONES DE ORGANIZACION

#### A. Inauguración del período de sesiones

11. El noveno período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos fue inaugurado el 2 de diciembre de 1996 por el Sr. C. Fortín, Secretario General Adjunto de la UNCTAD.

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

12. En su sesión plenaria inaugural, celebrada el 2 de diciembre de 1996, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos eligió Presidente al Sr. K.-J. Gombrii (Noruega) y Vicepresidente a la Sra. I. I. Barinova (Federación de Rusia). Por consiguiente, la Mesa del noveno período de sesiones quedó integrada de la siguiente manera:

<u>Presidente:</u>	Sr. K.-J. Gombrii	(Noruega)
<u>Vicepresidentes:</u>	Sr. I. Melo Ruiz	(México)
	Sra. I. I. Barinova	(Federación de Rusia)
<u>Vicepresidente/Relator:</u>	Sr. Zengjie Zhu	(China)

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

13. En su sesión plenaria inaugural, celebrada el 2 de diciembre de 1996, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos aprobó el programa provisional, que figuraba en el documento (JIGE(IX)/1-TD/B/IGE.1/1-LEG/MLM/38. Así pues, el programa del noveno período de sesiones fue el siguiente:

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

14. También en la sesión plenaria inaugural, el Grupo Intergubernamental Mixto decidió establecer un grupo plenario oficioso del período de sesiones para que examinara el tema 3 del programa.

D. Programa provisional y fecha del próximo período de sesiones  
(Tema 4 del programa)

15. El Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos consideró que había terminado su labor sobre el tema que se le había encomendado y que la cuestión de un futuro período de sesiones deberían decidirla los órganos de que dependía.

E. Aprobación del informe sobre el noveno período de sesiones  
(Tema 6 del programa)

16. En su sesión plenaria de clausura, celebrada el 6 de diciembre de 1996, el Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos aprobó su proyecto de informe (TD/B/IGE.1/L.1) y autorizó al Relator a completar el texto teniendo presentes las deliberaciones de la sesión plenaria de clausura.



Anexo I

RECOMENDACION APROBADA POR EL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL MIXTO  
DE EXPERTOS EN SU NOVENO PERIODO DE SESIONES

El Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas recomienda al Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) y a la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD que, sobre la base de la valiosa labor efectuada hasta el momento, estudien de manera favorable la posibilidad de proponer a la Asamblea General de las Naciones Unidas la convocación de una conferencia diplomática para estudiar y adoptar un convenio acerca de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima basándose en el proyecto de artículos preparado por el Grupo de Expertos.

Anexo II

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; muchas 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 convino en que la cuestión era decisiva y 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 (véase el anexo III) 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 mencionó la tarea del Grupo de Trabajo de asegurarse de que la lista de créditos marítimos que figuraba en el artículo 1 incluía todos los créditos marítimos con rango de privilegio marítimo de conformidad con el Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, pero que no se limitaban necesariamente a los créditos marítimos con rango de privilegio marítimo.

7. Una delegación indicó que los apartados a) y h) se superponían y que en consecuencia debía suprimirse el apartado h). Lo mismo cabía decir de la última frase del apartado d), que hacía referencia a "o pérdidas en que hayan incurrido, o es probable que incurran, terceros", dado que en el apartado a) también se mencionaba la "pérdida".

8. 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).

9. 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.

10. 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.

11. 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. Una delegación señaló que en el Grupo de Trabajo no se había examinado la cuestión concreta de la inserción de la palabra "cargadores". 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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

16. 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 que encontrar una redacción adecuada. El Grupo también examinó la propuesta del Reino Unido (JIGE(IX)/3, párrs. 7 a 9) de que la definición de "embargo" se ajustara más a la que figuraba en el Convenio de 1952 y, en particular de que suprimiera la frase "cuando en la fecha de tal inmovilización o restricción ese buque se encuentre materialmente dentro de la jurisdicción del Estado en que se haya dictado la resolución judicial".

17. Se sugirió 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.

18. 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.

19. Tras consulta con varias delegaciones, el Presidente presentó una propuesta de nueva redacción de este párrafo recogida en el documento TD/B/IGE.1/CRP.3. Teniendo en cuenta varias enmiendas formuladas en relación con esa 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.

20. 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. Esta cuestión estaba, no obstante, resuelta en el párrafo 1 del artículo 8.

21. El Grupo señaló que, en vista de la importancia fundamental de esta definición, podía ser necesario examinarla más a fondo.

22. También hubo 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

23. 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 sobre sustancias nocivas y peligrosas (SNP) de 1996.

### Párrafo 4

24. Una delegación opinaba que el embargo solamente debía permitirse si hubiera el riesgo de que no se atendiera un crédito. El Grupo del período de

sesiones no aceptó su propuesta. 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

25. 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.

26. 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

27. 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.

28. 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.

29. 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.

30. El Grupo del período de sesiones aceptó la propuesta formulada por el Reino Unido sobre la inclusión de la referencia al "Estado Contratante", como en el artículo 4 del Convenio de 1952.

##### Párrafo 2

31. 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

32. 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".

33. 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.

34. 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.

35. 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.

36. 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.

37. En opinión de otras delegaciones la supresión se interpretaría como una imposición de limitaciones a la potestad del Estado para embargar 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.

38. El Grupo decidió que se dejara entre corchetes el texto de ese párrafo.

Párrafo 4

39. 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 suprimir las palabras "a los efectos de obtener una garantía", que algunas delegaciones consideraban superfluas dado que ya formaban parte de la definición.

Párrafo 5

40. 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 la ley del Estado en que se practicara el embargo, con lo que se eliminaba la referencia a la ley del Estado en que se solicitaba el embargo.

41. 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.

42. 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".

43. 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 a la ley 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.

44. 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 las leyes 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 hiciera a la mar.



45. El Grupo no pudo aprobar la propuesta.

46. El Grupo del período de sesiones examinó una propuesta de Francia (que figura en el documento TD/B/IGE.1/CRP.1) con arreglo a la cual los Estados Contratantes se comprometerían a incluir en su legislación interna reglas encaminadas a limitar las consecuencias financieras para los puertos de los embargos de buques. Esta propuesta correspondía a 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.

47. 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 apoyar esa 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.

48. 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.

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

#### Artículo 3 - Ejercicio del derecho de embargo

50. 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)."

51. 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 ley 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 de convenio sobre el embargo preventivo 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 de la ley nacional del tribunal que examinara el caso.

52. 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.

53. 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 correspondía al 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 separados los dos Convenios, era importante también garantizar que los dos Convenios 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.

54. Una delegación propuso incluir en el párrafo b) las palabras "créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque", a fin de garantizar que el párrafo b) se ajustara al compromiso acerca del artículo 6 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval. Esa delegación añadió que sólo así se podría aprobar la propuesta de los Estados Unidos de América. 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. La mayoría de las delegaciones apoyó esta propuesta.

55. Algunas delegaciones cuestionaron 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 que se utilizaran 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 que se utilizaran 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.

56. 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.

57. 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 propusieron que se impidieran 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 que se eliminaran estos apartados.

58. Una delegación declaró que el objeto del Convenio sobre el embargo preventivo 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 reconocido internacionalmente. Esa delegación prefería la opción 1 y, al mismo tiempo, apoyaba la supresión del inciso ii) del apartado d) del párrafo 1 y el apartado b) del párrafo 2 de ese artículo.

59. 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.

60. El Grupo del período de sesiones examinó también una propuesta de la delegación del Reino Unido (contenida en el documento JIGE(IX)/3). Esa delegación prefirió que no se vincularan 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 considera necesaria, debía limitarse únicamente a referencias a los privilegios marítimos reconocidos por la ley del Estado en que se practicaba el embargo. Por consiguiente, se propuso que se modificaran los párrafos a) y b) del modo siguiente:

- "a) si el crédito se hubiese garantizado con un privilegio marítimo con arreglo a la ley del Estado donde se practicase el embargo;
- b) si el crédito estuviera basado en una hipoteca, un mortgage o un gravamen inscribible del mismo género;"

Esta propuesta recibió el apoyo de algunas delegaciones.

61. El observador del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores propuso que se examinara la posibilidad de incluir los arrendamientos 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.

62. El observador de la Asociación Internacional de Proveedores de Buques expresó su preocupación por el hecho de que los intereses de los proveedores de buques quedarán 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 embargo debilitarían considerablemente la posición de los proveedores de buques.

63. El observador de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres apoyó la propuesta de los Estados Unidos de América y puso

de relieve el hecho de que los acuerdos bilaterales entre los Estados a menudo impedían que la tripulación embargara un buque para garantizar su crédito.

64. La observadora de la Cámara Naviera Internacional prefería 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, teniendo en cuenta la relación entre la lista de créditos del párrafo 1 del artículo 1 y la propuesta de los Estados Unidos de América, 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 en el párrafo 1 del artículo 1.

65. 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 b), 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 Intergubernamental 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

66. 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".

67. El Grupo aceptó esa propuesta.

Párrafo 2

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

69. 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.

70. 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.

71. El Grupo decidió poner entre corchetes la expresión "que no podrá exceder del valor del buque".

Párrafo 3

72. No se formularon comentarios sobre este párrafo.

Párrafo 4

73. 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.

74. 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 que se aplicara esta disposición.

75. 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.

76. El Grupo decidió mantener la frase entre corchetes.

77. 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.

Párrafo 5

78. No se hicieron comentarios sobre este párrafo.

Artículo 5 - Derechos de reembolso y pluralidad de embargos

79. 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 reembolso 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 reembolso y aumentar la eficiencia del comercio marítimo.

80. 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 determinadas por el Tribunal. Si la naturaleza y cuantía de la fianza hubieran sido acordadas por las partes interesadas, ese acuerdo habría de respetarse y no podría cancelarse unilateralmente. 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.

81. 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 reembolso a circunstancias específicas y claramente definidas.

82. 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.

83. 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 embarcados

Párrafo 1

84. 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 embargo 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 debían gozar de la facultad discrecional de decidir si era 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 a solicitar el embargo de un buque para asegurar el pago de sus salarios: su derecho a obtener el embargo debía ser reconocido incluso en el caso de que no pudieran 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. Esas delegaciones estimaban también que esa cuestión había sido categorizada correctamente por el Presidente como cuestión de principio que debía examinar la conferencia diplomática. Para ello sugirieron que se pusiera entre corchetes la palabra "podrá".

85. 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 debía penalizarse al acreedor que hubiera procedido a embargar un buque aunque luego se fallara 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 estuviera 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 hubiera practicado el embargo.

86. Se señaló que si bien en el párrafo 1 del artículo 7 se hacía referencia a la competencia para conocer del fondo del litigio en conexión no sólo 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".

87. 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.

#### Párrafo 2

88. El observador del CMI dijo que en el párrafo 2 no se establecía expresamente qué Estado tendría jurisdicción si se prestara fianza antes del secuestro.

#### Párrafos 3, 4 y 5

89. No se formularon comentarios específicos sobre estos párrafos.

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

90. 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...".

91. Una delegación preguntó cuál sería la ley aplicable para decidir si los acuerdos para someter el litigio a un tribunal de otro Estado en aplicación del párrafo 1 del artículo 7 se habían concluido válidamente. Se manifestó la opinión de que esta cuestión había de decidirla la legislación interna. Esa opinión recibió un apoyo considerable. 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.

92. 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

93. El observador de la Asociación Latinoamericana de Derecho de la Navegación y del Mar (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 enarbolara. 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".

94. 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.

95. 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.

96. 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.

97. Ulteriormente, 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".

98. 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".

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

100. Una delegación dijo que el Convenio se debería aplicar a todo buque que navegase dentro de la jurisdicción de un Estado Parte en que se hubiera 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.

101. 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."

102. 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

103. 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 Inmunities de los Buques de Estado, 1926, y que se concediera la inmunidad al buque en el momento en que surgiese la causa de la acción.

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

#### Párrafo 3

105. 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

106. El observador de la Asociación Internacional de Puertos (AIP) dijo que su organización estaba 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.

107. Una delegación expresó su preocupación por los amplios poderes conferidos a las autoridades portuarias, que estaban protegidas por el derecho de retención y a veces por la ley interna, que permitía el embargo de buques.

108. 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.

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

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

#### Párrafo 5

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

#### Párrafo 6

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

#### Párrafo 7

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

#### Artículo 9 - Reservas

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

Anexo III

INFORME SOBRE LA LABOR DEL GRUPO PLENARIO DEL 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 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.**

---

#### Notas finales

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 (JIGE(VIII)/7, anexo I, 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.



Anexo IV

ASISTENCIA <sup>1</sup>

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

Alemania	Italia
Arabia Saudita	Jamahiriya Arabe Libia
Argentina	Japón
Australia	Kuwait
Benin	Letonia
Brasil	Madagascar
Canadá	Malí
China	Marruecos
Cuba	México
Dinamarca	Nigeria
Eslovaquia	Noruega
España	Países Bajos
Estados Unidos de América	Panamá
Etiopía	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Federación de Rusia	República Arabe Siria
Filipinas	República Checa
Finlandia	República Dominicana
Francia	Rumania
Gambia	Sudáfrica
Grecia	Sudán
Honduras	Suecia
Indonesia	Suiza
Irán (República Islámica del)	Tailandia
Israel	Túnez

2. Asistió al período de sesiones como observador el siguiente miembro asociado de la OMI: Hong Kong.

3. Estuvieron representados en el período de sesiones las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Organización Arabe del Trabajo

Organización de la Unidad Africana

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

---

<sup>1</sup>Véase la lista de participantes en TD/B/IGE.1/INF.1.

Categoría general

Asociación Internacional de Abogados

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Categoría especial

Asociación Internacional de Proveedores de Buques

Asociación Internacional de Puertos

Asociación Latinoamericana de Derecho de la Navegación y del Mar

Cámara Naviera internacional

Comité Marítimo Internacional

Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Consignatarios  
de Buques

Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores

Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas

-----