

**34 EDICIÓN DEL MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO
MARÍTIMO DEL INSTITUTO MARÍTIMO ESPAÑOL**

2017 - 2018

TRABAJO DE FIN DE MASTER:

¿Existe la necesidad de crear un Convenio Internacional
que regule la Venta Judicial de Buques?

NOMBRE:

Luis Fernando Sotomayor Ordóñez

FECHA DE INICIO DEL MÁSTER:

16 de Octubre del 2017

**FECHA DE ENTREGA DEL TRABAJO DE FIN DE
MÁSTER:**

21 de Diciembre del 2018

ÍNDICE

Introducción.....	1
CAPÍTULO I. Del Registro y Matrícula de buques	5
I. Abanderamiento de buques	5
I.I. Segundos Registros	8
I.II. Registro de buques en España.....	9
I.III. Registro de buques en el Ecuador	11
II. Certificados	13
III. Inspecciones	20
III.I. Inspecciones realizadas por las administraciones de bandera.....	20
III.II. Inspecciones realizadas por el Estado Rector del Puerto	21
III.III. Inspecciones realizadas por las sociedades de clasificación y armadores	22
CAPÍTULO II. De la Venta Forzosa de buques.....	23
I. Régimen Jurídico de la Venta Forzosa de buques en el Derecho Español y en el Derecho Ecuatoriano	23
I.I. Venta forzosa de buques en España	25
I.II. Venta forzosa de buques en el Ecuador.....	27
II. Causas de la venta forzosa de buques	29
III. Efectos de la venta forzosa de buques.....	36
CAPÍTULO III. El Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993	37
I. Antecedentes	37
II. Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 19 de abril al 6 de mayo de 1993	43
III. Análisis del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993	46
III.I. Gravámenes reales	46

III.II. Privilegios marítimos	48
III.III. Prelación de los privilegios marítimos	50
III.IV. Otros privilegios marítimos	51
III.V. Características de los privilegios marítimos	52
III.VI. Extinción de los privilegios marítimos	53
III.VII. Del procedimiento: Notificaciones	55
III.VIII. Efectos de la venta forzosa	58
CAPÍTULO IV. El proyecto de Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques hecho por el Comité Marítimo Internacional en Beijing en el año 2012 y modificado en los años 2013 (Dublín) y 2014 (Hamburgo)	59
I. Antecedentes	59
II. El Coloquio con sede en Malta	60
III. Análisis del proyecto del CMI	66
IV. CONCLUSIÓN	81
BIBLIOGRAFÍA:	82

Introducción

El presente trabajo se enfocará en analizar si existe la necesidad de crear un Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques. Considero que, tanto los propietarios de buques como las entidades que realizan financiamientos de buques, necesitan una seguridad jurídica en sus operaciones relacionadas con la adquisición de buques mediante ventas judiciales.

En los últimos años, por razones que expondré en mi trabajo, la mayor cantidad de ventas judiciales se han realizado en jurisdicciones marítimas de Asia. Ante esta situación, el grave problema es que la mayoría de los países de dicho continente utilizan el procedimiento para ventas forzosas establecido en su normativa interna sin cumplir con las notificaciones a las autoridades encargadas del registro en los estados de matrícula de los buques ni a los acreedores que tengan gravámenes inscritos en los registros de los buques de conformidad con lo establecido en el art. 11 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, por cuanto no lo han ratificado.

Una gran consecuencia de la falta de notificación a los acreedores mencionada en líneas anteriores y del hecho de que en dichas jurisdicciones no se encuentre vigente el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993 (Convenio del 93), es que como la venta judicial no se ha realizado en un estado parte de dicho convenio, es casi un hecho que la mayoría de los demás estados en donde el nuevo propietario quiera registrar su buque, no reconozcan la venta judicial ni (por lo tanto) sus efectos, esto es, la extinción de cualesquiera hipotecas, privilegios, cargas y gravámenes, inscritos o no, que pesen sobre el buque. En efecto, ya se han dado casos en los que no se ha reconocido ventas judiciales que no han sido efectuadas bajo el procedimiento establecido en el Convenio del 93 a los cuales me referiré en el presente trabajo.

El hecho de que los estados no reconozcan la venta judicial de un buque ejecutada en otra jurisdicción reduce la confianza de la comunidad marítima

internacional en lo que respecta al sistema de ventas judiciales y, ante tal desconfianza, los precios de los buques en ventas judiciales bajarán sustancialmente sus precios de adquisición.

Solamente se respaldarán y se obtendrán valores adecuados con respecto a los buques, si los posibles compradores pueden confiar en que adquirirán la titularidad del buque exenta de toda carga y gravamen y en que podrán cancelar la inscripción del buque en su registro anterior e inscribirlo en el que sea más beneficioso para sus intereses.

Ante esta problemática, el Comité Marítimo Internacional ha tomado la iniciativa de elaborar un proyecto de Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques. Este proyecto, finalizado en un primer texto aprobado en Beijing en el año 2012 y modificado posteriormente en los años 2013 (en Dublin) y 2014 (en Hamburgo), no tuvo el apoyo de la Organización Marítima Internacional para añadirlo a su programa de trabajo. De quien sí tuvo apoyo, es de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil (UNCITRAL), la misma que ha aceptado añadir este tema a su programa de trabajo.

Dentro del período de elaboración del proyecto de Convenio Internacional para la venta judicial de buques mencionado en el párrafo anterior, se realizó un estudio exhaustivo de las ventas judiciales de buques a nivel mundial, llamando la atención la cantidad de ventas judiciales que se llevaron a cabo en las principales jurisdicciones marítimas de Asia. Concretamente, en el periodo que va de 2010 a 2014, se vendieron judicialmente más de 480 buques por año, por lo que, es menester para la industria marítima que este sector del mundo se encuentre en su mayoría regulado por una normativa internacional que aporte la certeza del reconocimiento de ese tipo de compraventas en las jurisdicciones marítimas alrededor del mundo.

Para realizar el presente trabajo, considerando que para poder estar habilitado para navegar todo buque debe tener una nacionalidad que vendrá determinada por su pabellón (art. 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982), trataré sobre el registro y matrícula de buques, realizando un breve análisis sobre el procedimiento actual para el registro y matriculación de buques en España y en el Ecuador.

Luego de tratar sobre el registro y matrícula de buques, analizaré a fondo la institución jurídica de la venta forzosa, enfocándome en la venta forzosa de buques; su concepto, causas, efectos y, sobre todo, siguiendo el análisis de los procedimientos en la materia tanto en España como en Ecuador, señalaré los procedimientos establecidos en las legislaciones internas de dichos países ya que, según lo dispuesto en el Convenio del 93, son los que regulan los procesos de ventas forzosas de buques en sus respectivas jurisdicciones.

Una vez abordada la institución jurídica de la venta forzosa de buques, así como el procedimiento de registro y matrícula que se deben someter los buques a nivel mundial, se procederá a analizar el actual Convenio Internacional que establece las normas a seguir en las ventas forzosas de buques en los Estados parte, esto es, el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993; sus antecedentes, las causas por las que fue creado y, principalmente, sus artículos, con objeto de definir si una reforma a dicho convenio puede superar los actuales problemas en la industria marítima relacionados con la venta judicial de buques.

Así mismo, analizaré el proyecto del Convenio Internacional sobre ventas judiciales de buques realizado por el Comité Marítimo Internacional, sus antecedentes, las similitudes y diferencias con el Convenio del 93, sus aciertos y deficiencias, y, enfocándome en la situación actual del mercado de ventas judiciales de buques, llegaré a la conclusión de si es necesario un nuevo Convenio que regule la venta forzosa de buques o si el que se encuentra vigente es suficiente para superar los problemas que están ocurriendo en la industria marítima.

Existen criterios dispares sobre la necesidad de un Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques. Por un lado, ciertos profesionales del Derecho, sostienen que no es necesario que se realice un nuevo convenio para esta materia. Estos profesionales consideran que con el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, se encuentra debidamente regulada la venta judicial de buques y lo que se debería hacer es motivar a los países que no lo hayan ratificado, especialmente a los que según las estadísticas tengan promedios altos de ventas judiciales.

Por otro lado, está el criterio de quienes sostienen que es necesaria una regulación más completa sobre esta materia, los países que no han ratificado el convenio del 93 no lo van a hacer ahora y es una buena oportunidad para que se perfeccione la regulación de dicha materia, considerando que la sociedad se encuentra en constante cambio y el Derecho debe ajustarse a dichos cambios.

Lo que sí está claro, es que la industria marítima se encuentra ante esta problemática y se deben tomar cartas en el asunto, ya sea reformando el convenio del 93 o realizando uno nuevo que tenga mayor acogida a nivel internacional.

CAPÍTULO I. Del Registro y Matrícula de buques

I. Abanderamiento de buques

Según lo establecido en el art. 60.5 de la Ley de Navegación Marítima 14/2014, el buque se identifica por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional¹, pabellón, arqueo, y cualesquiera otros datos que reglamentariamente se determinen.

Como se ha mencionado en la introducción del presente trabajo, según lo dispuesto en el art. 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, todo buque debe tener una nacionalidad que vendrá determinada por su pabellón. Para el efecto, cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón.

La elección del Estado en donde se registrará el buque es una decisión netamente económica. En la industria marítima, considerando la volatilidad del negocio, es siempre necesario reducir costos. Un alto porcentaje de propietarios de buques, prefieren registrar sus buques en Estados en donde los costos operativos y las exigencias no sean tan elevados.

Otros factores que pueden influir en la decisión de un Estado de registro y matrícula de buques son los siguientes:

- Tipos de buques: los cruceros, por ejemplo, en su mayoría se sienten atraídos por estados considerados banderas de conveniencia como Bahamas.
- Costumbre: ciertos navieros se sienten muy cómodos con determinadas banderas ya que les brindan todos los servicios que necesitan de manera rápida y eficaz.

¹ Número OMI

- Financiación: es muy común que los financiadores exijan un Estado para matricular el buque considerando la reputación del Estado en el sector marítimo y la eficacia en la prestación de servicios.
- Astilleros: en ciertos contratos de construcción de buques se establece que la construcción debe efectuarse conforme a los requerimientos de determinado Estado de bandera, atendiendo muchas veces a la buena relación entre el astillero y los inspectores de tal Estado de bandera.
- Seguros: es muy común que las aseguradoras exijan que el buque se encuentre abanderado en un Estado que sea reconocido por sus exigencias técnicas a los buques que enarbolan su pabellón.
- Requisas: los navieros, en su mayoría, prefieren Estados de bandera que no estén expuestos a requisas por su mala reputación en la seguridad de los buques abanderados.
- Bonificaciones fiscales: de fundamental importancia considerando la volatilidad del mercado marítimo.
- Captar tráfico internacional: los mejores fletadores se preocupan porque sus mercancías viajen seguras por lo que contratan buques que estén matriculados en Estados que tengan reconocimiento internacional por sus exigencias en el estado de navegabilidad de sus buques.
- Reducir porcentaje mínimo de tripulantes nacionales: también es un factor muy influyente a la hora de decidir en que Estado matricular un buque, considerando que dicho buque estará sometido a las leyes de dicho país y, evidentemente, hay países que tienen leyes (principalmente laborales y fiscales) más favorables para los navieros.

Es importante mencionar que los buques deben navegar bajo el pabellón de un único Estado. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad (art. 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982).

A nivel mundial, el registro marítimo nacional clásico puede ser:

- Registro Unitario: un solo registro para efectos públicos y privados. Ej: Ecuador y México.
- Registro Doble: como es el caso de España, hay un registro de carácter público administrativo (Registro Marítimo Ordinario) y un registro para efectos jurídicos privados (Registro de Bienes Muebles). Como explicaré más adelante, la Ley de Navegación Marítima 14/2014 llama al primero “matrícula” y al segundo “registro”.
- Registro Cerrado o Nacional: tipo de registro marítimo en donde sólo se permite la matrícula de buques que sean propiedad de nacionales del Estado de bandera. Como por ejemplo los registros de Liberia y Chipre.
- Registro Abierto o Internacional: tipo de registro que permite la matrícula de buques que no son propiedad de nacionales del Estado de bandera. Es decir, permite que extranjeros sean propietarios de sus buques. En la actualidad, el 65% del tonelaje europeo y el 54% del tonelaje mundial están en registros abiertos.

Es un hecho que los navieros, considerando la volatilidad del negocio marítimo, siempre buscan abaratar costos sin descuidar la reputación de la seguridad de sus buques. Para esto, buscan abanderar sus buques en estados que tengan beneficios fiscales y laborales pero que tengan reconocimiento de calidad a nivel internacional.

Estos estados o banderas, son las llamadas banderas de conveniencia ya que, como su nombre lo indica, son en ciertos casos las más convenientes en el mercado. Estas banderas de conveniencia son registros abiertos, de acceso fácil y de ordenamientos jurídicos no tan rigurosos como el de las banderas ordinarias.

Como consecuencia de la atracción de las banderas de conveniencia por parte de los navieros, en 1948 la ITF², creó una lista negra de banderas de conveniencia con Panamá encabezando la lista. Dicha lista varía en función si a los sindicatos federales locales les parece que se está atentando contra los derechos de los trabajadores.

² *Intenational Transport Workers Federation*

La lista mencionada en el párrafo anterior, si bien puede influir en las negociaciones colectivas, no ha revertido el fenómeno de las Banderas de Conveniencia, por cuanto los sindicatos no pueden ser el ámbito exclusivo para evaluar la calidad de una bandera.

En 1978, se creó el Paris Mou que es una clasificación de las banderas de conveniencia que tocan puertos europeos. Esta clasificación evalúa la calidad de una bandera no sólo en función del baremo laboral sino en atención a rigurosas inspecciones técnicas centradas en seguridad y polución. Es un sistema aleatorio que genera tres listas: negra, gris y blanca, siendo la blanca la de mayor prestigio y calidad.

Como dato curioso, considerando que la lista ITF se enfoca solamente en el régimen laboral de la bandera de conveniencia, existen banderas que se encuentran en la lista negra de la ITF y en la blanca del Paris Mou, como por ejemplo la de Gibraltar y las Islas Marshall.

La creación de la clasificación del Paris Mou, ha tenido resultados muy positivos ya que obliga a las Banderas de Conveniencia a elegir sociedades de clasificación exigentes y de prestigio, y de cierta manera, incentiva a los armadores europeos a matricular sus buques en banderas de registro ordinario.

I.I. Segundos Registros

Debido a la baja recaudación fiscal y, por lo tanto, no rentabilidad en los ingresos de los Estados, existen países como por ejemplo: España y Portugal, que tienen segundos registros marítimos que les permite competir con las Banderas de Conveniencia.

Su principal objetivo es combatir la competencia desleal de las Banderas de Conveniencia y frenar la migración de las flotas nacionales. Estos registros deben disminuir la rigurosidad relacionada especialmente con los ámbitos fiscales y laborales para el abanderamiento de buques, pero no deben llegar a los niveles de las banderas de conveniencia.

Existen dos clases de segundos registros: los offshore que se encuentran ubicados en posesiones de ultramar (ej. Malvinas) y los especiales que se encuentran ubicados en territorio estatal periférico (ej. Madeira).

Estos segundos registros se consideran registros especiales, su inscripción es opcional y evidentemente tienen requisitos diferentes a los registros ordinarios. En España, por ejemplo, su registro especial (Rebeca) con sede en Canarias tiene las siguientes características:

- Solo pueden inscribir buques con arqueo mínimo de 100 TRB aptos para la navegación y con propósito mercantil (se excluyen los barcos pesqueros)
- Tienen un régimen fiscal y laboral especial (admiten 50% de tripulantes extracomunitarios)
- Admite cabotaje, exterior y combinado
- Si el buque tiene bandera extracomunitaria se exige D.U.A.³ e inspecciones.

I.II. Registro de buques en España

Como se ha mencionado, el registro marítimo de buques en España es un registro doble comprendido por: el Registro Marítimo Ordinario Español (para efectos jurídicos públicos) y el Registro de Bienes Muebles Español (para efectos jurídicos privados). La ley de Navegación Marítima 14/2014 en su artículo 65 llama al primero matrícula y al segundo registro.

El Registro Marítimo Ordinario Español es un registro público administrativo obligatorio de empresas navieras y de matrículas buques, embarcaciones y artefactos navales. Hay un registro en cada distrito marítimo y son de competencia exclusiva de la Administración Marítima (Ministerio de Fomento) a través de la Dirección General de la Marina Mercante y las capitanías periféricas.

³ Documento único administrativo necesario para el cumplimiento de formalidades aduaneras.

El mencionado registro marítimo se divide en: Registro Marítimo Central⁴ y Registros de Matrícula⁵ y tiene una doble finalidad: por un lado, ejercer el control estatal a través de inspecciones y control de flota nacional; y, por otro lado, la publicidad registral, fundamental para la oponibilidad a terceros.

Con respecto al Registro de Bienes Muebles Español, registro mercantil con efectos jurídicos privados, según el mencionado artículo 65 de la Ley de Navegación Marítima 14/2014, en este registro se inscribirán las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales.

Este registro se encuentra bajo la dependencia del Ministerio de Justicia y se encuentra a cargo de Registradores de la Propiedad y Mercantil. Es de carácter obligatorio para todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España, siendo potestativa la inscripción para los buques y embarcaciones de recreo o deportivos, así como para los de titularidad pública.

El mencionado Registro de Bienes Muebles está integrado por seis secciones, siendo la primera la relativa a buques y aeronaves, y tiene por objeto la inscripción o anotación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre los buques. Al igual que en el Registro Marítimo Ordinario, existe un Registro de Bienes Muebles Central y diversos periféricos.

Según lo dispuesto en el artículo 66 de la Ley de Navegación Marítima 14/2014, debe existir una coordinación entre el Registro Marítimo Ordinario (Registro de Buques y Empresas Navieras y/o Registro Especial de Buques y Empresas Navieras) y el Registro de Bienes Muebles para que los gravámenes que se inscriban en el Registro de Bienes Muebles consten en la hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras; y, por otro lado, para que el Registro de Bienes Muebles esté al tanto de los cambios que se realicen en el Registro Marítimo como por ejemplo: cambios de nombre o de lista, bajas por desguace, pérdida total por accidente o enajenación al extranjero.

⁴ A cargo de la Dirección General de la Marina Mercante

⁵ A cargo de las Capitanías Periféricas

I.III. Registro de buques en el Ecuador

Ecuador, por su parte, tiene un registro marítimo unitario, esto es, un solo registro para efectos públicos y privados. Actualmente, este registro se encuentra a cargo de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA)⁶.

Según la normativa competente para el registro de buques en Ecuador, esto es, el Código de Policía Marítima, las embarcaciones ecuatorianas comprueban su nacionalidad mediante la patente o pasavante; y, su puerto de registro, con la matrícula.

Se entiende por matrícula de una embarcación, el certificado que el capitán de puerto confiere mediante el cual se acredita que el buque ha sido inscrito en los registros de la autoridad marítima competente (DIRNEA); y, por patente, el documento expedido a favor de un barco en el que se acredita su nacionalidad y se autoriza su bandera y navegación, en otras palabras, es el certificado que prueba el abanderamiento del buque.

Las capitanías de puerto en el Ecuador están organizadas de la siguiente manera:

- Tres capitanías mayores que son: la del Puerto de Guayaquil, Puerto Bolívar y Manta; y,
- Cuatro capitanías menores que son: la del Puerto de San Lorenzo, Esmeraldas, Bahía de Caráquez y Salinas.

Dichas capitanías, tienen las siguientes funciones:

- a) Vigilar la correcta y segura navegación de todas las embarcaciones nacionales o extranjeras que trafiquen en sus aguas jurisdiccionales;
- b) Exigir el orden, comodidad y seguridad de los pasajeros y tripulantes ecuatorianos embarcados en naves, sea cual fuere su pabellón, que se encuentren en las aguas de su jurisdicción;

⁶ Autoridad marítima nacional adscrita a la Comandancia General de Marina, a través de las Capitanías de Puerto de la República del Ecuador.

- c) Mantener el orden, la moralidad y seguridad en playas, muelles, embarcaderos y establecimientos de industrias marítimas;
- d) Precautelar los intereses fiscales; y,
- e) Cooperar en la defensa nacional.

En virtud de lo establecido en el artículo 127 del Código de Policía Marítima, las matrículas de las naves de alto bordo se tramitan sólo en las Capitanías Mayores de Guayaquil y las de las naves de menor dimensión que realicen navegaciones internas (cabotaje) en cualesquiera de las capitanías de puerto, mayores o menores de la República.

El término nave, en el Ecuador, se utiliza para toda construcción flotante, apta para navegar de un puerto a otro del país o del extranjero, conduciendo carga y/o pasajeros, dotada de sistemas de propulsión, gobierno o maniobra o que sin tenerlos sean susceptibles de ser remolcadas, comprendiéndose dentro de esta denominación todo el equipo de carácter permanente que sin formar parte de su estructura se lo utilice para su operación normal (art. 1.1 del Reglamento a la actividad marítima).

Indistintamente del porte o la clase de la nave, para matricularla por primera vez en el Ecuador, en primer lugar, se deberá revisar si la nave fue construida en el Ecuador o en el exterior. Si la nave fue construida en el Ecuador, aparte de la solicitud, se deberán presentar los siguientes requisitos: a) título de propiedad inscrito en la capitanía de puerto; b) Planos de construcción de la nave aprobados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial; c) certificado de arqueo, avalúo y clasificación; y, d) nombramiento del representante legal si el armador/propietario es una persona jurídica.

Por otro lado, si la nave fue construida o comprada en el exterior, el propietario o quien haga sus veces con el correspondiente poder, junto con la solicitud, deberá presentar la siguiente documentación: a) toda la indicada en el párrafo anterior para las naves construidas en Ecuador; b) certificado de cancelación del registro extranjero; y, c) Certificado de desaduanización de la nave.

En todos los casos (de primera matrícula), el dueño también deberá presentar tres copias del certificado de clasificación y tres copias del certificado de

tasación, expedido por la Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales o por la entidad que legalmente haga sus veces.

Si el capitán de puerto considera que la documentación presentada se halla acorde al reglamento, elevará el expediente, por el órgano regular, a la autoridad respectiva para los efectos de la concesión de la patente, otorgada la cual, procederá el capitán de puerto a registrar la embarcación en el libro de matrículas correspondiente, anotando el astillero y año de construcción, características de la embarcación; nombre, nacionalidad y residencia del propietario, y los datos principales del capitán.

Luego de esto, a la embarcación se le conferirá el certificado o matrícula en el papel correspondiente. Este certificado acredita que el buque o embarcación ha sido inscrito en los Registros de la Capitanía de Puerto y deberá ser renovado anualmente.

Con respecto a la renovación anual de la matrícula, es importante mencionar que en los siguientes deberá ser renovada obligatoriamente:

- a) Por cambio de armador;
- b) Por cambio de nombre de la nave;
- c) Por cambio de puerto de registro; y,
- d) Por cambio de sus características técnicas.

II. Certificados

Según lo establecido en el numeral segundo del artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, cada Estado expide los documentos pertinentes a los buques a los que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

Una parte de los documentos relacionados con la nacionalidad de los buques la constituyen los certificados, mediante los cuales el Estado garantiza que el buque cumple con las normas nacionales y las establecidas en los Convenios Internacionales.

Dichos certificados naturalmente son emitidos por la autoridad estatal competente, sin embargo, para ciertos certificados, el estado de bandera puede

delegar su emisión a las sociedades de clasificación. Hay certificados que solo pueden ser emitidos por el estado de bandera como por ejemplo el de tripulación mínima.

Para la emisión inicial de los certificados y para su posterior renovación los buques deben ser inspeccionados por inspectores del Estado de Bandera o por los de una organización reconocida que actúe en su nombre, esto es, las sociedades de clasificación.

Con respecto a las mencionadas sociedades de clasificación, es importante mencionar que son entidades privadas que, a través de inspecciones realizadas en la fase de construcción y durante la vida útil de los buques, certifican que estos cumplen con las garantías de seguridad establecidas en sus propios reglamentos, los mismos que se encuentran acorde a lo requerido por los Convenios Internacionales en materia de seguridad de los buques.

Un certificado de clasificación es un reconocimiento internacional del buque, a efectos de autoridades de bandera, autoridades de puertos, aseguradores, además de prestigio y notoriedad. Es un atractivo para la tripulación por el reconocimiento de las condiciones de seguridad y genera un mayor valor económico del buque en caso de venta.

Uno de los principales motivos en la detención de un buque es la ausencia de certificados o la caducidad de los mismos, es por esto que para los propietarios de buques que se dedican a la explotación mercantil de los mismos, siempre es prioridad estar al día con los certificados requeridos para la navegación en aguas nacionales e internacionales de sus buques.

Actualmente, un buque que realiza tráfico internacional debe llevar a bordo alrededor de 200 certificados diferentes, además de una amplia documentación técnica. Por lo tanto, la gestión de la documentación de un buque se ha convertido en una actividad compleja que dedica especial atención a los propietarios de buques.

Los documentos que se debe tener a bordo de un buque son los siguientes:

- Certificados del barco;
- Manuales / Planos;

- Certificados de la Tripulación; y,
- Certificados de equipos

Dentro de los principales certificados que se deben tener a bordo del barco, exigidos por la Organización Marítima Internacional a través de sus diferentes convenios internacionales relacionados con la seguridad del buque, tripulación y medio ambiente, se encuentran los siguientes:

Para los buques en general:

- Certificado Internacional de arqueo 1969 (artículo 7 del Convenio de Arqueo)
- Certificado Internacional de Francobordo (artículo 16 del Convenio de Líneas de Carga; Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga, artículo 16)
- Certificado Internacional de exención relativo al francobordo (artículo 6 del Convenio de Líneas de Carga; Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga, artículo 16)
- Expediente técnico del revestimiento (regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS 1974)
- Planos de Construcción (regla II-1, 3-7 del Convenio SOLAS 1974)
- Expediente de Construcción del buque (regla II-1/3-10 Convenio SOLAS 1974)
- Cuadernillo de estabilidad sin avería (reglas II-1/5 y II-1/5-122 y II-1/25-8 del Convenio SOLAS 1974)
- Planos y cuadernillos de lucha contra averías (reglas II-1/19 del Convenio SOLAS 1974)
- Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (regla V/14.2 del Convenio SOLAS 1974)
- Manual de formación de seguridad contra incendios (regla II-2/15.2.3 del Convenio SOLAS 1974 (enmiendas de 2000))
- Plano/folleto de lucha contra incendios (regla II-2/15.2.4; regla II-2/15.3.2 del Convenio Solas 1974 (enmiendas de 2000))
- Formación y registro de ejercicios a bordo (regla II-2/15.2.2.5 del Convenio SOLAS 1974 (enmiendas de 2000))

- Manuales de seguridad contra incendios (reglas II-2/15.2.3 y II-2/16.2 del Convenio SOLAS 1974 (enmiendas de 2000))
- Manual de formación (regla III/35 del Convenio SOLAS 1974)
- Cartas y publicaciones náuticas (reglas V/19 y 27 del Convenio SOLAS 1974)
- Código Internacional de señales y un ejemplar del volumen III del Manual IAMSAR (regla V/21 del Convenio SOLAS 1974)
- Cuadernillo de maniobras (regla II-1/28 del Convenio SOLAS 1974)
- Títulos de capitán, oficial o marinero (Convenio de Formación 1978, artículo VI, regla 1/2; Código de Formación sección A-1/2)
- Registro de horas de descanso (*ILO Maritime Labour Convention* 2006)
- Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (para buques petroleros con arqueo bruto igual o superior a 150 y demás buques de arqueo superior a 400 que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras partes e el Convenio MARPOL 73/78. MARPOL 73/78, Anexo I, regla 75)
- Libro registro de hidrocarburos (todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150, y cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 que no sea petrolero, llevará a bordo un libro de registro de hidrocarburos. MARPOL 73/78, Anexo I, reglas 17 y 36 20.
- Plan de gestión de basuras (MARPOL 73/78, Anexo V, regla 9)
- Libro registro de basuras (MARPOL 73/78, Anexo V, regla 9)
- Sistema registrador de datos de la travesía (Convenio SOLAS 1974, regla V/18.8)
- Manual de sujeción de la carga (Convenio SOLAS 1974 (enmiendas de 2002), reglas VI/5.6 y VII/5; MSC/Circ. 745)
- Certificado de gestión de la seguridad (Convenio SOLAS 1974, regla IX/4; Código IGS, párrafo 13)
- Procedimiento de cambio de combustible y libro de registro (MARPOL, Anexo VI, artículo 16.7)

Además de los certificados mencionados, los buques de pasaje deberán llevar a bordo, entre otros, los siguientes:

- Certificado de seguridad para buque de pasaje (Convenio SOLAS 1974, regla I/12 modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12 (enmiendas de 2000), apéndice)
- Plan de cooperación en búsqueda y rescate (Convenio SOLAS 1974, artículo V/7.3)
- Sistema de apoyo para la toma de decisiones por el capitán (en el puente de navegación de todos los buques de pasaje deberá haber un sistema de apoyo para la toma de decisiones en casos de emergencia. Convenio SOLAS 1974, regla III/29)

Los buques de carga, por su parte, además de los certificados exigidos para los buques en general, deberán llevar a bordo (entre otros) los siguientes:

- Certificado de seguridad de construcción para buque de carga (para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500. Convenio SOLAS 1974, regla I/12, modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12.
- Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III y V. (Convenio SOLAS 1974, regla I/12, modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12 (enmiendas de 2000), apéndice)
- Documento de autorización para el transporte de grano (Convenio SOLAS 1974, regla VI; Código Internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel, sección 3)
- Cuadernillo de granelero (Convenio SOLAS 1974, reglas VI/7 y XII/8; Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros).

Además de los certificados requeridos para los buques en general y buques de carga, todo buque que transporte sustancias químicas nocivas líquidas a granel deberá llevar a bordo, según proceda, los siguientes:

- Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (Certificado SNL) (MARPOL 73/78, Anexo II, reglas 811 y 12)
- Libro de registro de carga (MARPOL 73/78, Anexo II, regla 15.2 9)
- Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78, Anexo II, regla 14 s 5, 5A y 8)
- Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas (MARPOL 73/78, Anexo II, regla 176)

Los buques tanques quimiqueros, además de los certificados enumerados para todos los buques y buques de carga, deberán llevar a bordo los siguientes certificados:

- Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel (Anexo II del MARPOL 73/78 para los quimiqueros construidos antes del 1 de julio de 1986)
- Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel (capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 y Anexo II del MARPOL 73/78 para los quimiqueros construidos el 1 de julio de 1986)

Para los buques gaseros, además de los certificados obligatorios para todos los buques y buques de carga, deberán llevar a bordo, cuando proceda, los siguientes:

- Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel (Código Internacional de Gaseros, sección 1.6, código obligatorio en virtud del capítulo VII del convenio SOLAS 1974)
- Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel (Código internacional de Gaseros, Apéndice, código obligatorio en virtud del capítulo VII del convenio SOLAS 1974)

Además de los certificados obligatorios para todos los buques y buques de pasaje, toda nave de gran velocidad deberá llevar los siguientes:

- Certificado de seguridad para naves de gran velocidad (Convenio SOLAS 1974, regla X/3; Código NGV de 1994, sección 1.8)

- Permiso de explotación para naves de gran velocidad (Código NGV de 1994, sección 1.9)

En España, además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior y otros que procedan según lo dispuesto en los convenios internacionales ratificados por España, la normativa interna (Ley de Navegación Marítima 14/2014) exige que se lleve a bordo los siguientes requisitos: certificado de matrícula, la patente de navegación, el rol de despacho y dotación, el diario de navegación, el cuaderno de máquinas y, en su caso, el cuaderno de bitácoras y los certificados de seguros.

Ecuador, por su parte, en el artículo 186 del Código de Policía Marítima, establece que:

“Toda nave, cualesquiera que sea su clase, porte y bandera, para navegar en las aguas jurisdiccionales portará, según el caso, los documentos siguientes:

- a) Los que comprueben su nacionalidad de acuerdo con las leyes de su nación;*
- b) Los que indiquen el puerto de registro;*
- c) Certificados de buenas condiciones y seguridad para navegar, expedidos según las leyes y reglamentos de su nación;*
- d) Licencia de salida y zarpe otorgado por las autoridades del último puerto de procedencia, ajustado a sus correspondientes leyes;*
- e) Lista de equipaje con arreglo a las leyes o reglamentos nacionales de la nave o prescripciones de este código;*
- f) Lista de pasajeros o declaración legal de que no los lleva, de acuerdo con las prescripciones de este código;*
- g) Los demás documentos que las otras autoridades portuarias (Aduanas, Sanidad, Inmigración) exijan de acuerdo con las leyes ecuatorianas; y,*
- h) Cuaderno de bitácora. “*

III. Inspecciones

Existen dos tipos de inspecciones que todo buque, a lo largo de su vida útil, está obligado a tener: las inspecciones como tal y las auditorías. Las primeras, se realizan para comprobar el estado del buque, sus equipos y pertrechos; y, las segundas, se enfocan en los aspectos operacionales del buque, con la finalidad de que la tripulación conozca los procesos básicos de su trabajo.

Las inspecciones pueden ser realizadas por: a) las administraciones de bandera del buque; b) el estado rector del puerto; c) sociedades de clasificación; y, d) el armador.

III.I. Inspecciones realizadas por las administraciones de bandera

Las administraciones de bandera, emisoras de los certificados de patente con los que se prueba el abanderamiento de los buques y se los habilita para navegar, tienen la obligación de asegurarse que los buques bajo su pabellón cumplan con toda la normativa vigente, sea esta nacional o internacional.

A nivel internacional, es la Organización Marítima Internacional la encargada de regular las inspecciones a las que se deben someter los buques regularmente en aras de salvaguardar el medio ambiente y los derechos de la tripulación (a la vida, a un trabajo digno, etc.), a través de convenios internacionales como el convenio SOLAS, MARPOL y STCW.

Las inspecciones realizadas por la administración de bandera cubren casi todos los requerimientos estatutarios y se realizan anualmente; es una inspección general en donde se verifica el estado del buque y el cumplimiento con los certificados que se deben mantener legalmente a bordo del buque. Así mismo, se pueden realizar inspecciones intermedias con la misma finalidad.

Cuando el buque deba renovar los certificados emitidos por la administración de bandera (o cuando es nuevo y esté solicitando el registro), deberá ser sometido

a una inspección mas detallada. Este tipo de inspecciones se suele hacer en seco o al menos con el buque fuera de servicio.

Con respecto a las auditorías, estas se realizan en virtud de lo establecido en diferentes convenios internacionales como el Código Internacional para la Gestión de la Seguridad, el Código Internacional para la Protección de los Buques de las Instalaciones Portuarias y las mismas consisten en una serie de entrevistas realizada al personal del buque en donde se les cuestiona sobre aspectos relevantes a su puesto de trabajo como los siguientes:

- Responsabilidad y autoridad del capitán
- Recursos y personal
- Planes para las operaciones de a bordo
- Preparación para emergencias
- Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos
- Mantenimiento del buque y el equipo
- Documentación

III.II. Inspecciones realizadas por el Estado Rector del Puerto

Estas inspecciones se realizan en virtud de la Resolución A.682 (17) de la Organización Marítima Internacional con sus cambios introducidos por la A 822 (21), la misma que faculta a los estados rectores de puertos a inspeccionar a los buques que se encuentren en aguas nacionales (bajo su jurisdicción). Todos los acuerdos dividen las inspecciones en: inspección inicial, que no debe durar más de dos horas, y, más detallada que se realiza cuando se encuentran motivos fundados de que algo en el buque no se encuentra conforme a la ley.

La resolución OMI A.787 (19), capítulo 2.3, guía para las inspecciones por el estado rector del puerto, establece las situaciones que suponen una clara evidencia o un motivo para detención del buque, las cuales son entre otras, las siguientes:

- Cuando de la impresión general o de las observaciones del inspector se desprenden indicios de que existen deterioros o deficiencias graves en el

casco o la estructura que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanquidad o la integridad a la intemperie del buque.

- Cuando a partir de la impresión general o las observaciones del inspector, existan pruebas de que existen graves deficiencias en el equipo de seguridad, en el de prevención de la contaminación o en el de navegación.
- Cuando hay información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad del buque o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado.
- Ausencia de un cuadro de obligaciones, de un plano del sistema de lucha contra incendios, y, en el caso de los buques de pasaje, de un plan de contención de averías actualizado.

A nivel internacional, existen diez acuerdos regionales que aplican métodos armonizados para estas inspecciones:

- Paris MoU (Europa y Atlántico norte)
- Tokyo MoU (Asia y Pacífico)
- Acuerdo de Viña del Mar (América del sur)
- Caribbean MoU (Caribe)
- Abuja MoU (África central y occidental)
- Black Sea MoU (Mar negro)
- Mediterranean MoU (Mediterráneo sur)
- Indian Ocean MoU (Océano Índico)
- Riyadh MoU (Estados árabes del golfo Pérsico)
- US Coast Guard (EEUU)

III.III. Inspecciones realizadas por las sociedades de clasificación y armadores

Las administraciones de bandera normalmente delegan ciertos aspectos de la inspección de los buques a las sociedades de clasificación, sin que esto limite su derecho a inspeccionar los buques cuando lo considere necesario.

Estas sociedades verifican que los buques cumplan con su reglamento en lo que respecta principalmente a la seguridad del buque y, de cumplir con el mismo,

emiten un certificado de clase. Dicho certificado proporciona un punto de referencia sobre la seguridad y fiabilidad del buque a armadores, reparadores de buques, agentes de buques, administradores de abanderamiento, aseguradoras y a la comunidad financiera.

Las sociedades de clasificación más importantes en el mundo tienen oficinas en casi todos los puertos principales del comercio marítimo. Esto ha servido para que muchos administradores les deleguen sus tareas de inspección en virtud del reconocimiento que tienen a nivel internacional en la industria marítima.

La actuación de las sociedades de clasificación (en la mayoría de casos) inicia desde la fase de construcción de un buque. Todos los planos del buque deben ser aprobados por la sociedad y esta debe enviar a un inspector para que compruebe que el buque se construye de acuerdo a los planos y a las reglas de la sociedad.

Finalmente, es obligación de los armadores inspeccionar periódicamente sus buques con la finalidad de asegurarse de que se encuentran en buenas condiciones y no constituyen un riesgo para sus negocios. Estas inspecciones se deben realizar a través de un delegado de confianza del armador sin perjuicio de que las mismas se estén efectuando por otra entidad pública o privada.

CAPÍTULO II. De la Venta Forzosa de buques

I. Régimen Jurídico de la Venta Forzosa de buques en el Derecho Español y en el Derecho Ecuatoriano

En España, la Ley de Navegación Marítima 14/2014 (LNM) en su título IX se refiere a diferentes procedimientos procesales especiales y en su capítulo II regula el embargo preventivo de buques, la venta forzosa de buques y el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos.

Procedimientos especiales que naturalmente se encuentran relacionados entre sí, sin embargo, especial atención se le dedicará en el presente trabajo a la venta forzosa de buques.

El embargo preventivo de buques, tanto nacionales como extranjeros, está regulado por la LNM, la misma que se remite a la normativa internacional aplicable, en el caso, el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, ratificado por España y que entró en vigor para España y a nivel internacional el 14 de septiembre del 2011. Supletoriamente, el embargo preventivo de buques está regulado por lo establecido en la Ley 1/200, del 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Es importante mencionar la distinción que hace la LNM entre “embargo por créditos marítimos” regulado por el art. 472 de dicha ley y “embargo por otros créditos” previsto en el art. 473 de la misma Ley.

Esta distinción se realiza por cuanto el Convenio de 1999 que regula el embargo preventivo de buques, en aras de la uniformidad y la seguridad jurídica entre los Estados Parte, establece que los buques de pabellón de un país contratante del convenio solo podrán ser embargados de manera preventiva por razón de un crédito marítimo establecido en dicho convenio y no en virtud de otro crédito.

El legislador español, ha previsto de manera correcta los casos de los buques españoles (cuando el acreedor fuera residente o con establecimiento permanente en España) y de buques de pabellones de países no contratantes del Convenio del 99, estableciendo que los mismos se podrán embargar tanto por créditos marítimos como por cualesquiera otros créditos (art. 473 LNM).

El procedimiento para la limitación de responsabilidad por créditos marítimos, por su parte, será el establecido en la LNM y en el supuesto de que se pretenda invocar el derecho a limitar ante los órganos judiciales españoles frente a reclamaciones interpuestas ante órganos judiciales extranjeros se estará a lo previsto en la normativa de la Unión Europea y en los tratados aplicables (art. 487 LNM).

Con respecto a la venta forzosa de buques, el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, señala que los procedimientos de venta forzosa se llevarán a cabo de conformidad con la legislación interna de los Estados Parte. En este punto, procederé a indicar los procedimientos establecidos para la venta forzosa de Buques en España y en el Ecuador.

I.I. Venta forzosa de buques en España

En España, la derogación del Código de Comercio también en cuanto a la venta forzosa de buques imponía al legislador el establecimiento de nuevas reglas procesales que regulen la mencionada venta forzosa. Las reglas que regulan la venta forzosa de buques se encuentran en el capítulo III del título IX, artículos 480 a 486 de la Ley de Navegación Marítima.

El artículo 480 de la mencionada Ley de Navegación Marítima dispone que la venta forzosa del buque se ajustará a lo previsto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993 y que, en todo lo no previsto en dicho convenio y en la LNM, se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa que resulte de aplicación para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral.

Dentro de lo que se prevé tanto en la Ley de Navegación Marítima 14/2014 como en el Convenio del 93, se encuentran las notificaciones de la venta forzosa del buque que la autoridad judicial o administrativa competente debe hacer tanto al propietario del buque como a los acreedores del mismo que tengan inscritas sus acreencias en los registros públicos correspondientes, el plazo y contenido de dichas notificaciones, los efectos de la venta forzosa y el destino de la suma obtenida en la subasta o venta directa del buque.

Respecto a la notificación de la venta forzosa, norma procesal fundamental ya que permite al propietario del buque (que no siempre se encuentra en posesión del buque) a ejercer su derecho fundamental a la defensa y a los demás acreedores del propietario o poseedor del buque a hacer efectivas sus acreencias en el orden de preferencia legalmente establecido, el artículo 481 de la Ley de Navegación Marítima señala que antes de proceder a la venta forzosa del buque se deberá notificar a las siguientes personas y entidades:

- Al registrador titular del Registro de Bienes Muebles, así como a la autoridad competente encargada de la inscripción del buque en el Estado que lo hubiera autorizado enarbolar temporalmente su pabellón, si fuera el caso.

- A la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque.
- A todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador.
- A todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos constituidos al portador y de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, siempre que el juez u órgano administrativo competente hubiera recibido notificación de sus respectivos créditos.

Estas notificaciones deben efectuarse, al menos, con treinta días de antelación a la fecha prevista para la venta forzosa, según lo establecido en el artículo 482 de la LNM y debe contener los siguientes requisitos:

- La fecha y el lugar de la venta forzosa, así como las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la misma que la autoridad judicial o administrativa que entienda del proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deben ser notificadas.
- Si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudiera determinarse con certeza, se notificará la fecha aproximada y el lugar previsto para la venta forzosa, así como las circunstancias indicadas en el párrafo anterior. No obstante, cuando estos datos lleguen a ser conocidos, deberán ser notificados con una antelación mínima de siete días respecto a la fecha prevista para la venta.

La notificación deberá hacerse por escrito a las personas mencionadas en líneas anteriores, si fueren conocidas, a través de los medios establecidos en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa, si fuera el caso.

Así mismo, en aquellos casos que lo exijan los tratados aplicables, la notificación se practicará por anuncios publicados en dos periódicos de ámbito nacional, pudiendo, además, insertarse los edictos en otras publicaciones si la autoridad judicial o administrativa que proceda a la venta forzosa lo estima conveniente.

Con relación a los efectos de la venta forzosa, la Ley de Navegación Marítima 14/2014, en el primer inciso del artículo 484 señala:

“Como consecuencia de la venta forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, salvo aquellos en los que el comprador se hubiere subrogado con el consentimiento de los acreedores, así como todos los privilegios y otras cargas de cualquier género que pudieran recaer sobre el buque, quedarán sin efecto y, en su caso, deberá ordenarse su cancelación”.

Por otro lado, el mismo artículo en su segundo inciso, excluye para los efectos de la venta forzosa las disposiciones establecidas en los artículos 666, 668.3, 670 y 672 de la Ley de Enjuiciamiento Civil sobre avalúo y declaración de cargas y sobre cargas y gravámenes.

Finalmente, respecto del destino de la suma obtenida en la subasta o venta directa del buque, la Ley de Navegación Marítima haciendo uso de la facultad concedida a los Estados Parte del Convenio de 1993, en su artículo 486 señala que con el producto de la venta se pagarán en primer lugar las costas procesales y los gastos originados por el embargo preventivo o por la ejecución y subsiguiente venta del buque. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, los gastos de conservación del buque y la manutención de la dotación, así como los sueldos y otras cantidades, y los gastos a que se refiere el artículo 4.1 del Convenio del 93. El sobrante se repartirá en virtud de lo establecido en el artículo cuatro del referido convenio y, el saldo (de existir) se entregará al propietario del buque.

Las mencionadas normas que regulan la notificación de la venta forzosa, sus efectos y el destino de la suma obtenida con el remate, como se observará más adelante, son casi exactas a las establecidas en el Convenio del 93. Considero que, el legislador español, acertadamente quiso estar en la misma línea de lo establecido en el Convenio Internacional ratificado por España que regula esta materia, para obtener una armonía dentro de su ordenamiento jurídico.

I.II. Venta forzosa de buques en el Ecuador

En el Ecuador, además de lo establecido en el Convenio Internacional de Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, es de aplicación directa la Decisión 487 de la Comisión de la Comunidad Andina (CAN) – modificada por la

Decisión 532 – sobre garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques.

Esta decisión, creada por la correspondiente comisión de la Comunidad Andina de Naciones conformada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, ha tomado como fuentes el Convenio Internacional de Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 y el Convenio Internacional de Embargo Preventivo de Buques de 1999 y tiene ciertas particularidades que incentivan al mercado de compra y venta de buques, como por ejemplo, dentro del capítulo correspondiente a la hipoteca naval, se incluye la posibilidad de que las partes en el contrato de hipoteca naval, puedan pactar la venta extrajudicial del buque hipotecado, en caso de ser necesario, con lo cual se puede eludir la necesidad de tener que iniciar un proceso de ejecución forzosa del buque, con los costos y tiempos que implica el acceso a la justicia ordinaria.

En casi todo lo demás, incluyendo el procedimiento, las notificaciones, efectos de la venta forzosa y la distribución del producto de la venta del buque, la Decisión 487 de la Comisión de la Comunidad Andina establece exactamente lo mismo que el CIPMHN de 1993.

La legislación ecuatoriana, a diferencia de la española, lamentablemente no tiene una normativa unitaria que regule el Derecho Marítimo, las normas aplicables se encuentran en distintas leyes y reglamentos.

La normativa aplicable para los procedimientos de ventas forzosas de buques en el Ecuador es el Código Orgánico General de Procesos, el mismo que regula la actividad procesal en todas las materias, excepto la constitucional, electoral y penal, con estricta observancia del debido proceso.

Por lo tanto, una vez que se haya producido el embargo preventivo del buque, se haya resuelto a favor del actor y se haya ordenado la venta forzosa del buque con las debidas notificaciones señaladas en el CIPMHN de 1993, la autoridad competente que se encuentre sustanciando la ejecución del buque, a solicitud de parte, deberá atenerse a lo dispuesto en el artículo 371 y siguientes del Código Orgánico de Procesos que se refieren a la ejecución por sentencia ejecutoriada.

Como particularidad, cabe mencionar que el remate se realiza a través de la página web del Consejo de la Judicatura (órgano rector de la Función Judicial). En dicha página, se debe publicar un aviso del remate con al menos veinte días de anticipación a la fecha del remate; y, las ofertas se pueden realizar en la plataforma desde las cero horas hasta las veinticuatro horas del día señalado para el remate. Dichas ofertas no pueden ser inferiores al 100% del avalúo pericial realizado al buque y el Juez se lo adjudicará al mejor postor. En el caso de no existir ofertas por el 100% del avalúo, el acreedor podrá solicitar la retasa del bien embargado y se reanudará el proceso de remate con el nuevo avalúo.

II. Causas de la venta forzosa de buques

Un buque puede ser objeto de venta forzosa tanto en sede judicial como administrativa. En España, puede darse a lugar la venta forzosa en procedimientos ejecutivos (sede judicial) en los siguientes escenarios:

- Ejecución provisional de sentencia de condena en primera instancia o segunda instancia, derivada de un procedimiento ordinario de reclamación de cuantía (artículos 524, 535 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil);
- Ejecución forzosa de sentencia firme de condena, derivada de un procedimiento ordinario de reclamación de cuantía (artículos 538 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil); y,
- Acción hipotecaria en procedimiento ejecutivo con afección de nave (artículos 681 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil).

En fase administrativa, procede la venta forzosa cuando se configura el abandono del buque, en los términos establecidos en el artículo 302 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, esto es, cuando permanecen durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

Para que se declare el abandono del buque, se seguirá el correspondiente proceso administrativo, en el que se le otorgará el derecho a la defensa al propietario, naviero, capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque.

Una vez declarado abandonado el buque, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria decidirá (dependiendo del estado actual del buque) venderlo en pública subasta o hundirlo.

En el Ecuador, por su parte, también pueden ser causas de ventas forzosas de buques las ejecuciones de sentencias tanto en fase judicial como administrativa, siempre que el buque se encuentre registrado a nombre del demandado.

Por otro lado, existen también causas de Derecho Sustantivo que pueden originar la venta forzosa de un buque, como por ejemplo: los créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque establecidos en el artículo 4 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, que se consideran privilegiados y son los siguientes:

1. Los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
2. Los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
3. Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;
4. Los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaje;
5. Los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.

Según lo establecido en el referido artículo 4 del Convenio del 93, ningún privilegio marítimo gravará un buque en garantía de los créditos a que se refieren los numerales 2 y 5 que nazcan o resulten de:

- Daños relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, por los que sea pagadera una indemnización a los acreedores con arreglo a los convenios internacionales o las leyes nacionales que establezcan un régimen de responsabilidad objetiva y un seguro obligatorio u otros medios de garantía de los créditos; o,
- Las propiedades radioactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radioactivos.

Por otro lado, existen también otros créditos marítimos que, sin tener el carácter de privilegiados, pueden ocasionar el embargo del buque con carácter preventivo, y, en caso de que la autoridad competente resuelva a favor de quien configure como acreedor y el propietario del buque no pueda cumplir con su obligación, se procedería a la venta forzosa del buque.

Se trata de una medida cautelar que busca garantizar la efectividad del procedimiento judicial o administrativo que conozca el asunto principal. En efecto, así lo define el Convenio Internacional de Embargo Preventivo de Buques de 1999 (norma internacional que regula el embargo preventivo de buques) en su artículo 1-2 estableciendo que se trata de *“toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio”*. (OMI, 1999)

De igual manera, la Ley de Navegación Marítima 14/2014 en su artículo 470 considera el embargo preventivo como una medida cautelar, al impedir la utilización de la medida para asegurar la ejecución de una sentencia ya recaída o laudo arbitral ya dictado ratificando su carácter de medida cautelar y no ejecutiva.

El Convenio Internacional que regula el embargo preventivo de los buques hecho en Ginebra en 1999, ha incrementado el número de créditos marítimos (con relación a su antecesor hecho en Bruselas en 1952) cuya alegación posibilita el embargo. Es importante mencionar, que dicha alegación, en virtud de lo establecido en el artículo 470 de la Ley de Navegación Marítima, puede hacerse

ante el Juez que tenga competencia de conocer de la pretensión principal o ante el juez del puerto o lugar en que se encuentre el buque o al que se espera que el buque arribe.

En España, la competencia para conocer materias de Derecho Marítimo está atribuida a los Juzgados de lo Mercantil en virtud de lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Judicial; mientras que, en el Ecuador, los jueces competentes para las causas de derecho marítimo son los civiles.

Otro punto importante de mencionar sobre la medida cautelar de embargo preventivo es que al tenor del art. 472 de la Ley de Navegación Marítima 14/2014 quien se considere acreedor, deberá simplemente alegar su crédito marítimo sin necesidad de los tradicionales requisitos de las medidas cautelares en general como lo son la “apariencia de buen derecho” (*fumus bonis iuris*) y el *periculum in mora* (peligro de la mora procesal).

El Juez, por su parte, exigirá una garantía suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta garantía podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho Español y como mínimo será del 15 por ciento del importe del crédito marítimo alegado, decisión que queda a discreción del juzgador.

El propietario del buque embargado, para evitar que su bien se encuentre retenido hasta que se resuelva sobre el crédito marítimo alegado puede hacer dos cosas: 1) levantar el embargo mediante la prestación de una caución sustitutiva conforme al artículo 4 del Código Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999; o 2) oponerse al embargo (por no haber rendido garantía suficiente, no tratarse de un crédito marítimo, el buque no era embargable conforme al artículo 3 del Convenio, etc.) en el término de 20 días, para lo cual se convocará a una vista en donde se resolverá la procedencia del embargo.

Como se ha mencionado, el Convenio Internacional de Embargo Preventivo de Buques de 1999, normativa aplicable en España en virtud de su ratificación al convenio, tal y como dispone el artículo 96 de la Constitución española y por así establecerlo expresamente la Ley de Navegación Marítima, en su artículo 1 señala los créditos que permiten el embargo preventivo de los buques. Se trata

de una lista cerrada de créditos marítimos por los cuales puede ser embargado un buque, estableciéndose expresamente en el referido convenio que quedan inmunes a cualquier otro crédito distinto de los allí señalados.

Sin embargo, como ya se ha explicado, en España se puede proceder al embargo de un buque español (por un acreedor español o cesionario subrogado en los derechos de este) o de buques extranjeros de pabellón de un país no contratante del CEPB 99 (art. 473 LNM) por otros créditos. No obstante, considerando la amplitud de la lista de créditos marítimos establecidos en el CEPB 99 no es frecuente que se solicite el embargo de un buque por otros créditos que no se encuentran en el referido convenio.

Los créditos marítimos establecidos en el artículo 1 (1) del CEPB 99 por los cuales se podría llegar a la venta forzosa del buque son los siguientes:

- a) “Pérdidas o daños causados por la explotación del buque”. Es importante mencionar que se incluyen no solo los daños producidos por abordaje sino también aquellos sin contacto físico, como por ejemplo, por formación de olas, resultados de maniobras negligentes, etc.
- b) “Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación de un buque.
- c) “Operaciones de Asistencia o Salvamento, o todo contrato de salvamento, incluida si corresponde la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por si mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente”.
- d) “Daños o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño, y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado d)”;
- e) “Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos

- y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación.”
- f) “Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento de un buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo.” Se refiere a supuestos de utilización de buques mediante contratos (leasing, arrendamiento a casco desnudo) en los que la posesión del buque y disponibilidad del mismo se traslada al usuario.
 - g) “Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo.” Incluye cualquier tipo de reclamación derivada de todos los contratos de fletamento y transporte, es decir, fletamentos por tiempo, por viajes redondos, por viajes sencillos, por viajes consecutivos, de transporte bajo conocimiento de embarque, etc.
 - h) “Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportados a bordo del buque”;
 - i) “La avería gruesa”;
 - j) “El remolque”;
 - k) “El practicaaje”;
 - l) “Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento”;
 - m) “La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque”;
 - n) “Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables”;
 - o) “Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales, y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas a su nombre”;
 - p) “Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios”;
 - q) “Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque”;

- r) “Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque”;
- s) “Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque”;
- t) “Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación”;
- u) “Una hipoteca, (*mortgage*) o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque”;
- v) “Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque”.

Si bien es cierto, la lista de créditos marítimos establecida en el CEPB 99 es amplia y extensa, en virtud de lo dispuesto en el artículo 472.1 de la LNM, para que proceda el embargo preventivo de un buque, el buque debe tener calidad de embargable, es decir, que se ajuste a los términos establecidos en el CEPB 99 y en la normativa interna del Estado parte en donde se solicita el embargo. Por lo que podríamos afirmar que, para la obtención del embargo, junto a la mera alegación del crédito marítimo y su causa, se debe justificar en las alegaciones que el buque es embargable.

El art. 3-1 del CEPB 99 señala que son susceptibles de embargo el buque que generó el crédito marítimo, así como cualquier otro buque que, al practicarse el embargo, sea de propiedad de la persona que generó el crédito marítimo, es decir, un *sister ship* o buque hermano.

Es importante mencionar que el anterior Convenio que regulaba el embargo preventivo de buques hecho en 1952, permitía el embargo del buque aun cuando el deudor no fuera el propietario. Al respecto, el CEPB 99, en su artículo tercero salvaguarda el derecho de los propietarios de los buques a no responder por obligaciones de otras personas, a menos que, conforme a la ley del Estado en que se solicita el embargo, pueda ejecutarse contra el buque una sentencia dictada en relación con el crédito demandado.

En la práctica, esto supone que solo será admisible el embargo de un buque que no sea propiedad del deudor al momento de acordarse el embargo, si el crédito marítimo alegado fuese una hipoteca o un crédito que tenga carácter de crédito marítimo privilegiado.

III. Efectos de la venta forzosa de buques

El art. 12 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, se refiere a los efectos de la venta forzosa de buques y señala que como consecuencia de la venta forzosa, todas las hipotecas, *mortgages* o gravámenes inscritos (salvo los que el comprador haya tomado a su cargo con el consentimiento de los beneficiarios) y todos los privilegios y otras cargas de cualquier género dejarán de gravar al buque, siempre que se den los siguientes requisitos:

- Que en el momento de la venta, el buque se encuentre dentro del ámbito de la jurisdicción de ese Estado; y,
- Que la venta se haya efectuado de conformidad con la legislación de ese Estado y con lo dispuesto en los artículos 11 y 12 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.

El mismo artículo 12 del referido Convenio, en su numeral 5, señala que cuando un buque matriculado en un Estado Parte sea objeto de una venta forzosa en un Estado Parte, la autoridad competente librará, a instancia del comprador, un certificado que acredite que el buque se vende libre de toda hipoteca, *mortgage* o gravamen inscrito, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y de todo privilegio y otras cargas.

Con la presentación del certificado mencionado, el Registrador estará obligado a cancelar todas las hipotecas, *mortgages* o gravámenes inscritos (salvo los que el comprador haya tomado a su cargo) y a inscribir el buque a nombre del comprador o a librar certificación de baja en el registro a los efectos de la nueva matriculación, según el caso.

La Ley de Navegación Marítima 14/2014 como complemento (en España) del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, en su artículo 484, señala los mismos efectos de la venta forzosa de buques, indicando que no serán aplicables la normativa de la Ley de Enjuiciamiento Civil que trata sobre avalúo y declaración de cargas y sobre cargas y gravámenes.

Esta purga total de todos los gravámenes que mantenga el bien que con la venta forzosa del buque se produzca es fundamental para la industria marítima, ya que es la única manera de que el nuevo propietario tenga la certeza de que su buque podrá navegar sin ningún problema y que no estará ligado al derecho de reipersecutoriedad que el art. 8 del Convenio de Ginebra de 1993 reconoce a los privilegios marítimos. Así mismo, con la confianza de que el buque va a salir libre de todo gravamen, las ventas forzosas que se realicen a nivel mundial, podrán efectuarse con precios proporcionales al estado del bien y los deudores o propietarios de los buques vendidos, estarán sometidos a una venta justa.

Para que no existan conflictos entre los Registros respectivos de los Estados Parte para la cancelación e inscripción de las matrículas de los buques, la autoridad competente que haya ordenado la venta forzosa del buque, deberá dedicar especial atención en que se cumpla con las notificaciones a los acreedores, establecidas en el artículo 11 del Convenio de 1993.

Como veremos más adelante, una de las preocupaciones que se generan sobre el proyecto del nuevo Convenio Internacional que regule las ventas forzosas de buques, es que establece plazos muy cortos para las notificaciones a los acreedores y si el registrador considera que no se ha cumplido con las notificaciones, puede alegar que atenta contra el orden público y negarse a la cancelación del registro. Este hecho, perjudicaría sin lugar a dudas al comprador del buque y generaría inseguridad jurídica en el comercio marítimo internacional.

CAPÍTULO III. El Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993

I. Antecedentes

El 6 de mayo de 1993, fue aprobado el nuevo Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca naval, bajo los auspicios de las Naciones Unidas y de la Organización Marítima Internacional.

Con la implementación de este convenio, se producía un verdadero hecho histórico en el mecanismo de cooperación entre la UNCTAD y la OMI para la elaboración y la unificación del derecho marítimo comercial.

La comunidad marítima internacional, desde comienzos del siglo veinte, ha tenido el deseo de uniformar el régimen de los privilegios marítimos en su relación con la hipoteca naval. Luego de varios intentos en foros diferentes y siempre bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional, en el año 1926 fue creado el Convenio Internacional sobre la Unificación de ciertas reglas en materia de Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, en Bruselas, que en su momento tuvo una buena acogida a nivel internacional, pero que establecía una cantidad excesiva de créditos marítimos que prevalecían frente al acreedor de la Hipoteca Naval.

Con la finalidad de mejorar esta situación que estaba afectando a los acreedores hipotecarios que ocupan un rol fundamental en el comercio marítimo, el CMI, en el año 1967 elaboró un nuevo Convenio sobre la misma materia que reformaba el de 1926, pero no llegó a entrar en vigor porque solo fue ratificado por cuatro países, Siria y tres países escandinavos.

Tras varios años, en los que los acreedores hipotecarios se encontraban ante una notable inseguridad jurídica, en el año 1984 mientras el Grupo de Trabajo de Reglamentación Marítima Internacional de la UNCTAD se encontraba finiquitando el estudio y discusión de las cláusulas modelo para el seguro marítimo, decidieron incorporar en su agenda el estudio y la revisión de los convenios internacionales sobre privilegios marítimos e hipoteca naval con la finalidad de obtener un convenio de aceptación universal que facilitara el desplazamiento de fondos para la adquisición de naves para el desarrollo de las marinas mercantes, especialmente en los países de desarrollo.

Para la mencionada sesión, con la finalidad de ayudar al grupo de trabajo en la materia, la secretaría de la UNCTAD elaboró un informe titulado “Análisis preliminar de posibles modificaciones del actual régimen internacional de los privilegios marítimos y la hipoteca naval”. Este informe destacaba los principales problemas de las normativas internacionales relacionadas con la materia vigentes a esa fecha; y, estableciendo un mecanismo de consulta con la

secretaría de la Organización Marítima Internacional, hacía recomendaciones para mejorar la normativa internacional relacionada con la materia y obtener la aceptación de una mayor cantidad de países.

El mencionado informe demostró que co-existían varios regímenes sobre hipotecas navales y privilegios y tanto los proveedores de capital como los titulares de algún privilegio no tenían certeza del alcance de sus créditos marítimos por lo que sugería una amplia cantidad de propuestas de reforma, pero lamentablemente, una vez analizadas en los Grupos de Trabajo Intergubernamentales, fueron desechadas.

Ante la falta de aceptación por parte de los grupos de trabajo a las propuestas realizadas por la secretaría de UNCTAD, el Comité Marítimo Internacional decidió examinar los temas de la hipoteca naval, los privilegios marítimos y el embargo preventivo de buques en su conferencia celebrada en Lisboa en mayo de 1985.

En la mencionada conferencia, se encontraban presentes los representantes de las secretarías de UNCTAD y de la OMI, las mismas que dieron a conocer el acuerdo al que habían llegado con relación al mencionado tema, en virtud del cual se reconocía que UNCATD era el órgano más apropiado para realizar estudios sobre las consecuencias económicas y comerciales de la hipoteca naval, mientras que el estudio del tema de los privilegios marítimos sería de competencia de la OMI. No obstante, considerando la estrecha relación entre ambos temas, se hacía indispensable una estrecha relación entre ambas secretarías.

En dicha sesión del CMI, se analizaron los informes presentados por la secretaría de UNCTAD y la secretaría de la OMI, debiéndose destacar del informe de la secretaría de UNCTAD que desde la década de los 70 se venían realizando estudios para determinar el modo de promover el desarrollo de las marinas mercantes, especialmente en los países en desarrollo y que las conclusiones de dichos estudios indicaban que la falta de fondos para la adquisición de buques constituía uno de los obstáculos principales para lograr tal cometido. El informe concluyó que tanto el convenio de 1926 como el de 1967 no habían logrado una

aceptación general que permitieran considerarlos como un régimen internacional.

Por otro lado, en dicho informe también se determinó que, de las investigaciones realizadas, aparecía que el medio más usado para la financiación para la compra de buques era el crédito con garantía hipotecaria por lo que era primordial la elaboración de un nuevo convenio que consolidase la posición de los acreedores hipotecarios a nivel internacional. Cabe mencionar que la hipoteca naval surgió en el siglo XIX como medio de financiación a largo plazo de las empresas navieras y, desde entonces, existía la necesidad de conciliar la garantía hipotecaria con la tradicional tutela y protección de los créditos derivados de la explotación y conservación del buque a través de la afección del buque.

El Comité Marítimo Internacional, en la sesión celebrada en Lisboa en Mayo de 1985, luego de revisar los informes de las secretarías de UNCTAD y de la OMI, concluyó que sólo debían reconocerse los privilegios marítimos que se reputaran indispensables por motivos económicos y sociales. Esta posición era ampliamente compartida por los asistentes a la sesión.

Un tiempo después de la mencionada sesión del CMI, la secretaría de la UNCTAD preparó un segundo informe para la consideración del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo y, este, en su decimo primer periodo de sesiones, atendiendo a lo sugerido por la secretaría de la UNCTAD, aprobó la resolución 6 (XI) mediante la cual recomendó a la Junta de Comercio y Desarrollo que convocara, junto con la OMI, a un grupo intergubernamental de expertos para que examinase, entre otros, los siguientes puntos:

“a) la revisión de los convenios sobre privilegios marítimos e hipoteca naval y los procedimientos de ejecución conexos, como el embargo preventivo de buques;

b) la preparación de leyes tipo o directrices sobre privilegios marítimos, hipotecas navales y los procedimientos de ejecución conexos, como el embargo preventivo de buques;

c) la posibilidad de crear un registro internacional de privilegios marítimos e hipotecas navales”.

La Junta de Comercio y Desarrollo de UNCTAD en su trigésimo segundo periodo de sesiones, y el Consejo de la OMI en su quincuagésimo sexto periodo de sesiones, aprobaron la recomendación, y decidieron constituir el “Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos en Hipotecas Navales y Privilegios Marítimos y Asuntos Conexos”.

El primer periodo de sesiones del mencionado grupo creado para analizar, entre otras cosas, la revisión de los convenios sobre privilegios marítimos e hipoteca naval, se llevó a cabo en el Palacio de las Naciones en Ginebra del 1 al 12 de diciembre de 1986. En este primer periodo de sesiones, el grupo examinó los informes presentados por las secretarías de UNCTAD y la OMI y para llevar un orden, se estableció un orden de puntos a tratar de la siguiente manera:

1. Privilegios marítimos que deben ser reconocidos internacionalmente.
2. Determinación de las características esenciales de los privilegios marítimos y la hipoteca naval, en particular la necesidad de definiciones.
3. Relación entre privilegios e hipotecas.
4. Orden de preferencia entre hipotecas y entre privilegios marítimos.
5. Función del seguro para la determinación de los privilegios marítimos que merecen gozar de preferencia con relación a las hipotecas.
6. Consecuencias de la venta forzosa.
7. Condiciones y consecuencias de la cancelación y la inscripción registral.
8. Problemas relacionados con los conflictos de leyes.
9. Necesidad de regular la inscripción de derechos relativos a los buques en construcción.
10. Inclusión de la cuestión de la inscripción de derechos relativos a los buques en construcción en el mismo Convenio o en un Convenio separado.
11. Examen de los procedimientos de ejecución, como en el embargo.
12. Necesidad de un nuevo Convenio Internacional o de varios convenios.
13. La inscripción de los privilegios marítimos.

Con respecto al punto doce, se debe mencionar que varias delegaciones no estaban de acuerdo en que se elaborase un nuevo convenio. Estas sostenían que el actual régimen sobre privilegios marítimos e hipoteca naval era “esencialmente satisfactorio” y que, con ciertas reformas era suficiente.

Por otro lado, delegaciones especialmente de países en desarrollo estimaron que era fundamental un cambio más radical para lograr una mayor uniformidad. Finalmente, el grupo optó por la conveniencia de tener un solo convenio sobre privilegios marítimos e hipoteca naval y otro relacionado con el embargo preventivo de buques.

Como se ha mencionado, recién en el año 1993, fue aprobado el nuevo Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca naval. Este convenio, en virtud de lo establecido en su artículo 13, es de aplicación para todos los buques de navegación marítima matriculados en un Estado Parte o en un Estado que no sea parte en el Convenio, a condición de que los buques de este último estén sujetos a la jurisdicción del Estado Parte. Quedando excluidos de las disposiciones del Convenio los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial.

En cuanto al concepto de buque, el Convenio no establece restricciones por lo que podría entenderse aplicable a todo tipo de buque “apto para la navegación” incluidos los buques de pesca y las embarcaciones o buques de recreo, siempre que sean susceptibles de inscripción en un Registro Público.

Conviene contrastar el nuevo convenio con su antecedente de 1967 y con los anteproyectos tanto del CMI en Lisboa, 1985, como el del Grupo Mixto UNCTAD/OMI, 1989, para apreciar las innovaciones y facilitar su aplicación. El nuevo convenio no difiere sustancialmente de esos instrumentos, pero en sus pequeñas modificaciones se puede apreciar soluciones de compromiso, efectuadas para incorporar, en lo posible, las posiciones de algunas delegaciones que habían sido reacias a aceptar el articulado del convenio de 1967.

El mencionado Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993 entró en vigencia el 5 de septiembre del 2004 y como se ha mencionado, reemplaza los convenios de 1926 y 1967 sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, los mismos que brindaban una importancia menor a la institución jurídica de la hipoteca naval (garantía marítima especialmente útil para dinamizar la adquisición de buques) dentro del orden de preferencia de los privilegios marítimos.

El convenio de 1926 y en menor medida el de 1967 (que regulaban los privilegios marítimos y la hipoteca naval), establecían un número elevado de privilegios marítimos con preferencia sobre la hipoteca naval, lo que produjo la desvalorización de una institución marítima de tanta importancia, por lo que, el hecho de que el CIPMHN de 1993, haya reducido el número de privilegios marítimos, brindó mayor confianza para las instituciones financieras y reactivó el mercado de compra y venta de buques.

II. Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 19 de abril al 6 de mayo de 1993

La elaboración del Convenio del 93, se llevó a cabo en la conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la elaboración de un Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del diecinueve de abril al seis de mayo de mil novecientos noventa y tres.

Esta conferencia fue convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, por su resolución 46/213, con la finalidad de examinar el proyecto de convenio e incorporar los resultados de su labor en un convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

Dentro del informe de la mencionada conferencia, se hace una breve reseña de las deliberaciones de las sesiones plenarias de la Conferencia, las mismas que, estaban relacionadas con la necesidad de la implementación de un nuevo Convenio Internacional que fortalezca la institución jurídica de la hipoteca naval y reduzca el número de créditos marítimos a los que se les otorga el carácter de privilegiados.

De las deliberaciones referidas, para el presente trabajo, en primer lugar, cabe hacer referencia a la realizada por el adjunto al Secretario General de la UNCTAD, el mismo que declaró, entre otras cosas, que la labor de la Conferencia era de interés considerable tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo, así como para el conjunto de la comunidad

marítima internacional. Señaló también que los países en desarrollo acogerían con agrado el establecimiento de un marco legal que facilitaría la financiación de la construcción y adquisición de buques en condiciones favorables.

Así mismo, señaló que los convenios internacionales en vigor no habían permitido lograr un elevado grado de uniformidad internacional. Que en ese entonces, la situación relativa a los privilegios marítimos y la hipoteca naval se caracterizaba por un régimen carente de unidad, en el que los órganos de financiación, los acreedores y los acreedores marítimos no podían estar seguros del alcance, validez y rango de sus garantías. Esta situación era motivo de preocupación, principalmente para los países en desarrollo, por el hecho de no poder obtener recursos financieros para desarrollar sus flotas mercantes.

Por otro lado, cabe mencionar también las declaraciones realizadas en la conferencia por el representante de la Organización Marítima Internacional. Esta intervención, estuvo a cargo del Director de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI, quien entre otras cosas, señaló que uno de los objetivos más importantes del nuevo convenio era fomentar la financiación de buques limitando el número de privilegios marítimos con prioridad sobre las hipotecas a los que fueran indispensables por motivos sociales y económicos. Indicó que esto permitiría encauzar los recursos financieros hacia el fortalecimiento de las flotas mercantes de los países en desarrollo.

Finalmente, el mencionado representante de la OMI, señaló que un nuevo convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval aportaría además una base firme que permitiría a la OMI y la UNCTAD continuar con su labor relativa a la uniformidad progresiva del derecho marítimo en el ámbito internacional en beneficio de todas las partes interesadas.

Dentro de las declaraciones realizadas por los Estados intervinientes en la conferencia, a través de sus representantes, considerando que el presente trabajo está enfocado en analizar la falta de ratificación del Convenio del 93, por parte de un considerable número de jurisdicciones marítimas asiáticas, cabe mencionar lo dicho por el representante de China en su declaración final, el mismo que expresó su satisfacción con el convenio, manifestando que El Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos había realizado una valiosa labor y el éxito

de la Conferencia se debía al espíritu de transacción mostrado por todas las delegaciones durante las negociaciones.

Así mismo, el representante de China indicó que estaba convencido de que el Convenio tendría una aceptación universal y ofrecería un marco jurídico para facilitar la financiación de los buques y el desarrollo de las flotas mercantes nacionales, y para fomentar la uniformidad del derecho marítimo (lamentablemente no fue así especialmente en la mayoría de jurisdicciones marítimas de su continente).

Al final de la conferencia, fue aprobado por consenso el nuevo Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, por lo que el acta final fue firmada por los representantes de los siguientes países asistentes a la conferencia: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, Costa de Marfil, Cuba, China, Chipre, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gana, Grecia, Guinea, India, Indonesia, Irán, Israel, Italia, Japón, Kenya, Kuwait, Liberia, Madagascar, Marruecos, México, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Senegal, Sudán, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Uruguay y Venezuela.

El Secretario General de la Organización Marítima Internacional, en su declaración final, señaló que era sumamente satisfactorio que el nuevo Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval se hubiera aprobado por consenso. Que ese consenso llevaría a su pronta entrada en vigor y que un gran número de ratificaciones garantizarían que el instrumento fuera universalmente aceptado.

El Secretario General Adjunto de la UNCTAD, por su parte, hizo suyas las palabras del Secretario General de la OMI sobre el resultado de la Conferencia y elogió el espíritu de transacción mostrado por todas las delegaciones a fin de lograr un amplio consenso al aprobar el Convenio.

Después de firmar el acta final, la conferencia acordó que el Oficial Jurídico Superior de la UNCTAD comunicara dicha acta, con las firmas de los Estados

miembros y el texto del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval aprobado, al depositario en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

Así mismo, la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, resolvió recomendar a los órganos competentes de la UNCTAD y la OMI que dispongan lo necesario para que el Grupo Intergubernamental Mixto vuelva a reunirse con la finalidad de examinar una posible revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, de 1952.

III. Análisis del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993

Como se ha mencionado, el Convenio del 93 fue creado por la necesidad que existía en la industria marítima de mejorar las condiciones de financiación de los buques, promover el desarrollo de las flotas mercantes nacionales y obtener uniformidad internacional en la esfera de los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Para el efecto, se redactaron 22 artículos que tuvieron una considerable acogida a nivel internacional (con excepción de Asia), de los cuales, para el presente trabajo, me referiré a los que tratan sobre la hipoteca naval, los privilegios marítimos y el procedimiento a seguir en los casos de ventas forzosas de buques de navegación marítima matriculados en un Estado Parte o en un Estado que no sea parte en el Convenio, a condición de que los buques de este último estén sujetos a la jurisdicción del Estado Parte.

III.I. Gravámenes reales

Con respecto a las hipotecas navales, el Convenio del 93 en su primer artículo, señala que las hipotecas y *mortgages*, y los gravámenes reales inscribibles del mismo género constituidos sobre buques de navegación marítima, serán reconocidos y ejecutables en los Estados Parte siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1. Que hayan sido constituidos e inscritos en un registro de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque;
2. Que el registro del buque y los documentos presentados para el efecto al registrador del estado de matrícula del buque, puedan ser libremente consultados por el público y se pueda solicitar al registrador el libramiento de extractos del registro y copias de esos documentos; y,
3. El registro o algunos de los documentos utilizados para el registro del buque especifiquen por lo menos, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca, el *mortgages* o el gravamen, o el hecho de que esa garantía ha sido constituida al portador, el importe máximo garantizado, si la legislación del estado de matrícula estableciere ese requisito o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca, el *mortgage* o el gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del estado de matrícula, determinen su rango respecto de otras hipotecas, *mortgages* y gravámenes inscritos.

Por otro lado, el artículo 3 del Convenio del 93 señala que con excepción de los casos de ventas forzosas o disposición legal expresa, para la baja de un buque en el registro de un estado parte, ese estado parte no autorizará al propietario a cancelar la inscripción del buque a no ser que se hayan cancelado previamente todas las hipotecas, *mortgages* o gravámenes inscritos o que se haya obtenido el consentimiento por escrito de todos los beneficiarios de esas hipotecas, *mortgages* o gravámenes.

El mencionado convenio, al igual que su antecesor, incorpora en forma diferenciada los conceptos de hipoteca y de *mortgage*, e incluye el de “gravámenes reales inscribibles del mismo género”. Esto se hizo con la finalidad de lograr una mayor uniformidad incorporando en una misma categoría distintas figuras jurídicas, pero cuyos efectos en caso de ejecución son similares.

El concepto de *mortgage* se incluye sin traducción por cuanto no existe una traducción autentica de dicha figura, propia del derecho anglosajón. La diferencia entre el *mortgage* y la hipoteca radica en que en el primero existe una transferencia del dominio por parte del propietario del buque en favor del acreedor como garantía del cumplimiento de una obligación, generalmente el

pago de un préstamo, mientras que la hipoteca confiere un derecho preferente para hacerse pago en el buque en caso de incumplimiento de una obligación, generalmente también de un préstamo de dinero. El acreedor hipotecario no adquiere el título de propiedad de la cosa hipotecada, sino el derecho a hacer efectiva su reclamación vendiendo en pública subasta el bien y haciéndose pago de su derecho con preferencia de otros acreedores.

Así, por ejemplo, el *mortgage* se caracteriza por las siguientes particularidades:

- a) El deudor puede celebrar contratos de utilización y el acreedor debe respetarlos, salvo que con ellos se pueda perjudicar a su garantía.
- b) El acreedor puede tomar posesión del buque a través de un receptor, quien asume su gestión para preservar sus derechos, por lo tanto, la posesión la mantiene, en principio, el deudor.
- c) El acreedor tiene derecho a proceder a la venta judicial o privada en caso de que el deudor esté en mora; respetando sus derechos.

Con respecto a la inclusión de “gravámenes reales inscribibles del mismo género”, fue realizado con la finalidad de cubrir los casos en que determinadas legislaciones consideren a la hipoteca naval como prenda, ya que la hipoteca puede estar reservada solo para bienes inmuebles y el buque (mueble por excelencia) no pueda ser objeto de hipoteca.

III.II. Privilegios marítimos

Dentro de las legislaciones marítimas nacionales e internacionales no existe una definición en sentido propio de los privilegios marítimos, sino aproximaciones analógicas al concepto. No obstante, de sus caracteres se desprende que no se trata de una simple causa de preferencia en el cobro, sino de auténticos derechos reales de garantía.

En lo personal, comparto el criterio que prevalece en la doctrina el cual señala que los privilegios marítimos son hipotecas legales tácitas, ya que, sin necesidad de inscripción, persiguen al buque sin importar cambio de propiedad, matrícula o pabellón. En definitiva, se tratan de auténticos derechos reales de garantía.

El convenio del 93, en su artículo 4, se refiere a los créditos marítimos privilegiados y señala lo siguiente:

“Artículo 4. Privilegios marítimos.

- 1. Los siguientes créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque estarán garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:*
 - a) Los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas a su nombre;*
 - b) Los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;*
 - c) Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;*
 - d) Los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaje;*
 - e) Los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.*
- 2. Ningún privilegio marítimo gravará un buque en garantía de los créditos a que se refieren los apartados b) y e) del párrafo 1 que nazcan o resulten:*
 - a) De daños relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, por los que sea pagadera una indemnización a los acreedores con arreglo a los convenios internacionales o las leyes nacionales que establezcan un régimen de responsabilidad objetiva y un seguro obligatorio u otros medios de garantía de los créditos: o,*
 - b) De las propiedades radioactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radioactivos. “*

Los créditos marítimos mencionados en el literal a del citado artículo, consisten en créditos laborales en los que se incluyen todas las retribuciones adeudadas a la tripulación, consecuencia del contrato de trabajo, incluidas las

indemnizaciones procedentes por despido, los gastos de repatriación y cuotas de seguridad social.

Los del literal **b**, por su parte, son créditos nacidos por daños personales. Al tener una redacción tan amplia, incluye todas las reclamaciones de indemnización por daños y perjuicios presentadas por los afectados o sus causahabientes tanto de carácter contractual como extracontractual. Lo que sí prevé específicamente el citado literal es que exista una relación de causalidad entre la actividad del buque y la muerte o las lesiones.

Con respecto a los créditos establecidos en el literal **c**, por salvamento, estos alcanzan a los créditos contra el armador del salvado bien se trate de salvamento contractual o extra-contractual.

El literal **d** del citado artículo se refiere a los derechos de puerto y practicaje dentro de los cuales se incluyen: tasas, tarifas y derechos portuarios, así como los generados por el uso de canales o esclusas y los de prácticos.

Finalmente, los créditos establecidos en el literal **e**, son créditos por daños materiales de naturaleza extracontractual, los cuales incluyen daños a bienes de cualquier tipo (en agua, en tierra, en instalaciones portuarias, etc.) bastando una causa efecto entre la explotación/navegación del buque y el daño.

III.III. Prelación de los privilegios marítimos

Según lo establecido en el artículo 5 del Convenio del 93, estos créditos marítimos privilegiados tienen preferencia sobre los gravámenes inscritos (hipotecas y *mortgages*) y ningún otro crédito tendrá preferencia sobre ellos ni sobre los mencionados gravámenes inscritos, salvo lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del artículo 12 del Convenio.

Así mismo, dicho artículo señala que los privilegios marítimos tienen prelación por el orden en que se encuentran enumerados; no obstante, los privilegios marítimos que garanticen créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque tendrán preferencia sobre todos los demás privilegios marítimos a que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones que dieron a aquellos privilegios.

III.IV. Otros privilegios marítimos

El referido convenio, en su artículo 6, faculta a los estados parte para establezcan en sus legislaciones otros privilegios marítimos sobre un buque, para garantizar créditos distintos a los establecidos en el artículo 4, contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque, siempre que dichos créditos:

- a) Estén sujetos a lo dispuesto en el artículo 8, 10 y 12 del Convenio;
- b) Se extingan;
- c) Se pospongan a los privilegios marítimos establecidos en el artículo 4 y a los gravámenes inscritos (hipotecas y *mortgages*) que se ajusten a lo establecido en el artículo 1 del Convenio.

Con respecto a la extinción de estos privilegios marítimos (nacionales) el referido artículo señala que esta se produce en los siguientes casos:

“A la expiración de un plazo de seis meses contados desde el nacimiento de los créditos garantizados, a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducentes a una venta forzosa; o

Al final de un plazo de sesenta días después de la venta del buque a un comprador de buena fe, que empezará a correr desde el día en que se inscriba la venta en el registro, de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque después de la venta, si este plazo venciere antes que el señalado en el inciso anterior.”

En consecuencia, el régimen de extinción de los privilegios marítimos es el siguiente:

1. Los privilegios reconocidos en el artículo 4 del Convenio del 93 se extinguen en el plazo de un año desde su nacimiento (con la excepción de los créditos salariales que el plazo se cuenta desde el final del enrolamiento a bordo);
2. Los demás privilegios que pueden ser establecidos por normativa nacional, se extinguen transcurridos seis meses desde su nacimiento o

sesenta días desde la fecha de inscripción de la venta en el registro si esto ocurre antes.

La mayoría de los Estados Parte, ha hecho uso de esta facultad que le otorga el convenio, en aras de salvaguardar los derechos de los acreedores del buque.

En España, por ejemplo, se le ha otorgado la calidad de créditos marítimos privilegiados a los créditos de la Administración Portuaria o Marítima por remoción (art. 304.3 Texto Refundido Ley de Puertos en relación con el artículo 122.2 de la Ley de Navegación Marítima). Sin embargo, este otro crédito marítimo privilegiado no se pospone a otros créditos conforme al artículo 6 del Convenio sino que tiene un régimen especial que se encuentra establecido en el artículo 12 del Convenio.

Así mismo, el Convenio faculta a los Estados Parte para conceder un derecho de retención respecto de un buque que se halle en posesión: a) de un constructor de buques, para garantizar créditos por la construcción del buque; o de un reparador de buques, para garantizar créditos por la reparación del buque, incluida su reconstrucción, efectuada durante el periodo en que esté en su posesión.

El mencionado derecho de retención se extingue cuando el buque deja de estar en posesión del constructor o reparador de buques de otra manera que como consecuencia de embargo preventivo o ejecución (artículo 7 del Convenio del 93).

III.V. Características de los privilegios marítimos

El artículo 8 del Convenio del 93, es quizás el más atractivo para toda la industria marítima, ya que, en virtud del mismo, los privilegios marítimos siguen al buque no obstante cualquier cambio de propiedad, matrícula o pabellón. Cabe aclarar que esta característica se pierde una vez que se efectúa la venta forzosa del buque ya que el mismo es vendido libre de toda carga.

En el mismo sentido, pero acogiendo una definición mas completa, la Ley de Navegación marítima en su artículo 122 dice:

“Los privilegios marítimos gravan al buque sin necesidad de publicidad registral, le siguen a pesar del cambio de propiedad, matrícula o pabellón y gozan de preferencia sobre las hipotecas y demás cargas y gravámenes, cualquiera que sea la fecha de su inscripción (...)”.

Del artículo referido en el párrafo anterior, obtenemos las siguientes características de los privilegios marítimos: ausencia de publicidad registral, reipersecutoriedad y preferencia. Además de estas características, los autores suelen señalar las siguientes: eficacia, no inscripción, accesoriedad e indivisibilidad y ejecución.

De las características mencionadas, considero oportuno para un mejor entendimiento, explicar las siguientes:

Eficacia: Resultado adecuado; éxito de un procedimiento, sistema, medio o recurso. CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, Heliasta S.R.L., Buenos Aires, 1981, décimo quinta edición, p. 380.

Accesoriedad: índole de lo accesorio o dependiente. CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, Heliasta S.R.L., Buenos Aires, 1981, décimo quinta edición, p. 65

Indivisibilidad: la calidad de indivisible; que no admite división. CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, Heliasta S.R.L., Buenos Aires, 1981, décimo quinta edición, pp. 394-395

Ejecución: efectividad de una sentencia o fallo, en especial, cuando se toman los bienes de un deudor moroso para satisfacer a los acreedores mediante dicho mandamiento judicial. CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, Heliasta S.R.L., Buenos Aires, 1981, décimo quinta edición, p. 383

III.VI. Extinción de los privilegios marítimos

Otro aspecto muy importante de los privilegios marítimos es el de su extinción por el transcurso del tiempo, el mismo que se prevé en el artículo 9 del Convenio del 93, el mismo que señala que los privilegios marítimos enumerados en el

artículo 4, se extinguirán por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de un embargo preventivo o ejecución conducentes a una venta forzosa.

El referido artículo que se refiere a la extinción de los privilegios marítimos, hace una aclaración con respecto al momento en que empezará a correr el año en el caso de tres privilegios marítimos y señala que en el caso de los privilegios marítimos establecidos en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 4, desde el momento en que haya terminado el enrolamiento del acreedor a bordo del buque; y, en los casos de los privilegios marítimos establecidos en los apartados b) y e) del párrafo 1 del artículo 4, el año se contará desde la fecha de nacimiento de los créditos que esos privilegios garanticen; y no podrá ser objeto de ninguna suspensión ni interrupción, a menos que, por el ministerio de la ley, no se pueda proceder al embargo preventivo o a la ejecución del buque.

Con respecto a la extinción de los privilegios marítimos, cabe notar que los privilegios marítimos establecidos en el artículo 4 del Convenio del 93, se extinguen en seis meses más que los privilegios incorporados en las legislaciones de los Estados Parte del Convenio, en virtud de la facultad que le concede a estos dicho Convenio.

La cuestión relativa al alcance del privilegio se encuentra regulada en el artículo 10 del Convenio y, a diferencia de sus predecesores, el Convenio excluye el flete o precio del pasaje del privilegio, esto es, el crédito marítimo privilegiado solo alcanza al buque. De igual manera, se ha excluido la extensión del privilegio a la indemnización a favor del propietario en virtud de un contrato de seguro.

Finalmente, en virtud del principio de accesoriedad, el referido artículo dispone que la cesión del crédito comprenderá el privilegio que éste lleve aparejado. Así mismo, el pago de un crédito con carácter de privilegiado por un tercero conlleva la adquisición del privilegio. Por ejemplo, el pago por el agente del buque de las tasas portuarias y derechos de practicaje.

Por lo expuesto, la escala jerárquica de preferencias, entre créditos privilegiados e hipotecas, que deberá aplicar necesariamente el Juez o autoridad de un Estado Parte para repartir el precio obtenido en la venta forzosa de un buque es la siguiente:

1. Costas y gastos pre-deducibles causados en el proceso de embargo y ejecución para la venta del buque de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 12.2 del Convenio del 93.
2. Gastos pre-deducibles causados por remoción por una autoridad pública previa a la venta forzosa, siempre y cuando la legislación del Estado de ejecución haya establecido esta preferencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 12.3 del Convenio del 93.
3. Acreedores privilegiados del art. 4 del Convenio del 93.
4. Créditos de constructores y reparadores del buque que gocen de un derecho de retención, reconocido por el Estado de ejecución y en las condiciones y con los requisitos de los artículos 7 y 12.4 del Convenio del 93.
5. Las hipotecas y *mortgages* y otros gravámenes análogos inscritos que cumplan con los requisitos del artículo 1 del Convenio del 93.
6. Los demás créditos privilegiados establecidos por la legislación nacional de un Estado Parte, que reúnan los requisitos del Convenio de acuerdo con el artículo 6 del Convenio del 93.

III.VII. Del procedimiento: Notificaciones

En primer lugar, como se ha mencionado en el presente trabajo, el Convenio del 93 (al igual que el proyecto de Convenio de venta forzosa de buques elaborado por el Comité Marítimo Internacional) no establece un procedimiento específico para llevar a cabo las ventas forzosas sino que meramente se remite al procedimiento establecido en el Estado en donde se realice la venta.

Lo que si se prevé tanto el Convenio del 93 como el proyecto de Convenio del CMI, en aras de salvaguardar los derechos de los acreedores marítimos del buque, son las notificaciones que se deben realizar previo a la venta forzosa y los efectos que esta surge, los mismo que naturalmente deben ser reconocidos por los estados parte.

Para el efecto, el Convenio se refiere a la necesaria coordinación entre las autoridades del país en donde se sigue la ejecución y las competentes del país

donde se halle inscrito el buque a fin de garantizar que la venta del buque en un país pueda desplegar sus efectos en otro país, al punto de incluir facultades a las autoridades competentes de los Estados parte a que se comuniquen directamente entre ellas (artículo 14 Convenio del 93).

Con respecto a la notificación de la venta forzosa, el Convenio del 93 en su artículo 11 señala que antes de que se produzca la venta, la autoridad competente del estado parte en donde se está ejecutando la venta forzosa debe cumplir con notificar a las siguientes personas:

- a) A la autoridad encargada del registro en el estado de matrícula;
- b) A todos los beneficiarios de las hipotecas, *mortgages* o gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador;
- c) A todos los beneficiarios de las hipotecas, *mortgages* o gravámenes inscritos constituidos al portador y a todos los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del convenio, con la finalidad de que la autoridad encargada de la venta forzosa tenga conocimiento de los créditos marítimos que siguen al buque no obstante cualquier cambio de propiedad, matrícula o pabellón.
- d) A la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque.

La notificación a la autoridad encargada del registro en el estado de matrícula, debe realizarse por escrito y se practica bien por correo certificado o por cualquier medio de comunicación idóneo que dé lugar a un acuse de recibo.

Las referidas en el párrafo b, por su parte, también se realizan por escrito siempre que los acreedores sean conocidos, si no lo son, se realizan a través de publicaciones por la prensa en periódicos de amplia circulación del estado en donde se efectúa la venta forzosa del buque. En la práctica, esta notificación también es realizada por la autoridad encargada del registro en el estado de matrícula, ya que esta es quien tiene la información de los acreedores y la obligación de precautelar los derechos de quienes diligentemente han registrado sus acreencias.

Por otro lado, la notificación a la que se refiere el literal c del artículo referido, considerando que por su finalidad los buques de navegación marítima se encuentran constantemente movilizándose de un país a otro, no es tarea fácil

notificar a todos sus acreedores marítimos, por lo que la autoridad competente para la venta forzosa debe efectuarla mediante publicaciones en periódicos de su estado y, de considerarlo conveniente, en otras publicaciones.

Con respecto a la notificación a la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque, considero que es una notificación fundamental ya que en el comercio marítimo es muy común que los buques no sean explotados por quienes constan como propietarios (fletamento a casco desnudo o bareboat charter), por lo que es justo que los propietarios comparezcan y puedan hacer valer los derechos que le correspondan.

El mismo artículo 11, en su numeral segundo, señala que la notificación deberá realizarse con una anticipación de al menos treinta días de la venta forzosa y contener lo siguiente:

- a) La fecha y el lugar de la venta forzosa y las circunstancias relativas al proceso conducente a la venta forzosa, que la autoridad competente estime suficiente para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas;
- b) En caso de que la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudiera ser determinada con certeza, la notificación deberá contener la fecha aproximada y el lugar previsto para que se lleve a cabo la diligencia, exponiendo las circunstancias relativas a la venta forzosa que la autoridad competente estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas. No obstante, cuando ya se tenga la certeza de la fecha y el lugar en donde se efectuará la diligencia, la autoridad competente deberá realizar una nueva notificación con una anticipación de al menos siete días de la venta forzosa.

Este artículo 11 del Convenio del 93, fue modificado con relación a lo establecido en el Convenio de 1967 y en el anteproyecto elaborado por el Grupo Mixto auspiciado por UNCTAD y la OMI. Se quiso dar una mayor flexibilidad para la notificación de la venta forzosa, sin descuidar los intereses de los acreedores hipotecarios y de aquellos acreedores privilegiados señalados en el artículo 4 del referido convenio.

III.VIII. Efectos de la venta forzosa

El artículo 12 del Convenio del 93, por su parte, se refiere a los efectos de la venta forzosa, siendo el principal la eliminación de todos los privilegios y cargas de cualquier género que graven al buque. Para el efecto, es fundamental que las notificaciones señaladas en el artículo 11 se hayan realizado de la forma establecida en dicho artículo, garantizando el derecho de los acreedores a hacer valer sus acreencias en el proceso. Así mismo, el referido artículo señala dos condiciones para que se produzca la cancelación de todos los créditos marítimos y el buque sea adquirido libre de todo gravamen:

- 1.- Que en el momento de la venta el buque se encuentre dentro del ámbito de la jurisdicción de ese estado; y,
- 2.- Que la venta se haya efectuado de conformidad con la legislación de ese Estado y con lo dispuesto en los artículos 11 y 12 del Convenio del 93.

Si la venta forzosa se lleva a cabo de la manera señalada en líneas anteriores, la autoridad competente del estado en donde se realiza la venta debe emitir un certificado que acredite que el buque se vende libre de toda hipoteca, *mortgage* o gravamen inscrito, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y de todo privilegio y otras cargas.

A la presentación de este certificado, el registrador del Estado de bandera del buque está obligado a cancelar todas las hipotecas, *mortgages* o gravámenes inscritos salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y a inscribir el buque a nombre del comprador o a librar certificación de baja en el registro a los efectos de la nueva matriculación, según el caso.

En este punto, cabe mencionar que como se expondrá más adelante, han existido varios casos en los que los registradores de los estados de bandera del buque (de estados partes del convenio) se han negado a cancelar las cargas del buque y el registro del mismo, alegando que el proceso no ha ofrecido las debidas garantías a los acreedores del buque.

Por otro lado, el mismo artículo 12 establece prioridad de cobro en la venta forzosa a las costas y gastos causados en el embargo preventivo o la ejecución

y subsiguiente venta del buque. Tales gastos incluyen, entre otros, el costo de la conservación del buque y la manutención de la tripulación, así como los sueldos y otras cantidades y los gastos a los que se refiere el apartado a) del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio del 93.

Así mismo, el artículo 12 otorga la facultad a los estados parte del convenio de establecer en su legislación que, en caso de venta de un buque varado o hundido tras su remoción por una autoridad pública en interés de la seguridad de la navegación o de la protección del medio ambiente marino, los gastos de esa remoción se pagarán con el producto de la venta antes que todos los demás créditos que estén garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque.

CAPÍTULO IV. El proyecto de Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques hecho por el Comité Marítimo Internacional en Beijing en el año 2012 y modificado en los años 2013 (Dublín) y 2014 (Hamburgo)

I. Antecedentes

El Comité Marítimo Internacional, cuyo propósito siempre ha sido la unificación del Derecho Marítimo Internacional, dentro de sus constantes investigaciones para la creación de normativa internacional que fortalezca la industria marítima, notó la inseguridad jurídica que existe en el sector marítimo relacionado con las ventas judiciales de buques, ya que es común observar que una jurisdicción marítima no reconozca una venta judicial realizada en otro estado, alegando vicios en el procedimiento que vulneran los intereses del propietario del buque y los acreedores.

En virtud de esta problemática que afecta (entre otros) al sector financiero de la industria marítima, parte fundamental en el negocio marítimo que mueve grandes cantidades de dinero, el Comité Marítimo Internacional en el año 2012 creó un proyecto de Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques, el mismo que fue modificado en dos ocasiones en los años posteriores⁷.

⁷ 2013 en Dublín y 2014 en Hamburgo

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en su quincuagésima sesión celebrada en Viena, del tres al veintiuno de julio del dos mil diecisiete, analizó el proyecto de Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques elaborado por el Comité Marítimo Internacional y le llamó la atención los problemas que existían alrededor del mundo por la falta de reconocimiento de las ventas judiciales celebradas (en su mayoría) en países que no se encuentran regulados por normativas internacionales de importante acogida internacional.

Si bien a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en la mencionada sesión le llamó la atención los problemas señalados por el Comité Marítimo Internacional en las ventas judiciales de buques, ésta le sugirió al CMI que investigase el nivel de aceptación que tendría el proyecto a nivel mundial, organizando un coloquio al que se invitase a los representantes de las asociaciones marítimas nacionales de la mayoría de los países del mundo y se estudiase con profundidad dicho proyecto. Así mismo, la mencionada Comisión de las Naciones Unidas acordó volver a revisar este tema en una futura sesión.

Siguiendo la sugerencia de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, el Gobierno de Malta le requirió a la mencionada comisión de las Naciones Unidas que invitase a todos sus estados miembros y observadores a participar en un coloquio técnico de alto nivel relacionado con el reconocimiento de las ventas judiciales transfronterizas.

II. El Coloquio con sede en Malta

El Gobierno de Malta, a través de su Ministro de Transporte, Infraestructura y Proyectos de Capital, en colaboración con el Comité Marítimo Internacional y la Asociación de Derecho Marítimo de Malta, albergó el Coloquio en donde se analizó el proyecto del Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques, el 27 de febrero del 2018 en la Cámara de Comercio de Valleta, Malta.

En este coloquio, tanto invitados como panelistas, examinaron el alcance de los problemas asociados con la venta judicial de buques y las posibles soluciones. Al mismo, asistieron 174 participantes, incluyendo delegados de 60 países.

Dentro de los participantes, se encontraban autoridades del poder judicial, registradores de bienes muebles, autoridades portuarias, representantes de entidades financieras, brokers de barcos, astilleros, suministradores de combustible, fletadores, agentes navieros, entre otros. Así mismo, se encontraban representantes de Organizaciones Internacionales tales como: el Instituto de brokers de buques fletados *Institute of Chartered Ship Broker*, BIMCO y la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte *ITF*.

Los participantes del coloquio, compartieron su preocupación sobre el impacto que produce en sus estados y en sus negocios la falta de armonía en el reconocimiento de las ventas judiciales de buques realizadas en países extranjeros. Dentro de las intervenciones que caben destacar para la elaboración del presente trabajo se encuentran las siguientes:

- a) Propietarios de buques: las intervenciones de los propietarios de buques, se basaron en las siguientes consideraciones importantes relacionadas con las ventas judiciales de buques: 1) certeza legal; 2) maximizar el valor del buque; 3) disponibilidad de financiadores de buques; y, 4) facilidad de registro del buque luego de la venta judicial. Coincidieron en que la falla en cualquiera de estos puntos bajaría el precio del buque en la venta judicial y ocasionaría serios problemas en la industria marítima. Así mismo, de las intervenciones de los propietarios de buques, se observó que su principal interés era la certeza legal o seguridad jurídica, la misma que (según ellos) no se encuentra en los procesos de ventas judiciales de buques realizadas en países extranjeros. Señalaron que cuando exista seguridad jurídica en estos procedimientos, se podrá obtener un precio justo en la venta judicial de buques y los acreedores del buque podrán ejecutar sus acreencias.
- b) Financiadores de buques: los representantes de los bancos asistentes al coloquio, coincidieron en que era necesario un nuevo régimen internacional que regule el tema de la venta judicial de buques, para mitigar el riesgo de pérdida del valor real del buque en caso de una ejecución forzosa. Señalaron, que sin una normativa internacional que regule de manera amplia y eficaz el tema de la venta forzosa de buques, los postores en el remate no realizaran ofertas que se encuentren acorde

- a la realidad del mercado, precisamente por no tener las garantías suficientes de que adquieren el buque libre de todo gravamen y que podrá ser registrado en el estado de matrícula que deseen.
- c) Registradores de buques: El Registrador de bienes muebles de Malta, comentó sobre las incertidumbres que existían relacionadas con las ventas judiciales de buques realizadas en el extranjero, manifestando que éstas serían superadas con la creación de un certificado de venta judicial que emita el estado en donde se realizó la venta forzosa y que tenga una gran acogida a nivel internacional. Por otro lado, manifestó que el proyecto debería enfocarse principalmente en el proceso de reconocimiento de la venta judicial. De esta manera, se tendría mayor acogida a nivel internacional.
 - d) Abogados en el libre ejercicio del Derecho Marítimo: abogados de diferentes estados y, en consecuencia, diferentes sistemas legales, citaron numerosos casos en los que se habían producido abusos en el proceso de reconocimiento de ventas judiciales de buques realizadas alrededor del mundo, con la finalidad de resaltar el vacío legal que existe en el Derecho Marítimo relacionado con esta materia. Debido a su experiencia en el sector marítimo representando a clientes de todas las áreas de la industria, los abogados participantes coincidieron en que es necesario llenar el vacío legal que existe actualmente relacionado con la venta forzosa de buques, estableciendo un proceso claro y preciso para el reconocimiento de ventas judiciales realizadas en países extranjeros.
 - e) Proveedores de combustible: representantes de estos típicos acreedores de buques también estuvieron presentes en el coloquio y señalaron que su principal preocupación con el tema en cuestión, era que como ellos operan con pequeños márgenes de créditos en la industria (en comparación con otros como por ejemplo los bancos), cualquier actuación realizada fuera de un régimen claro y unificado significaría pérdidas considerables para su negocio. Por lo que estaban de acuerdo en la implementación de un nuevo régimen que introduzca reglas claras y armonizadas relacionadas con la venta forzosa de buques.
 - f) Intereses de la tripulación: representantes de la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte señalaron que en la actualidad, alrededor

del mundo existen varios casos de abandono de buques en donde se les adeuda por sus servicios a la tripulación. Los tripulantes, con la finalidad de satisfacer sus créditos y poder regresar a sus países, no abandonan el buque y gestionan su rápida venta forzosa, aguantando varios días (hasta meses) con los recursos que tengan. Mientras más se demore el proceso de venta forzosa, más sufre este importante sector del negocio marítimo, por lo que expresaron su apoyo en la elaboración de un nuevo convenio internacional que regule la venta forzosa de buques y les permita satisfacer sus créditos de una manera más rápida y eficaz.

- g) Proveedores de servicios portuarios: El capitán del puerto de Malta se refirió a la importancia de un proceso judicial rápido y eficaz que permita la descongestión del puerto y el impulso al comercio marítimo, por lo que manifestó su apoyo a un nuevo convenio internacional que permita la venta forzosa de buques de manera segura y eficaz.
- h) Representante del Gobierno de Malta: El Ministro de Transporte, Infraestructura y Proyectos de Capital de Malta, señor Ian Borg, señaló que como resultado de ser la bandera más grande de Europa (en registro de buques) y encontrarse en el centro del Mediterráneo, Malta se ha centrado en gran medida en la prestación de servicios a la comunidad comercial internacional. Así mismo, manifestó que Malta tiene un régimen legal interno muy eficiente que reconoce en vía judicial la venta en remate público y la venta privada. La venta privada, sin lugar a dudas es beneficiosa para todas las partes intervinientes en la industria marítima ya que permite obtener un precio justo del buque que permite satisfacer todas las obligaciones vinculadas al buque. Por otro lado, señaló que los acreedores hipotecarios registrados en el Registro de buques de Malta, así como los numerosos proveedores de servicios (astilleros, proveedores de combustible, tripulación, prácticos, entre otros) necesitan tener la seguridad de que en caso de que no se les pague por los servicios prestados, podrán solicitar la venta judicial del buque y esta venta será reconocida a nivel internacional. Esto último (reconocimiento internacional), es lo que captará el interés de los posibles compradores quienes a su vez serán respaldados por instituciones financieras y los acreedores del buque podrán cobrar sus créditos. Finalmente, el Ministro

agradeció al Comité Marítimo Internacional por la iniciativa de regular esta institución jurídica e indicó: *“Tener un instrumento internacional que regule el reconocimiento de ventas judiciales de buques es un paso importante que pretende introducir un grado sustancial de estabilidad y uniformidad en un aspecto importante del comercio marítimo. La participación de Malta en la discusión de este importante instrumento es imperativa”*.

Otra importante intervención en el Coloquio de Malta, que para los efectos del presente trabajo vale la pena destacar, es la realizada por el señor Stuart Hetherington, Presidente del Comité Marítimo Internacional, quien inició con un breve relato de la historia y objetivos de la organización que preside, indicando que el CMI ha existido desde 1987 y su principal objetivo es contribuir por todos los medios y actividades apropiadas para la unificación del Derecho Marítimo en todos los aspectos. Para esta finalidad, debe promover el establecimiento de asociaciones nacionales de Derecho Marítimo alrededor del mundo y trabajar con otros organismos internacionales. Señaló, que en la actualidad hay alrededor de 50 asociaciones de Derecho Marítimo alrededor del mundo que son miembros del Comité Marítimo Internacional y que ha sido promotor de varios convenios internacionales, entre esos, las Reglas de Rotterdam.

Con respecto a la venta judicial de buques, manifestó que la industria marítima se encuentra ante un serio problema ya que, en los últimos años, se han producido varias ventas forzosas de buques alrededor del mundo que han ocasionado perjuicios a quienes han participado en ellas (retrasos, gastos innecesarios e incluso negativas de cancelación de registro en el estado de matrícula del buque). Así mismo, afirmó que un estudio realizado por el Grupo de Trabajo Internacional del CMI, indicó que en el periodo del 2010 al 2014, más de 480 buques (por año) habían sido objeto de ventas judiciales en cuatro jurisdicciones asiáticas: la República de Corea, China, Singapur y Japón.

Por otro lado, el Presidente del CMI identificó a las partes interesadas en las ventas judiciales de buques, mencionando a las siguientes: 1) el propietario del buque que es embargado por créditos marítimos y no puede cumplir con sus obligaciones; 2) los financiadores de buques, quienes normalmente son acreedores hipotecarios; 3) acreedores del buque que buscan la venta forzosa

del buque para cobrar sus créditos⁸; 4) Los juzgados encargados de conocer de la venta forzosa del buque; y, 5) El Estado de matrícula del buque rematado y el Estado en donde se pretende abanderar el buque; y señaló, que al menos las tres primeras, tienen en común lograr obtener el mejor precio posible en la venta forzosa del buque.

Para finalizar su intervención, el Presidente del Comité Marítimo Internacional citó algunos casos de ventas judiciales realizadas alrededor del mundo, en donde surgieron inconvenientes relacionados con la baja del registro en el estado de matrícula del buque vendido judicialmente.

Dentro de los casos en mención, se encuentran los siguientes: El “Sam Dragon”, El “Galaxias”, El “Phoenix” y El “F.V. Pelamis No. 68” a los que me referiré más adelante.

Una vez finalizadas las intervenciones en el Coloquio, se procedió a establecer los principales problemas y obstáculos relacionados con la venta judicial de buques en la industria marítima, quedando de la siguiente manera:

- La falta de seguridad jurídica con relación al título limpio que se le otorga al comprador de un buque en una venta forzosa, lo que ocasiona problemas en la cancelación del registro del buque en el estado de matrícula;
- Los obstáculos que se originan en el reconocimiento de los efectos de la venta forzosa (venta libre de todo gravamen);
- El incremento de costos transaccionales en casos de fricción en la ejecución de la venta de buques y el riesgo de procedimientos y pagos costosos originados por la molestia de los antiguos acreedores que intentan detener a los buques después de la venta judicial;
- La pérdida de valor del buque ocasionada debido a la falta de seguridad jurídica con relación a su reconocimiento en el estado de matrícula, lo que perjudica a los acreedores del buque tales como: tripulación, financiadores, agentes portuarios, proveedores de bunker, etc.

⁸ autoridad portuaria, proveedores de bunker, tripulación, entre otras.

- Ingresos por ventas reducidos, lo que conduce a una tendencia a la baja en la evaluación de los buques realizada por los intermediarios (brokers) y, por lo tanto, causan una pérdida general de los valores de los buques en el mercado.

Así mismo, los participantes del Coloquio realizado en Malta llegaron a las siguientes conclusiones:

- Todas las partes intervinientes en el comercio marítimo se encuentran afectadas por la falta de seguridad jurídica relacionada con la venta judicial de buques en países extranjeros.
- La falta de seguridad jurídica podría resolverse con la implementación de un instrumento de reconocimiento en la venta judicial de buques.
- El proyecto de convenio internacional que regule la venta judicial de buques elaborado por el Comité Marítimo Internacional sería una referencia útil si la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional decidiera ocuparse de este tema.
- La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional es la organización internacional apropiado para resolver los problemas relacionados con el comercio transfronterizo, debido a su amplia experiencia en la elaboración de convenios de esta índole y a sus métodos de trabajo que le permiten el acercamiento con las organizaciones industriales internacionales.

III. Análisis del proyecto del CMI

Como se ha mencionado, el proyecto de Convenio Internacional que regule la venta forzosa de buques fue elaborado por el CMI en virtud de la falta de seguridad jurídica que existe en las ventas forzosas de buques realizadas en países extranjeros. Este proyecto busca brindar garantías a todas las partes intervinientes en el comercio marítimo, especialmente a las entidades financieras que realizan sus inversiones en negocios marítimos, las mismas que son muy necesarias para el desarrollo del comercio marítimo internacional.

Es importante mencionar que el objetivo del Comité Marítimo Internacional con la elaboración del proyecto, más allá de aprobarlo en su totalidad, era que la

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional reconociese que existe una falta de seguridad jurídica en el tema de las ventas forzosas de buques y aceptase tratar el tema en su próxima sesión. Con esto, consideraban cumplida su misión y estaban abiertos a propuestas para reforzar el Convenio. En este punto, cabe indicar que en la reunión de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional celebrada en Nueva York el 29 de junio del 2018, se decidió aceptar como tema a tratar la venta forzosa de buques, para lo cual se utilizará como base el proyecto del CMI.

Dicho esto, procederé a analizar los nueve artículos que componen el proyecto del CMI, para llegar a la conclusión sobre si estos son suficientes o no para superar los actuales problemas de la industria marítima relacionados con la venta forzosa de buques.

El artículo 1 del referido proyecto, establece las definiciones de los términos utilizados en el mismo, con objeto de lograr un mejor entendimiento.

Dichos términos son los siguientes:

- Certificado: se refiere al documento original debidamente emitido, o una copia certificada del mismo, según lo dispuesto en el artículo 5 del proyecto.
- Cargas: incluye cualquier carga, crédito marítimo, gravamen, reclamación, arresto, derecho de retención o o cualesquiera otros derechos que surjan y cualesquiera que se puedan reclamar contra el buque.
- Título limpio: significa un título libre de cualquier gravamen a menos que haya sido adquirido voluntariamente por el comprador.
- Autoridad competente: se refiere a cualquier persona, corte o autoridad facultada por la ley del estado en donde se realiza la venta judicial para vender o transferir, u ordenar la venta del buque mediante una venta forzosa, otorgándole un título limpio.
- Tribunal: todo órgano judicial establecido según la ley del estado competente para conocer la venta judicial referida en el presente convenio.
- Día: se refiera a día calendario.

- Persona interesada: se refiere al propietario del buque previo a la venta judicial o al poseedor de una hipoteca registrada o gravamen registrado previo a la venta forzosa del buque.
- Venta Judicial: se refiere a cualquier venta de un buque ordenada por una autoridad competente por medio de acción pública o acuerdo privado o cualquier otra manera legalmente establecida en el estado en donde se realiza la venta judicial del buque, por el cual el comprador adquiere el título limpio de la nave y los ingresos de la venta se ponen a disposición de los acreedores.
- Crédito marítimo: significa cualquier reclamación reconocida como crédito marítimo o privilegio marítimo sobre un buque por la ley aplicable, en concordancia con la normativa internacional que rija en el estado en donde se produce la venta forzosa.
- *Mortgage* o Hipoteca: se refiere a cualquier *mortgage* o hipoteca que grave un barco en el Estado de registro y reconocido como tal por la ley aplicable de acuerdo con las normas de Derecho internacional privado del Estado de venta judicial
- Propietario: es cualquier persona que conste como tal en el registro de buques del Estado de matrícula.
- Persona: significa cualquier individuo o sociedad o cualquier organismo público o privado, ya sea corporativo o no, incluido un estado o cualquiera de sus subdivisiones constituyentes.
- Comprador: se refiere a cualquier persona que adquiere la propiedad del buque o que pretende adquirir la propiedad del buque a través de una venta judicial.
- Reconocimiento: significa que el efecto de la venta judicial de un buque deberá ser aceptado por un Estado parte como si se tratara del Estado donde se produce la venta judicial.
- Carga registrada: significa cualquier carga ingresada en el registro del estado de bandera del buque que es objeto de venta judicial.
- Registrador: significa el registrador o funcionario equivalente en el estado de registro o el estado de registro del arrendamiento a casco desnudo, según lo requiera el contexto.

- Barco: significa cualquier barco u otro buque capaz de ser objeto de venta judicial bajo la ley del estado en donde se produce la venta forzosa del buque.
- Estado de Registro: se refiere al estado en cuyo registro de buques está registrada la propiedad de un buque en el momento de su venta judicial.
- Estado de Venta Judicial: se refiere al estado en donde se produce la venta judicial del buque.
- Estado de registro del arrendamiento a casco desnudo: significa el estado que otorgó el registro y el derecho a enarbolar temporalmente su bandera a un barco arrendado a casco desnudo durante el periodo de arrendamiento.
- Comprador posterior: significa cualquier persona a quien la propiedad de un barco haya sido transferida a través de un comprador
- Obligación personal insatisfecha: se refiere al monto de la reclamación de un acreedor contra una persona personalmente ligada a una obligación que se mantiene impagada después de la participación en el producto realmente recibido luego de una venta judicial.

“Artículo 2 Ámbito de aplicación

Esta convención se aplicará a las condiciones en que una venta judicial que tenga lugar en un estado será suficiente para el reconocimiento en otro Estado.”

Sobre este artículo, solamente cabe mencionar, aunque resulte obvio, que se refiere a una venta judicial celebrada en un estado parte y al reconocimiento en otro estado parte del convenio.

“Artículo 3 Aviso de venta judicial

1. Antes de la venta judicial, los siguientes avisos, cuando sean aplicables, deberán ser otorgados de conformidad con la ley del Estado de la venta judicial, ya sea por la autoridad competente en el estado de la venta judicial o por una o más partes en los procedimientos que resulten en dicha venta judicial, según sea el caso, para:

(a) El Registrador del registro del buque en el Estado de matrícula;

(b) Todos los poseedores de cualquier mortgage/hipoteca o carga registrada, a condición de que estos estén registrados en un registro de buques abierto a inspección pública, y que los extractos del registro y las copias de dichos instrumentos se puedan obtener del Registrador;

(c) Todos los poseedores de cualquier crédito marítimo, siempre que la autoridad competente que realiza la venta judicial haya recibido notificación de sus respectivas reclamaciones; y

(d) El propietario del barco.

2. Si el barco objeto de la venta judicial está enarbolando la bandera de un Estado de registro chárter sin tripulación, el aviso establecido en el párrafo uno de este artículo deberá ser dado al Registrador del registro del buque en dicho Estado.

3. El aviso establecido en los párrafos 1 y 2 del presente artículo deberán ser otorgados con al menos 30 días de anticipación a la venta judicial y deberán contener, como mínimo, la siguiente información:

(a) El nombre del buque, el número OMI y el nombre del propietario y el arrendador a casco desnudo (si hubiera), tal como aparece en la base de datos del registro en el Estado de matrícula y el Estado de registro del arrendamiento a casco desnudo (si fuera el caso);

(b) La fecha y el lugar de la venta judicial; o si la fecha y lugar de la venta judicial no se puede determinar con certeza, la fecha aproximada y lugar previsto para la venta judicial, el cual será seguido por un aviso adicional de la hora y el lugar de la venta judicial cuando sean conocidos, pero, en cualquier caso, con no menos de siete días de anticipación a la venta judicial; y

(c) Datos relativos a la venta judicial o al procedimiento que conduzca a la venta judicial que la autoridad competente que conduzca el procedimiento determinará que son suficientes para proteger los intereses de las personas con derecho a notificación.

4. El aviso especificado en el párrafo 3 del presente artículo, deberá ser por escrito y dado de tal manera que no retrase el procedimiento de venta judicial:

(a) ya sea enviándolo por correo electrónico registrado o por mensajería o por cualquier aparato electrónico o medios apropiados a las personas especificadas en los párrafos 1 y 2; y

(b) por anuncio de prensa publicado en el estado de venta judicial y en otras publicaciones publicadas o circuladas en cualquier otro lugar si es requerido por la ley del estado de venta judicial.

5. Nada de lo establecido en este artículo impedirá que un estado parte cumpla con cualquier otro convenio internacional del que sea parte y al que dio su consentimiento para ser obligado antes de la fecha de entrada en vigor de la presente convención.

6. Para determinar la identidad o la dirección de cualquier persona a la que se le deba notificar, otras partes y la autoridad competente puede confiar exclusivamente en información establecida en el registro del estado de matrícula y, de ser aplicable, en el Estado de registro del arrendamiento a casco desnudo o según esté disponible de conformidad con el artículo 3 (1)(c).

7. Se puede dar aviso en virtud de este artículo por cualquier método acordado por una persona a quien se le debe dar aviso.”

Este artículo lo considero de primordial importancia en el proyecto de convenio, ya que trata sobre el derecho fundamental que tiene toda persona a ser oída públicamente y con justicia por un tribunal independiente e imparcial, para la determinación de sus derechos y obligaciones, tal como lo establece el artículo 10 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Paris, el 10 de diciembre de 1948 en su resolución 217 A (III).

Respecto al primer punto del citado artículo, señalar que es muy parecido al artículo 11 del Convenio Internacional de Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, que se refiere a la notificación de la venta forzosa. La principal diferencia (por no decir la única) es que el Convenio del 93 prevé que se notifique a los acreedores que tengan sus acreencias debidamente inscritas, así como a los titulares de los privilegios marítimos de conformidad con el artículo 4 de dicho convenio, mientras que el proyecto del CMI no menciona a los titulares de

créditos marítimos privilegiados y ordena que se notifique a los poseedores de cualquier crédito marítimo, siempre que la autoridad competente haya recibido notificación de sus respectivas reclamaciones.

En este punto, considero que la generalización realizada por el proyecto del CMI no excluye a los titulares de los créditos marítimos privilegiados, por lo que en caso de que se apruebe el proyecto del CMI, no habría mayor diferencia.

El numeral segundo del presente artículo, por su parte, no se encuentra previsto en el Convenio del 93 y considero que es un acierto ya que protege los intereses del arrendador a casco desnudo, el mismo que ha realizado una inversión y merece ejercer su derecho a la defensa.

Con relación al momento y la forma en que se deben realizar los avisos, el Convenio del 93 y el proyecto del CMI, dicen, en definitiva, exactamente lo mismo. Al respecto, considero que el proyecto debería ser modificado en este punto e indicar que la notificación se realice con al menos 60 días de anticipación a la fecha de la venta judicial y 30 días el segundo aviso en los casos que en el primero no haya sido avisada la fecha con exactitud, porque de esta manera, se garantizaría que tanto el Juez que conoce la venta judicial como el Registrador del Estado de matrícula del buque (por estar legalmente obligado a hacerlo), puedan notificar a los acreedores que tengan sus créditos registrados y éstos puedan hacer valer sus derechos. Teniendo presente también, que según el proyecto del CMI, si el registrador considera que no se ha cumplido con las notificaciones, puede alegar que atenta contra el orden público y negarse a la cancelación del registro.

“Artículo 4 Efectos de la venta judicial

1. Sujeto a:

(a) El barco se encuentre físicamente dentro de la jurisdicción del estado de venta judicial, al momento de la venta judicial; y

(b) La venta judicial sea conducida de conformidad a lo establecido en la ley del estado de venta judicial y lo previsto en la presente convención.

Cualquier título y todos los derechos e intereses en el barco que existan antes de su venta judicial se extinguirán y cualquier mortgage/hipoteca o carga,

excepto las asumidas por el comprador, dejará de adherirse al buque y el comprador adquirirá el título limpio.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna venta judicial o eliminación de conformidad con el parágrafo 1 del artículo 6 extinguirá ningún derecho, incluidos, entre otros, cualquier reclamo por obligación personal no satisfecha, excepto en la medida en que se encuentre satisfecho con el producto de la venta judicial.”

El referido artículo, que trata sobre los efectos de la venta forzosa del buque, señala el mismo efecto establecido en el Convenio del 93, el cual es la purga de todas las cargas vinculadas al buque, salvo las que hayan asumidas por el comprador. En este punto, cabe mencionar que han existido más de un caso en donde no se han respetado los efectos de la venta judicial, como por ejemplo el caso Galaxias, en el que un buque griego fue arrestado en Canadá, sometido a venta judicial en esa jurisdicción y vendido libre de todo gravamen, pero el Ministro de la Marina Mercante griego se opuso a la emisión de un certificado de cancelación de registro hasta que el propietario del buque cumpliera con las reclamaciones efectuadas por la asociación de hombres de mar griega “*Greek Seamens Union*”.

Por otro lado, respecto a la extinción de todos los gravámenes que pesen sobre el buque, considero que los redactores del proyecto, al partir del hecho de que cualquier obstáculo registral es salvable, no están tomando en cuenta la posibilidad de que existan garantías mobiliarias sobre bienes pertenenciales, como por ejemplo, la hipoteca mobiliaria o prenda sin desplazamiento sobre el motor del buque, cuya existencia pueda constar en la hoja de registro en virtud de la ley de hipoteca mobiliaria. Si bien es cierto que el Convenio del 93 tampoco prevé esta situación, considero que el proyecto del Convenio debería tomar en cuenta este asunto y agregar en las notificaciones a los acreedores de bienes pertenenciales del buque para que cuando se efectúe la venta forzosa se les reconozca los valores que les corresponde.

“Artículo 5 Emisión de un certificado de venta judicial

1. Cuando un barco es vendido por vía judicial y se han cumplido las condiciones establecidas en la ley del Estado de venta judicial y las del presente convenio, la

autoridad competente deberá, a petición del comprador, emitir un certificado al comprador que registra que

(a) el barco ha sido vendido al comprador de acuerdo a la ley del Estado de venta judicial y las condiciones establecidas en el presente convenio, libre de todo mortgage/hipoteca o carga, excepto las asumidas por el comprador; y

(b) cualquier título y todos los derechos e intereses existentes en el barco antes de su venta judicial se encuentra extinguidos.

2. El certificado deberá ser emitido sustancialmente en la forma del modelo anexo y deberá contener los siguientes detalles mínimos:

I. El Estado de venta judicial;

II. El nombre, dirección y, a menos que no esté disponible, los datos de contacto de la autoridad competente emitiendo el certificado;

III. El lugar y la fecha cuando el comprador adquirió el título limpio;

IV. El nombre, número OMI, o números y letras distintivas y el puerto de registro del buque.

V. El nombre, dirección o residencia o lugar principal de negocios y datos del contacto, si están disponibles, del propietario del buque;

VI. El nombre, dirección o residencia o lugar principal de negocios y datos del contacto del comprador;

VII. Cualquier mortgage/hipoteca o carga asumida por el comprador;

VIII. El lugar y la fecha de emisión del certificado; y

IX. La firma, estampa u otra confirmación de autenticidad del certificado.”

Una vez que se efectúa la venta judicial, el comprador necesita un documento emitido por la autoridad competente para la venta judicial efectuada, el cual le permitirá obtener la cancelación del registro en el Estado de matrícula del buque (si así lo quisiera el comprador) y registrar el buque a su nombre en el Registro de buques que más le convenga (que puede ser el mismo y lo que procedería es el cambio de propietario). Para el efecto, el proyecto del CMI (al igual que el

Convenio del 93), prevé la emisión de un certificado de venta judicial el mismo que debe ser realizado conforme a lo establecido en el citado artículo.

El Comité Marítimo Internacional, en su proyecto de convenio, ha tomado la precaución de ser más específico que el Convenio del 93 en relación al contenido del certificado, lo cual considero muy conveniente para efectos de obtener la seguridad jurídica que se busca en las ventas judiciales de buques, toda vez que en el mismo se especifica (entre otras cosas) los datos del buque y su propietario, el lugar en donde se realizó la venta forzosa y las cargas que se mantienen vigentes por haber sido asumidas por el comprador.

Con relación a la emisión del certificado de venta judicial, cabe hacer referencia al caso *Sam Dragon* que implicó una venta judicial efectuada en Bélgica. El actor en el procedimiento había comprado un barco en Bélgica mediante venta judicial y demandó daños y perjuicios en Irlanda contra la compañía que había proporcionado un préstamo al propietario original en Corea y tenía una hipoteca sobre dicho barco antes de la venta.

La reclamación del demandante se relacionaba con los cargos y gastos adicionales en los que había incurrido al tratar de registrar su nueva adquisición en Hong Kong, debido a la presunta falta de la empresa financiera de eliminar la entrada de su hipoteca en el registro de buques en Corea. El comprador necesitaba un certificado de eliminación del registro anterior para poder registrarse en Hong Kong. La primera pregunta que surgió en el tribunal irlandés fue ¿cuál es la ley aplicable para esta disputa? ¿Se aplicó la ley de Bélgica a los procedimientos de arresto y venta allí? ¿Qué ley se aplica a la eliminación del registro en Corea, la belga o la coreana? el Tribunal irlandés sostuvo que la respuesta a esta última pregunta era coreana, pero que el demandado no estaba obligado a cancelar su hipoteca en el registro de buques en Corea antes de recibir el pago de las ganancias de la venta judicial y, por lo tanto, se desestimó la demanda.

En este punto, considero que para evitar que se sigan produciendo casos como el *Sam Dragon* se debería incluir en el proyecto que el certificado no será entregado a la persona interesada hasta que la autoridad competente tenga la

certeza de que se ha cumplido con el pago a todos los acreedores marítimos (debidamente notificados) que hayan comparecido al proceso.

Por otro lado, refiriéndome al citado caso, si bien el comprador es el encargado de obtener la cancelación de los gravámenes que recaen sobre el buque, el beneficiario de dichos gravámenes, una vez que haya cobrado su crédito, tiene la obligación legal y moral de notificar este asunto al correspondiente Registrador para que cancele de su registro el gravamen que pesa sobre el buque. En el caso en concreto, no procedió la demanda de daños y perjuicios por cuanto el acreedor no había satisfecho su crédito, lo cual sería superado con la implementación de lo señalado en el párrafo anterior.

“Artículo 6 Cancelación y Registro del barco

1. En el momento de la emisión a favor de un comprador o el comprador subsiguiente de un certificado emitido de conformidad con el artículo 5, el Registrador del registro en donde se encontraba matriculado el barco antes de su venta judicial deberá eliminar cualquier mortgage/hipoteca registrada o cualquier carga registrada, excepto las que sean asumidas por el comprador, y, o bien registrar el barco a nombre del comprador o del comprador subsiguiente, o eliminar el barco de su registro y emitir un certificado de cancelación de registro para el propósito de un nuevo registro, como el comprador puede dirigir.

2. Si el barco estaba enarbolando una bandera de un Estado de registro de arrendamiento a casco desnudo al momento de la venta judicial, al momento de la producción a favor de un comprador o comprador subsiguiente de un certificado emitido de conformidad con el artículo 5, el Registrador del registro en dicho Estado deberá eliminar el barco de su registro y emitir un certificado en el sentido de que se ha retirado el permiso para que el barco se registre y enarbole temporalmente la bandera del Estado.

3. Si el certificado referido en el artículo 5 no es emitido en el idioma oficial del estado en donde el registro mencionado se encuentra ubicado, el Registrador podrá solicitar al comprador o comprador subsiguiente presentar una traducción debidamente certificada del certificado a dicho idioma.

4. El Registrador podrá también solicitar al comprador o comprador subsiguiente presentar una copia debidamente certificada de dicho certificado para su registro.”

Como se ha mencionado, una vez recibido el certificado de venta judicial, lo primero que buscará el comprador es registrar a su nombre el buque libre de gravámenes en el Registro que le sea más conveniente. A tal fin, deberá solicitarle al Registrador del Estado de matrícula del buque ya sea el cambio de propietario del buque con la respectiva eliminación de todos los gravámenes inscritos, o la baja en el registro con la misma extinción de gravámenes.

El citado artículo en su numeral primero, señala lo mismo que el numeral quinto del artículo 12 del Convenio del 93, sin embargo, añade el caso de registro de arrendamientos a casco desnudo, lo cual considero un acierto. Respecto a los numerales 3 y 4, son facultades propias de cualquier Registrador público, por lo que no sería necesaria su implementación en el Convenio.

Respecto a la obligación que adquirirían los Registros de matrícula del buque objeto de venta judicial, es importante mencionar el caso del buque de vapor italiano *Acrux*. Este caso se inició por una demanda presentada por una compañía francesa, la cual obtuvo una orden de arresto del buque y posteriormente su venta forzosa por parte de un Tribunal Militar del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. En un principio se había suspendido el proceso de ejecución, sin embargo, por la intervención del acreedor hipotecario del buque se retomó la venta forzosa y el 27 de abril de 1961 fue vendido judicialmente. El caso es que el comprador del buque no podía registrar el buque en el registro de buques de su elección ya que el Registrador de buques italiano no le quería dar el certificado de cancelación de registro, señalando que la orden de venta forzosa realizada por el Tribunal Militar del Reino Unido e Irlanda del Norte no era reconocida en Italia. Ante esta situación, el Juez Hewson del Tribunal Militar del Reino Unido e Irlanda del Norte señaló: *“Sería intolerable e injusto si cualquiera de las partes podría proceder posteriormente en otro lugar contra el nuevo propietario del buque inocente. Este tribunal reconoce las ventas realizadas por tribunales marítimos competentes en el extranjero.”*

“Artículo 7 Reconocimiento de la venta judicial

1. Sujeto a lo dispuesto en el artículo 8, la corte de un Estado parte deberá, a solicitud del comprador o del comprador subsiguiente, reconocer la venta judicial realizada en cualquier otro Estado por la cual se ha emitido un certificado de conformidad con el artículo 5, teniendo el efecto:

(a) que el título limpio ha sido adquirido por el comprador y cualquier título y todos los derechos e intereses en el barco existentes antes de su venta judicial se han extinguido.

(b) que el barco ha sido vendido libre de toda mortgage/hipoteca o carga, excepto las asumidas por el comprador.

2. Cuando se busca arrestar a un barco que ha sido vendido por venta judicial o es arrestado por orden de un Estado parte por un reclamo que había surgido antes de la venta judicial, el tribunal desestimarán, anularán o rechazarán la solicitud de arresto o liberará al barco de la detención en el momento de la presentación por parte del comprador o comprador subsiguiente del certificado emitido de conformidad con el artículo 5, a menos que la parte que solicita el arresto sea una persona interesada y proporcione pruebas que demuestren la existencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 8.

3. Cuando se vende un barco por vía de venta judicial en un Estado, cualquier procedimiento legal que impugne la venta judicial deberá presentarse ante un tribunal competente del estado de venta judicial y ningún otro tribunal y ningún tribunal que no sea un tribunal competente del Estado de venta judicial tendrá jurisdicción para entablar una acción que impugne la venta judicial.

4. Ninguna persona que no sea una persona interesada, tendrá derecho a tomar cualquier acción que cuestione una venta judicial ante un tribunal competente del Estado de venta judicial y ningún tribunal competente ejercerá su jurisdicción sobre cualquier reclamación que cuestione una venta judicial a menos que sea realizada por una persona interesada. No se ejercerán recursos contra el barco objeto de la venta judicial ni contra ningún comprador o comprador subsiguiente de buena fe de ese barco.

5. A falta de prueba de que existen las circunstancias establecidas en el artículo 8, un certificado emitido de conformidad con el artículo 5 constituirá evidencia concluyente de que la venta judicial ha tenido lugar y tiene el efecto establecido en el artículo 4, pero no será evidencia concluyente en ningún procedimiento para establecer los derechos de cualquier persona en cualquier otro asunto. “

Con relación al artículo mencionado, considero que el mismo abarca de gran manera todos los aspectos de la venta judicial, puesto que establece la obligación de los Estados parte a reconocer las ventas judiciales celebradas conforme al presente convenio y prohíbe a los Estados parte arrestar un buque que haya sido objeto de venta judicial por créditos marítimos ocasionados antes de la venta forzosa, cuando el propietario del buque presente el certificado de venta judicial emitido en los términos señalados en el presente Convenio. De igual manera, radica la competencia en la autoridad competente del Estado de venta judicial para cualquier tipo de impugnación a la venta forzosa.

En un principio se podría pensar que este artículo no es necesario para la Unión Europea en virtud de lo dispuesto en el Reglamento (UE) No. 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre del 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil; sin embargo, regular el reconocimiento de la venta judicial es fundamental no solo en Europa sino en todos los países del mundo ya que las ventas judiciales se producen alrededor del planeta, principalmente en el continente asiático.

“Artículo 8 Circunstancias en que el reconocimiento debe ser suspendido o rechazado

El reconocimiento de la venta judicial debe ser suspendido o rechazado solo en las circunstancias establecidas en los siguientes párrafos:

1. El reconocimiento de la venta judicial debe ser rechazado por el tribunal de un Estado parte, a solicitud de una persona interesada si esa persona presenta suficiente prueba ante el tribunal de que al momento de la venta judicial, el barco no estaba físicamente en la jurisdicción del Estado de venta judicial.

2. El reconocimiento de la venta judicial debe ser

a) suspendido por el tribunal de un Estado parte, a solicitud de una persona interesada, si esa persona interesada demuestra al tribunal que un procedimiento legal de conformidad con el párrafo 3 del artículo 7 se inició con notificación al comprador o al comprador subsiguiente y que el tribunal competente del estado de venta judicial ha suspendido el efecto de la venta judicial; o

b) rechazado por el tribunal de un Estado parte, a solicitud de una persona interesada, si esa persona interesada demuestra al tribunal que el tribunal competente del estado de venta judicial en sentencia o documento judicial similar que ya no está sujeto a apelación, se ha anulado posteriormente la venta judicial y sus efectos, ya sea después de la suspensión o sin la suspensión del efecto legal de la venta judicial.

3. El reconocimiento de una venta judicial debe también ser rechazado si el tribunal de un Estado parte en el que se busca el reconocimiento, se encuentra que el reconocimiento de la venta judicial sería manifiestamente contrario a la política pública de ese Estado parte. “

Respecto al citado artículo destacar la implementación de la suspensión del reconocimiento de la venta judicial, ya que es muy clara y necesaria para salvaguardar los derechos del propietario del buque y los acreedores marítimos.

Por otro lado, dentro de los motivos para suspender o rechazar el reconocimiento de las ventas judiciales, considero que se debería reformar (o eliminar) el numeral 3 del artículo 8, puesto que su interpretación es muy amplia y subjetiva y puede generar que los Estados parte se aprovechen de esta situación para elegir cuales ventas judiciales reconocen y cuáles no. Una solución sería que, en su lugar, se rechace el reconocimiento de la venta judicial cuando ante el Tribunal del Estado parte en el que se busca el reconocimiento se pruebe que en el procedimiento de venta judicial no se ha notificado a los acreedores marítimos que tenían sus créditos debidamente registrados.

“Artículo 9 Reserva

Los Estados parte pueden, mediante reserva, restringir la aplicación de esta convención al reconocimiento de ventas judiciales realizadas en Estados parte.”

“Artículo 10 Relaciones con otros instrumentos internacionales

Ninguna parte de esta convención podrá derogar ninguna otra base para el reconocimiento de ventas judiciales en virtud de cualquier otra convención, instrumento o acuerdo bilateral o multilateral o principio de cortesía”.

Respecto a los citados artículos 9 y 10, señalar que los mismos son indispensables en todo Convenio Internacional, en virtud de la soberanía nacional de los Estados.

El proyecto culmina con una frase en la que se indica que las cláusulas finales correspondientes a la firma, ratificación, aprobación, adhesión, denuncia, entrada en vigor, idioma, enmienda, etc. se incluirán más adelante y por separado.

IV. CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, tengo forzosamente que concluir que el Convenio de los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval hecho en Ginebra en 1993, actualmente no es suficiente para solventar los problemas generados en la industria marítima con respecto a la institución jurídica de la venta forzosa de buques. A nivel internacional existen tantos regímenes de reconocimientos en cuanto a la venta judicial que o la comunidad internacional armoniza el sistema en un solo sistema de reconocimiento de venta judicial de buques o tendremos un caos que va en contra del desarrollo del derecho marítimo.

El sistema de ventas judiciales solo puede ser exitoso y continuar trabajando si los compradores y sus financiadores están seguros de que, al adquirir los buques de las ventas judiciales, podrán registrarlos en el Estado que más se apegue a sus intereses y no tendrán inconvenientes con reclamaciones de acreedores del buque previo a su venta vía judicial.

Para esto, considero que más allá de una reforma al Convenio del 93, existe la necesidad de un Convenio Internacional que regule de manera más completa la venta judicial del buque, considerando a todas las personas que tengan intereses en la venta forzosa del buque.

Respecto al proyecto del Convenio Internacional que regula la venta forzosa de buques elaborado por el Comité Marítimo Internacional, a mi parecer necesita algunas modificaciones (señaladas en el numeral anterior), sin embargo, es una excelente base con la que UNCITRAL puede contar para la elaboración del referido convenio.

Finalmente, debo señalar que si bien con la elaboración de un nuevo Convenio que regule la materia en cuestión no se puede tener la certeza de que se va a tener el interés de las jurisdicciones en donde se producen la mayor cantidad de ventas forzosas (especialmente en Asia), sin lugar a dudas podría afirmar que un nuevo Convenio que otorgue todas las garantías necesarias para la explotación del buque por parte de los nuevos propietarios, atraerá el interés de los países que no han ratificado el Convenio del 93, ya que de no ser así, los participantes en ventas judiciales de buques dejarán de intervenir en los procesos de ejecución que se celebren en sus jurisdicciones y esto les ocasionará dejar de percibir importantes ingresos que se derivan de los procesos de ventas forzosas de buques (tasas portuarias, peritajes, etc.).

BIBLIOGRAFÍA:

- Ley española 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- Ley española 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.
- Código de Policía Marítima ecuatoriano, de 20 de agosto de 1960.
- Reglamento a la Actividad Marítima ecuatoriano, de 27 de marzo de 1997.
- Código Orgánico General de Procesos ecuatoriano, de 22 de mayo del 2015.
- Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.
- Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.
- El proyecto de Convenio Internacional que regule la venta judicial de buques hecho por el Comité Marítimo Internacional en Beijing en el año 2012 y modificado en los años 2013 (Dublín) y 2014 (Hamburgo).
- Informe de la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 19 de abril al 6 de mayo de 1993 (volumen II).
- Extracto del Coloquio celebrado en Malta el 27 de febrero del 2018 enviado por el señor Stuart Hetherington, Presidente del Comité Marítimo Internacional, a los Presidentes de las Asociaciones de Derecho Marítimo miembros del Comité Marítimo Internacional.
- Apuntes de las clases de Registro y Matrícula de Buques impartidas en la 34 edición del Master en Derecho y Negocio Marítimo organizado por el Instituto Marítimo Español.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, Heliasta S.R.L., Buenos Aires, 1981, décimo quinta edición.