



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

Distr.
GENERAL

TD/B/IGE.1/2
6 de junio de 1996

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI
de Expertos en Privilegios Marítimos e
Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas
Noveno período de sesiones
Ginebra, 2 de diciembre de 1996
Tema 3 del programa provisional

EXAMEN DE LA REVISION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO
DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA DE 1952

Nota de las secretarías de la UNCTAD y de la OMI

El documento adjunto* ha sido preparado para el noveno período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos.

* Distribuido también por la OMI con la signatura LEG/MLM/39.

GE.96-51137 (S)

Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI
de Expertos en Privilegios Marítimos e
Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas
Noveno período de sesiones
Ginebra, 2 de diciembre de 1996
Tema 3 del programa provisional

EXAMEN DE LA REVISION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO
DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA DE 1952

Nota de las secretarías de la UNCTAD y de la OMI

El Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos acordó en su octavo período de sesiones utilizar como base para los debates de su noveno período de sesiones el texto del proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques que figuraba en el documento JIGE(VIII)/2-TD/B/CN.4/GE.2/5-LEG/MLM/32. A fin de facilitar la labor del Grupo Mixto, se ha preparado un texto en el que se comparan las disposiciones del Convenio sobre el embargo preventivo de buques de 1952 y el proyecto de artículos contenido en el documento JIGE(VIII)/2.

Textos comparados del proyecto de artículos para un convenio
sobre el embargo preventivo de buques y del Convenio sobre
el Embargo Preventivo de 1952

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

Artículo 1 - Definiciones

Artículo 1

Párrafo 1 del artículo 1

Párrafo 1 del artículo 1

En el presente Convenio, las expresiones siguientes se emplean con las significaciones que a continuación se indican:

1. Por "crédito marítimo" se entiende toda alegación de un derecho de un crédito concerniente a la propiedad, la construcción, la posesión, la administración, la explotación o el comercio de un buque, o que tenga por causa alguna de esas actividades o instituciones, o que tenga por causa una hipoteca o mortgage, un gravamen inscribible del mismo género impuesto sobre un buque u operaciones de asistencia o salvamento relativas a un buque, como toda alegación de un derecho o de un crédito con respecto a:

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

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

c) Las operaciones de asistencia y salvamento;

1. "Crédito Marítimo" significa alegación de un derecho o de un crédito que tenga una de las causas siguientes:

a) Daños causados por un buque, ya sea por abordaje, ya de otro modo;

b) Pérdidas de vidas humanas o daños corporales causados por un buque o provenientes de la explotación de un buque;

c) Asistencia y salvamento;

JIGE(IX)/2

página 6

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

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

...

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

...

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

d) Contratos relativos a la utilización o al arriendo de un buque mediante póliza de fletamento o de otro modo;

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

e) Contratos relativos al transporte de mercancías por un buque en virtud de una póliza de fletamento, de un conocimiento o de otra forma;

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

f) Pérdidas o daños causados a las mercancías y equipajes transportados por un buque;

i) Avería gruesa;

g) Avería gruesa;

...

h) Préstamo a la gruesa;

j) Remolque;

i) Remolque;

k) Practicaje;

j) Pilotaje;

l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) o servicios

k) Suministro de productos o de material hechos a un buque para su explotación o su conservación,

JIGE(IX)/2

página 8

suministrados al buque para su explotación o mantenimiento;

cualquiera que sea el lugar de los mismos;

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

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

n) Los derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaaje;

o) 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;

p) Los desembolsos hechos por el capitán, el propietario, el arrendatario a casco desnudo u otros fletadores o agentes, o por su cuenta, en relación con el buque;

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) Todo litigio relativo a la propiedad o la posesión del buque;

t) Todo litigio entre los copropietarios del buque acerca de

l) Construcción, reparaciones, equipo de un buque o gastos de dique;

...

m) Salarios del capitán, oficialidad o tripulación;

n) Desembolsos del capitán y los efectuados por los cargadores, los fletadores o los agentes por cuenta del buque o de su propietario;

...

...

o) La propiedad impugnada de un buque;

p) La copropiedad impugnada de un buque o su posesión, su

la utilización del buque o del
producto de su explotación;

explotación o los derechos a los
productos de explotación de un
buque en condominio;

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

u) Una hipoteca o mortgage o
un gravamen inscribible del mismo
género que pesen sobre el buque;

q) Cualquier hipoteca naval y
cualquier mortgage;

v) Todo litigio resultante de
un contrato de compraventa del
buque.

...

Comentario

El proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques contenido en el documento JIGE(VIII)/2-TD/B/CN.4/GE.2/5-LEG/MLM/32 está basado en el proyecto de revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima de 1952 preparado en la Conferencia que celebró el CMI en Lisboa en 1985, junto con las modificaciones que hubo que introducir como consecuencia de la adopción en 1993 del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval y las observaciones y propuestas formuladas por distintas delegaciones durante el séptimo período de sesiones del GIME.

El párrafo 1 del artículo 1 del proyecto de artículos corresponde al párrafo 1 del artículo 1 del Convenio de 1952. Mientras que el Convenio de 1952 contiene una lista exhaustiva de créditos marítimos, en cambio el proyecto de artículos adopta la fórmula mixta de proporcionar una definición del término "crédito marítimo" y añadir la palabra "como" de alcance general, lo que, además de ofrecer cierta flexibilidad, introduce un elemento de eiusdem generis como consecuencia de la lista de créditos marítimos que se incluye a continuación de la definición. La lista de créditos marítimos ha sido ampliada a fin de abarcar todos los créditos a los que se les ha reconocido el carácter de gravamen marítimo en virtud del Convenio de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval e incluir otros créditos de naturaleza marítima. Los apartados a), b), n) y o) están basados en el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval. Los apartados d), e), p), q), r) y v) son nuevos y se agregaron en la Conferencia de Lisboa del CMI a fin de incluir otros créditos de naturaleza marítima. Se ha suprimido el concepto anacrónico de "préstamo a la gruesa" y se han hecho otros cambios por mor de la claridad.

Durante el octavo período de sesiones del GIME se estableció un grupo oficioso con la tarea de asegurarse de que todos los créditos a los que se les reconoció el carácter de gravamen marítimo en el Convenio de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval estuvieran recogidos en la lista de créditos marítimos sin que ello creara ninguna duplicación o conflicto entre los distintos apartados del párrafo 1 del artículo 1. El Grupo de Trabajo no concluyó su tarea y seguirá examinando la cuestión en el próximo período de sesiones del GIME. El informe del Presidente del Grupo de Trabajo está reproducido en un anexo al informe del GIME 1/.

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

Párrafo 2 del artículo 1

2. Por "embargo" se entiende toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta por resolución judicial, en garantía de un crédito marítimo, cuando en la fecha de tal inmovilización o restricción ese buque se encuentre materialmente dentro de la jurisdicción del Estado en que se haya dictado la resolución judicial.

El "embargo" comprende todas las medidas cautelares que entrañan la inmovilización del buque, pero no comprende las medidas tomadas en ejecución de una sentencia o un laudo arbitral ejecutorios.

Párrafo 2 del artículo 1

2. "Embargo" significa la inmovilización de un buque con la autorización de la Autoridad judicial competente para la garantía de un crédito marítimo, pero no comprende el embargo de un buque para la ejecución de un título.

Comentario

El párrafo 2 del artículo 1 corresponde al mismo párrafo del artículo 1 del Convenio de 1952. El texto de este párrafo, que se adoptó en la Conferencia de Lisboa del CMI, limita claramente la aplicación del Convenio a los casos en que el buque se encuentra materialmente dentro de la jurisdicción del Estado del embargo preventivo. En consecuencia, excluye lo que se denomina embargo preventivo documental, que consiste en anotar la orden de embargo en el expediente del buque en el registro marítimo correspondiente 2/. Este párrafo fue objeto de una extensa discusión en el octavo período de sesiones del GIME, y en esa ocasión la mayoría de las delegaciones prefirieron la definición de embargo preventivo contenida en el párrafo 2 del artículo 1 del Convenio de 1952 3/.

Párrafo 3 del artículo 1

Párrafo 3 del artículo 1

3. Por "persona" se entiende toda persona física o jurídica, sociedad o asociación con personalidad jurídica propia o sin ella, así como la Administración del Estado y sus órganos y los poderes públicos.

3. "Persona" comprende cualquier persona física o jurídica, sociedad de personas o de capitales, así como los Estados, las Administraciones y Organismos públicos.

Comentario

El párrafo 3 del artículo 1 del proyecto de artículos corresponde al párrafo 3 del artículo 1 del Convenio de 1952 4/.

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

Párrafo 4 del artículo 1

Párrafo 4 del artículo 1

4. Por "acreedor" se entiende toda persona que alegue un crédito marítimo.

4. "Demandante" significa una persona que invoque a su favor la existencia de un crédito marítimo.

Comentario

El párrafo 4 del artículo 1 del proyecto de artículos corresponde al párrafo 4 del artículo 1 del convenio de 1952, con algunas modificaciones de estilo.

Párrafo 5 del artículo 1

...

5. Por "tribunal" se entiende toda autoridad judicial competente de un Estado.

Comentario

El párrafo 5 del artículo 1 es nuevo y se considera que se ha incluido puramente con fines de redacción 5/.

Artículo 2 - Potestad para embargar

Párrafo 1 del artículo 2

Artículo 4

1. No se podrá embargar un buque, ni levantarse su embargo,

Un buque sólo puede ser embargado con autorización de un

sino por resolución de un tribunal del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.

Tribunal o de cualquier otra Autoridad judicial competente del Estado contratante en el que se practique el embargo.

Comentario

El párrafo 1 del artículo 2 del proyecto de artículos corresponde al artículo 4 del Convenio de 1952.

Párrafo 2 del artículo 2

2. Un buque podrá ser embargado en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

PROYECTO DE ARTICULOS

Artículo 2

Un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de un Estado contratante más que en virtud de un crédito marítimo, pero
CONVENIO DE 1952

nada de lo que se contiene en las disposiciones del presente Convenio podrá ser considerado como una extensión o restricción de los derechos y poderes conferidos a los Estados, Autoridades públicas o Autoridades portuarias por su ley interna o por sus reglamentos, para embargar, detener a un buque o impedir de otra forma que éste salga a la mar dentro de su jurisdicción.

Comentario

El párrafo 3 del artículo 2 del proyecto de artículos recoge el concepto incorporado en la primera oración del artículo 2 del Convenio de 1952.

Párrafo 3 del artículo 2

3. Un buque podrá ser embargado aunque esté dispuesto para hacerse a la mar o en viaje.

Párrafo 1 del artículo 3

1. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 4) y del artículo 10, todo Demandante podrá embargar, ya el buque al que el crédito se refiera, ya cualquier otro buque que pertenezca a la

persona que, en el momento en que nació el crédito marítimo, era propietaria del buque al que dicho crédito se refiera, aunque el buque embargado esté dispuesto para hacerse a la mar; pero ningún buque podrá ser embargado por un crédito previsto en los apartados o), p) o q) del artículo primero a excepción del buque mismo al que la reclamación concierna.

Comentario

El párrafo 3 del artículo 2 del proyecto de artículos está basado en la disposición contenida en el párrafo 3 del Convenio de 1952 6/.

PROYECTOS DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

Párrafo 4 del artículo 2

...

4. Un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de determinación de la ley aplicable incluida en todo contrato pertinente, el crédito marítimo por el que se haga el embargo deba someterse a la jurisdicción de los tribunales de un Estado distinto de aquel en que se practique el embargo, o a un tribunal de arbitraje o deba regirse por la ley de otro Estado.

Comentario

El párrafo 4 del artículo 2 del proyecto de artículos es nuevo. Se adoptó en la Conferencia de Lisboa del CMI.

Párrafo 5 del artículo 2

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque, o al levantamiento de ese embargo, se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.

Párrafo 2 del artículo 6

Las reglas de procedimiento relativas al embargo de un buque, a la obtención de la autorización prevista en el artículo cuarto y a cualesquier otros incidentes de procedimiento que pudiese suscitar el embargo, se regirán por la ley del Estado contratante en el que haya sido practicado o pedido el embargo.

Comentario

El párrafo 5 del artículo 2 del proyecto de artículos corresponde al segundo párrafo del artículo 6 del Convenio de 1952 7/.

Artículo 3 - Ejercicio del derecho de embargo

Párrafos 1, 2 y 4 del artículo 3

1. Procederá al embargo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo:

PROYECTO DE ARTICULOS

Opción 1:

[a) Si el crédito se hubiere garantizado con un privilegio marítimo y comprendido en una de las categorías siguientes:

- i) 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 reparación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
- ii) la muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explosión del buque;
- iii) la recompensa pagadera por el salvamento del buque;
- iv) los derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaaje;
- v) 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

1. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 4) y del artículo 10, todo Demandante podrá embargar, ya el buque al que el

CONVENIO DE 1952

crédito se refiera, ya cualquier otro buque que pertenezca a la persona que, en el momento en que nació el crédito marítimo, era propietaria del buque al que dicha crédito se refiera, aunque el buque embargado esté dispuesto para hacerse a la mar; pero ningún buque podrá ser embargado por un crédito previsto en los apartados o), p) o q) del artículo primero, a excepción del buque mismo al que la reclamación concierna.

2. Se reputará que los buques tienen el mismo propietario cuando todas las partes de la propiedad pertenezcan a una misma persona o las mismas personas.

4. En el caso de fletamento de un buque con cesión de la gestión náutica, cuando el fletador él solo responda del crédito marítimo relativo a dicho buque, podrá el Demandante embargar dicho buque o cualquier otro que pertenezca al fletador, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, pero no podrá ser embargado en virtud de tal crédito marítimo ningún otro buque perteneciente al propietario.

El apartado que precede se aplicará igualmente a todos los casos en que una persona distinta del propietario haya de responder de un crédito marítimo.

del pasaje transportados a
bordo del buque;] u

Opción 2:

[a) Si el crédito estuviese
garantizado con un privilegio
marítimo;]

CONVENIO DE 1952

PROYECTO DE ARTICULOS

Opción 3:

Esta opción exige que se
mantenga el texto del párrafo 1 a)
correspondiente a la opción 1 junto
con un nuevo apartado b) que diga
lo siguiente:

[b) Si el crédito estuviese
garantizado por un privilegio
marítimo reconocido por la
legislación del Estado en que se
solicita el embargo en virtud de
las disposiciones del artículo 6
del Convenio Internacional sobre
los Privilegios Marítimos y la
Hipoteca Naval, 1993;]

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

c) Si el crédito guardare
relación con la propiedad o la
posesión del buque; o

d) Si el crédito no estuviere
comprendido en los apartados a), b)
o c) de este párrafo, y

i) la persona que era
propietaria del buque en
el momento en que nació el
crédito marítimo estuviere

obligada personalmente en virtud de ese crédito y fuere propietaria del buque al practicarse el embargo, o

- ii) el arrendatario a casco desnudo en el buque estuviere obligado personalmente en virtud del crédito y fuera arrendatario a caso desnudo propietario del buque al practicarse el embargo.

CONVENIO DE 1952

PROYECTO DE ARTICULOS

2. Procederá también el embargo de cualquier otro buque o buques que, al practicarse el embargo, fueren de propiedad de la persona que está obligada personalmente en virtud del crédito marítimo y que, en el momento en que nació el crédito, era:

- a) Propietaria del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo; o
- b) Arrendataria a caso desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque. Esta disposición no se aplica a los créditos relativos a la propiedad o la posesión de un buque.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, el embargo de un buque que no sea de propiedad de la persona presuntamente obligada en virtud del crédito sólo será admisible si, conforme a la ley del Estado en que se solicita el embargo, se puede ejecutar contra ese buque, mediante su venta

judicial o forzosa, una sentencia dictada en virtud de ese crédito.

Comentario

El artículo 3 del proyecto de artículos recoge las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 4 del Convenio de 1952 g/. El apartado a) del párrafo 1 del artículo 3 incluye tres opciones. La opción 1 está basada en el proyecto de Lisboa, pero utiliza la terminología del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval. La opción 2 la propuso la delegación de Estados Unidos de América durante el séptimo período de sesiones del GIME, y la opción 3 el Presidente del Grupo Oficioso sobre el examen de los privilegios marítimos nacionales constituido durante el mismo período de sesiones. Si se adopta la opción 3, habrá que reordenar los apartados b), c) y d) como apartados c), d) y e) g/.

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

Artículo 4 - Levantamiento del embargo

1. El embargo de un buque se dejará sin efecto cuando se haya prestado fianza bastante en una forma satisfactoria.

2. A falta de acuerdo entre las Partes acerca de lo que constituye fianza bastante y de la forma de ésta, el Tribunal determinará la clase y cuantía de la fianza, que no podrá exceder del valor del buque.

3. La solicitud de que se levante el embargo del buque, previo afianzamiento, no se interpretará como un reconocimiento de responsabilidad ni como una renuncia a cualquier defensa y a cualquier derecho a limitar la responsabilidad.

4. a) Si se hubiera embargado un buque a un Estado que no sea Parte, y no se hubiera levantado el embargo no obstante la fianza prestada en un Estado Parte, el Tribunal del Estado Parte mandará cancelar esa fianza a instancia del demandado, salvo que, por circunstancias excepcionales, tal cancelación fuere injusta.

b) Si, por haberse prestado fianza bastante, se levantara el embargo del buque en un Estado que no sea Parte, toda fianza dada en un Estado Parte se mandará cancelar hasta donde la cuantía total de la fianza dada en los dos Estados exceda:

Artículo 5

El Tribunal o cualquiera otra Autoridad judicial competente, dentro de cuya jurisdicción haya sido embargado el buque, concederá el levantamiento del embargo cuando se haya prestado una caución o una garantía suficiente, salvo en el caso en que el embargo se practique por razón de los créditos marítimos enumerados en el artículo primero que antecede, bajo las letras o) y p); en dicho caso, el Juez podrá permitir la explotación del buque por el poseedor, cuando éste haya prestado garantías suficientes, o resolver de otro modo sobre la gestión del buque durante la duración del embargo.

A falta de acuerdo entre las Partes sobre el alcance de la caución o de la garantía, el Tribunal o la Autoridad judicial competente fijará su naturaleza y cuantía.

La petición de levantamiento del embargo mediante dicha garantía no podrá ser interpretada ni como un reconocimiento de la responsabilidad ni como una renuncia al beneficio de la limitación legal de la responsabilidad del propietario del buque.

- i) del valor del crédito por el que se hubiera embargado el buque, o

CONVENIO DE 1952

PROYECTO DE ARTICULOS

- ii) del valor del buque, si este fuere inferior.

No obstante, la fianza prestada en el Estado que no sea Parte no se mandará cancelar a menos que se halle efectivamente a disposición del acreedor y sea libremente transferible.

5. Toda persona que haya prestado una fianza en virtud de las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá en cualquier momento solicitar al Tribunal la reducción, modificación o cancelación de esa fianza.

Comentario

El artículo 4 del proyecto de artículos corresponde al artículo 5 del Convenio de 1952 10/.

Artículo 5 - Derecho de reembargo y pluralidad de embargos

Párrafo 3 del artículo 3

Opción 1:

1. Cuando en un Estado ya se hubiere embargado y alzado el embargo de un buque, o ya se hubiere prestado fianza respecto de ese buque en garantía de un crédito marítimo, el buque no podrá ser reembargado o embargado por el mismo crédito marítimo, a menos que:

3. Un buque no podrá ser embargado y no se prestará caución o garantía, más de una vez en la jurisdicción de uno o varios de los Estados contratantes, con respecto al mismo crédito alegado por el mismo Demandante; y si un buque es embargado dentro de una de las dichas jurisdicciones y se ha prestado una caución o garantía, ya para obtener el levantamiento del

a) La fianza ya obtenida para responder del mismo crédito no sea de la clase adecuada o de la cuantía suficiente, siempre que la cuantía total de la fianza no exceda del valor del buque;

b) La persona que haya prestado ya la fianza no pueda o no sea probable que pueda cumplir

PROYECTO DE ARTICULOS

total o parcialmente sus obligaciones [; o

c) Se haya levantado el embargo del buque o se haya cancelado la fianza prestada anteriormente:

i) a instancias o con el consentimiento del acreedor, cuando actúe por motivos razonables, o

ii) porque el acreedor no haya podido, mediante la adopción de medidas razonables, impedir tal levantamiento o cancelación.]

2. Cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto a embargo por el mismo crédito marítimo no será embargado a menos que:

a) La fianza ya obtenida para responder del mismo crédito no sea de la clase adecuada o de la cuantía suficiente, o

b) Sean aplicables las disposiciones de los

embargo, ya para evitarlo, cualquier embargo ulterior de dicho buque o de cualquier otro buque que pertenezca al mismo propietario, por el Demandante y con respecto al mismo crédito marítimo, será levantado y el buque será liberado por el Tribunal o cualquier otra

CONVENIO DE 1952

jurisdicción competente de dicho Estado, a no ser que el Demandante pruebe, a la entera satisfacción del Tribunal o de cualquiera otra Autoridad judicial competente, que la garantía o caución ha sido definitivamente liberada antes de que se hubiese practicado el embargo subsiguiente o que no haya otra razón válida para mantenerlo.

apartados b) o c) del párrafo 1 de este artículo.

3. A los efectos de este artículo, la expresión "levantamiento del embargo" no comprende las maquinaciones ilícitas tendientes a liberar el buque o a eludir el embargo.

Opción 2:

[1. Cuando en un Estado ya se hubiere embargado y alzado el embargo de un buque, o ya se

CONVENIO DE 1952

PROYECTO DE ARTICULOS

hubiere prestado fianza respecto de su buque en garantía de un crédito marítimo, el buque no podrá ser reembargado o embargado por el mismo crédito marítimo, a menos que se haya producido un fraude o falsedad importante en conexión con el levantamiento del embargo o la prestación de la fianza.

2. Cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto al embargo por el mismo crédito marítimo no será embargado a menos que la fianza ya obtenida para responder del mismo crédito no sea de la clase adecuada o de la cuantía suficiente.

3. A los efectos de este artículo, la expresión "levantamiento del embargo" no comprende las maquinaciones ilícitas tendientes a liberar el buque o a eludir el embargo.]

Comentario

El artículo 5 del proyecto de artículos corresponde al párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de 1952. Incluye dos opciones. La opción 1 está basada en el proyecto de Lisboa y el apartado c) se colocó entre corchetes durante el séptimo período de sesiones del GIME. La opción 2 la propusieron las delegaciones de los Estados Unidos de América, Liberia y la República de Corea en el séptimo período de sesiones del GIME 11/.

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

Párrafo 1 del artículo 6

1. El tribunal podrá, como condición para decretar el embargo de un buque o, hecho éste, para autorizar su mantenimiento, imponer al acreedor que solicite o que haya obtenido el embargo del buque la obligación de prestar fianza de la

Cualesquiera disputas relativas a la responsabilidad del Demandante, por daños causados a consecuencia del embargo del buque o por gastos de caución o de garantía prestados con el fin de liberarlo o de impedir su embargo

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el Tribunal para responder de los perjuicios que puedan irrogarse al demandado como consecuencia del embargo, y de los que se pueda tener como responsable al acreedor, en particular la pérdida o el daño que puedan ocasionarse al demandado:

serán dirimidas por la ley del Estado contratante en cuya jurisdicción se haya practicado o pedido el embargo.

a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o

b) Por haberse pedido y obtenido una fianza excesiva.

2. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo serán competentes para determinar el alcance de la responsabilidad del acreedor, cuando hubiere incurrido en ella,

por la pérdida o el daño causados por el embargo de un buque, en particular los que se hubieren causado:

a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o

b) Por haberse pedido y obtenido una fianza excesiva.

3. La responsabilidad en que, en su caso, hubiere incurrido el acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo se determinará por aplicación de la ley del Estado en que se haya practicado el embargo.

4. Si un tribunal de otro Estado o un tribunal de arbitraje tuviere que resolver sobre el fondo del litigio de conformidad con el artículo 7, la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del acreedor a

CONVENIO DE 1952

PROYECTO DE ARTICULOS

tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo podrá suspenderse hasta que recaiga la decisión sobre el fondo.

5. Toda persona que haya prestado una fianza en virtud de las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal la reducción, modificación o cancelación de esa fianza.

Comentario

El artículo 6 del proyecto de artículos corresponde al primer párrafo del artículo 6 del Convenio de 1952.

Artículo 7 - Competencia para
conocer del fondo de
litigio

1. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado fianza para impedir el embargo u obtener la liberación del buque serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las Partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a un tribunal de otro Estado que se declare competente o al arbitraje.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado fianza para impedir el embargo u obtener la liberación del buque podrán declinar su competencia si la ley nacional les autoriza a ello y el tribunal de otro Estado se declara competente.

3. Cuando un tribunal del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado fianza

PROYECTO DE ARTICULOS

para impedir el embargo u obtener la liberación del buque:

a) No tiene competencia para resolver sobre el fondo de litigio; o

b) Ha declinado su competencia de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, ese tribunal podrá de oficio y, a instancia de parte, deberá fijar un plazo para que el acreedor entable la demanda ante el tribunal de justicia o de arbitraje competente.

Artículo 7

1. Los Tribunales del Estado en el cual se haya operado el embargo serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio, ya si dichos Tribunales son competentes en virtud de la ley interna del Estado en que se ha practicado el embargo, ya en los casos siguientes que a continuación se expresan:

a) Si el Demandante tiene su residencia habitual o su principal establecimiento en el Estado en que se ha practicado el embargo;

b) Si el crédito marítimo ha nacido en el Estado contratante del que depende el lugar del embargo;

c) Si el crédito marítimo ha nacido en el curso de un viaje durante el cual se ha realizado el embargo;

CONVENIO DE 1952

d) Si el crédito proviene de un abordaje o de circunstancias previstas en el artículo 13 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910;

e) Si el crédito ha nacido de una asistencia o de un salvamento;

f) Si el crédito se halla garantizado por una hipoteca naval

4. Si no se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, se decretará a instancia de parte la liberación del buque embargado o la cancelación de la fianza prestada.

5. Si se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 de este artículo o, de no haberse fijado ese plazo, si se entabla la demanda ante un tribunal competente de otro Estado, toda resolución definitiva dictada en ese procedimiento será reconocida y surtirá efecto con respecto al buque embargado o la fianza prestada para impedir el embargo u obtener la liberación del buque, a menos que tal procedimiento no reúna garantías legales suficientes.

6. Las disposiciones del párrafo 5 de este artículo no menoscabarán cualquier otro efecto que reconozca a una sentencia extranjera o un laudo arbitral la ley del Estado en que se haya practicado el embargo del buque o se haya prestado fianza para

PROYECTO DE ARTICULOS

impedir su embargo u obtener su liberación.

o un mortgage sobre el buque embargado.

2. Si el Tribunal dentro de cuya jurisdicción ha sido embargado el buque no tiene competencia para resolver sobre el fondo, la caución o la garantía que han de prestarse de conformidad con el artículo 5 para obtener el levantamiento del embargo deberá garantizar la ejecución de todas las condenas que se pronunciaren ulteriormente por el Tribunal competente para resolver sobre el fondo, y el Tribunal o cualquier otra Autoridad judicial del lugar del embargo fijará el plazo dentro del cual el Demandante deberá entablar una acción ante el Tribunal competente.

3. Si las convenciones de las Partes contienen, ya una cláusula atributiva de competencia a otra jurisdicción, ya una cláusula arbitral, el Tribunal podrá fijar un plazo dentro del cual el embargante deberá entablar su acción sobre el fondo del asunto.

4. En los casos previstos en los dos párrafos precedentes, si la acción no se ha entablado en el plazo señalado, el Demandado podrá pedir el levantamiento del embargo

CONVENIO DE 1952

o la liberación de la caución prestada.

5. Este artículo no se aplicará a los casos previstos por las disposiciones del Convenio revisado sobre la Navegación del Rhin, de 17 de octubre de 1868.

Comentario

El artículo 7 del proyecto de artículos corresponde al artículo 7 del Convenio de 1952.

Artículo 8 - Aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a todo buque de navegación marítima, enarbole o no el pabellón de un Estado Parte.

2. El presente Convenio no se aplicará a los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un uso público no comercial.

PROYECTO DE ARTICULOS

3. Las disposiciones del presente Convenio no se

Artículo 8

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en todo Estado contratante a todo buque que navegue bajo el pabellón de un Estado contratante.

2. Un buque que enarbole el pabellón de un Estado no contratante podrá ser embargado en uno de los Estados contratantes, en virtud de uno de los créditos enumerados en el artículo primero o de cualquier otro crédito que permita el embargo de acuerdo con la Ley de dicho Estado.

3. Sin embargo, cada Estado contratante podrá negar todas o parte de las ventajas del presente Convenio a cualquier Estado no contratante y a cualquier persona que no tenga, en el día del embargo, su residencia habitual o su principal establecimiento en un Estado contratante.

...

CONVENIO DE 1952

Artículo 9

Nada de lo que se contiene en el presente Convenio deberá ser

interpretarán en el sentido de que crean un privilegio marítimo.

considerado como constitutivo de un derecho a una acción que, fuera de las estipulaciones de este Convenio, no existiera de acuerdo con la ley a aplicar por el Tribunal que conoce el litigio.

Artículo 2

4. El presente Convenio no afecta a los derechos o facultades que con arreglo a un convenio internacional o en virtud de una ley o reglamento internos correspondan a la Administración del Estado o a alguno de sus órganos, los poderes públicos o a la administración portuaria para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.

Un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de un Estado contratante más que en virtud de un crédito marítimo, pero nada de lo que se contiene en las disposiciones del presente Convenio podrá ser considerado como una extensión o restricción de los derechos y poderes conferidos a los Estados, Autoridades públicas o Autoridades portuarias por su ley interna o por sus reglamentos, para embargar, detener a un buque o impedir de otra forma que éste se haga a la mar dentro de su jurisdicción.

5. El presente Convenio no menoscabará la facultad de un Estado o tribunal para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.

...

6. Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la aplicación en el Estado en que se practique un embargo de los convenios internacionales que establezcan una limitación de responsabilidad o de la ley interna dictada para darles efectividad.

...

7. Las disposiciones del presente Convenio no modificarán las normas jurídicas en vigor en los Estados Partes, ni afectarán a su aplicación, relativas al embargo de un buque que se encuentre materialmente dentro de la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbola practicado a instancias de una persona que tenga su residencia habitual o su establecimiento principal en ese Estado o de cualquier otra persona que haya adquirido un crédito de ésta por subrogación, cesión o cualquier otro medio.

Párrafos 4 y 5 del artículo 8

4. Ninguna disposición del presente Convenio modificará o afectará la ley interna de los Estados contratantes en lo que concierne al embargo de un buque dentro de la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbola, por una persona que tenga su residencia habitual o su principal establecimiento en dicho Estado.

5. Todo tercero que no sea el Demandante originario, que alegue un crédito marítimo por efecto de una subrogación, de una cesión o de otro modo, se reputará, a los efectos de la aplicación del presente Convenio, que tiene la misma residencia habitual o el mismo establecimiento principal que el acreedor originario.

Comentario

El artículo 8 del proyecto de artículos corresponde a los artículos 2, 8 y 9 del Convenio de 1952. El párrafo 1 del artículo 8 está basado en los párrafos 1 a 3 del artículo 8 del Convenio de 1952. Al contrario de lo estipulado en el Convenio de 1952, y siguiendo las tendencias de los convenios marítimos modernos, prevé la aplicación general del proyecto de convenio. El párrafo 2 es nuevo y excluye la aplicación del proyecto de convenio a los buques propiedad del Estado, siempre que se utilicen para servicios que no tengan un carácter comercial. La terminología está basada en el párrafo 2 del artículo 3 del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993. El párrafo 3 está basado en el artículo 9 del Convenio de 1952. Quizás se pueda objetar la inclusión de este párrafo en un artículo 8 que trata de la aplicación del proyecto de convenio. El párrafo 4 está basado en el artículo 2 del Convenio de 1952. Los párrafos 5 y 6 son nuevos. El propósito del segundo de estos párrafos es evitar todo conflicto entre convenios. El párrafo 7 está basado en los párrafos 4 y 5 del artículo 8 del Convenio de 1952.

PROYECTO DE ARTICULOS

CONVENIO DE 1952

Artículo 9 - Reservas

Todo Estado podrá, en el momento de firmar, ratificar o aceptar el presente Convenio o de adherirse a él, reservarse el derecho a no aplicar el Convenio a los buques que no enarboles el pabellón de un Estado Parte.

Párrafo 1 del artículo 8

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en todo Estado contratante y a todo buque que navegue bajo el pabellón de un Estado contratante.

Comentario

El artículo 9 del proyecto de artículos corresponde al párrafo 1 del artículo 8 del Convenio de 1952.

1/ Véase el informe del GIME sobre su octavo período de sesiones, documento JIGE(VIII)/7-TD/B/CN.4/GE.2/10-LEG/MLM/37, anexo II, y para el debate sobre el párrafo 1 del artículo 1, véase el anexo I, párrs. 11 a 20.

2/ Véanse las actas de la Conferencia de Lisboa, CMI, 1985, Lisboa 11, pág. 130.

3/ Véase el debate que hubo en el GIME en el informe de este último sobre su octavo período de sesiones (JIGE(VIII)-TD/B/CN.4/GE.2/10-LEG/MLM/37), anexo, párrs. 21 a 27.

4/ Véase el debate sobre el párrafo 3 del artículo 1 en el informe del GIM sobre su octavo período de sesiones, ibíd., párr. 28.

5/ Véanse las actas de la Conferencia de Lisboa del CMI de 1985, Lisboa II (en adelante serán citadas como Lisboa II), pág. 132.

6/ Véase Lisboa II, pág. 132.

7/ Véase el debate que tuvo el Grupo Mixto sobre el artículo 2 en el informe del GIME sobre su octavo período de sesiones (JIGE(VIII)/7, anexo I, párrs. 31 a 43.

8/ Véase Lisboa II, págs. 134 a 143.

9/ Véase el debate sobre las tres opciones en el informe del GIME sobre su séptimo período de sesiones (JIGE(VII)/3-TD/B/CN.4/GE.2/3-LEG/MLM/30), anexo I, párr. 42. Véase también el informe del GIME sobre su octavo período de sesiones (JIGE(VIII)/7-TD/B/CN.4/GE.2/10-LEG/MLM/37), anexo I, párrs. 44 a 53, en relación con otra variante propuesta por la delegación de los Estados Unidos de América.

10/ Véase Lisboa II, 1985, pág. 144. Véase el debate del Grupo Mixto sobre el artículo 4 en el informe del GIME sobre su octavo período de sesiones (JIGE(VIII)/7), ibíd., párrs. 54 a 65.

11/ Véase el debate sobre el artículo 5 en el informe del GIME sobre su séptimo período de sesiones (JIGE(VII)/3-TD/B/CN.4/GE.2/3-LEG/MLM/30), anexo I, párrs. 46 a 51.