



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

Distr.  
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/10  
5 de diciembre de 1995

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

---

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

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

celebrado en la sede de la OMI, Londres,  
el 9 y el 10 de octubre de 1995

El documento adjunto (JIGE(VIII)/7)\* contiene el informe sobre el octavo período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas.

---

\* Distribuido asimismo por la OMI con la signatura LEG/MLM/37.

(i)

Distr.  
GENERAL

JIGE(VIII)/7  
8 de noviembre de 1995

Original: INGLÉS

Grupo intergubernamental mixto de expertos en privilegios marítimos  
e hipoteca naval y cuestiones conexas

Octavo periodo de sesiones

Londres, 9-10 octubre 1995

**INFORME DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL MIXTO DE EXPERTOS  
EN PRIVILEGIOS MARÍTIMOS E HIPOTECA NAVAL  
Y CUESTIONES CONEXAS**

**ÍNDICE**

<b>Capítulo</b>	<b>Párrafos</b>
Introducción .....	1 - 5
I Examen de la posible revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, 1952 (punto 3 del orden del día .....	6 - 10
II Cuestiones de organización .....	11 - 21

**Anexos**

- I Informe sobre la labor realizada por el Grupo del periodo de sesiones
- II Informe del presidente del Grupo oficioso de trabajo sobre el artículo 1

## INTRODUCCIÓN

1 El Grupo intergubernamental mixto de expertos en privilegios marítimos e hipoteca naval y cuestiones conexas, establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), celebró su 8º periodo de sesiones en la sede de la Organización Marítima Internacional, Londres, los días 9 y 10 de octubre de 1995.

2 Durante el periodo de sesiones se celebraron dos sesiones plenarias y cuatro reuniones oficiales del Grupo plenario del periodo de sesiones. El presente informe da cuenta de las deliberaciones de dichas reuniones.

### **Declaraciones inaugurales**

3 El Secretario General de la OMI, en nombre de la Organización Marítima Internacional y del Secretario General de la UNCTAD, dio la bienvenida a los participantes en la reunión y encomió como logro notable el hecho de que en su último periodo de sesiones, celebrado en Ginebra, el Grupo intergubernamental mixto de expertos se había puesto de acuerdo para elaborar un texto de base para un nuevo convenio sobre el embargo preventivo de buques.

4 Señaló asimismo la importancia de la cooperación entre la OMI y la UNCTAD en la esfera de los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Declaró también que esa cooperación debía percibirse como una demostración del decidido compromiso de ambos órganos de las Naciones Unidas para lograr la unificación del derecho marítimo internacional respecto de cuestiones de fundamental importancia para la comunidad marítima. Tal compromiso será realmente fructífero si los tratados elaborados por el Grupo reciben una amplia aceptación.

5 A este respecto, el Secretario General declaró que las condiciones para la entrada en vigor del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, debían cumplirse lo antes posible. Las medidas de los gobiernos en ese sentido constituirán un complemento decisivo de la labor del Grupo en relación con el nuevo convenio sobre el embargo preventivo de buques.

## Capítulo 1

### EXAMEN DE LA POSIBLE REVISIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, 1952

(Punto 3 del orden del día)

6 Para el examen de este punto del orden del día el Grupo intergubernamental mixto de expertos examinó los siguientes documentos:

"Examen de la posible revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, 1952" - Nota de las Secretarías de la OMI y de la UNCTAD (LEG/MLM/32-JIGE(VIII)/2-TD/B/CN.4/GE.2/5);

Ponencia presentada por la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) (LEG/MLM/33-JIGE(VIII)/3-TD/B/CN.4/GE.2/6);

Ponencia presentada por la Cámara Naviera Internacional (ICS) (LEG/MLM/34-JIGE(VIII)/4-TD/B/CN.4/GE.2/7);

Ponencia presentada por la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA) (LEG/MLM/35-JIGE(VIII)/5-TD/B/CN.4/GE.2/8);

Ponencia presentada por el Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores (IICL) (LEG/MLM/36-JIGE(VIII)/6-TD/B/CN.4/GE.2/9).

#### Examen del punto 3 del orden del día en el Grupo plenario del periodo de sesiones

7 En su sesión plenaria de apertura, el Grupo intergubernamental mixto decidió establecer con carácter oficioso un grupo plenario del periodo de sesiones para que examinara el punto 3 del orden del día.

8 El Grupo del periodo de sesiones decidió como base de sus deliberaciones un proyecto revisado de articulado para un convenio sobre el embargo preventivo de buque elaborado por las Secretarías de la OMI y la UNCTAD (JIGE VIII/2). El Grupo introdujo varias enmiendas en dicho proyecto y decidió volver sobre el mismo en su próxima reunión. Se constituyó un pequeño grupo de trabajo para que se ocupara de velar por que todos los créditos garantizados por un privilegio marítimo en virtud del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993 (Convenio MLM) figuren en la lista de créditos marítimos.

9 En su última reunión, celebrada el 12 de octubre de 1995, el Grupo plenario del periodo de sesiones aprobó su proyecto de informe para el pleno (JIGE (VIII)/WP.1)

#### Medidas adoptadas por el Grupo intergubernamental mixto de expertos

10 En su sesión plenaria de clausura, que tuvo lugar el 12 de octubre de 1995, el Grupo intergubernamental mixto de expertos aprobó el informe del Grupo plenario del periodo de sesiones y decidió adjuntarlo a su propio informe (véase el anexo I del presente documento).

## Capítulo II

### CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

#### A. Apertura del periodo de sesiones

11 El 8º periodo de sesiones del Grupo intergubernamental mixto de expertos fue inaugurado el 9 de octubre de 1995 por el Sr. G.G. Ivanov (Federación de Rusia), presidente del Grupo durante su 7º periodo de sesiones.

#### B. Elección de la Mesa

(Punto 1 del orden del día)

12 En su sesión plenaria de apertura, el 9 de octubre de 1995, el Grupo intergubernamental mixto de expertos acordó que los miembros de la Mesa para su 8º periodo de sesiones fueran los mismos que en su 7º periodo de sesiones. Por consiguiente, los miembros de la Mesa del 8º periodo de sesiones fueron:

Presidente:	Sr. G.G. Ivanov	(Federación de Rusia)
Vicepresidentes:	Sr. I. Melo Ruiz Sr. K.-J. Gombrii	(México) (Noruega)
Vicepresidente- relator:	Sr. Zengjie Zhu	(China)

#### C. Aprobación del orden del día y organización de los trabajos

(Punto 2 del orden del día)

13 En su sesión plenaria de apertura, que tuvo lugar el 9 de octubre de 1995, el Grupo intergubernamental mixto de expertos aprobó el orden del día provisional que figuraba en el documento JIGE(VIII)/1-TD/B/CN.4/GE.2/4-LEG/MLM/31. Por consiguiente, el orden del día de su 8º periodo de sesiones fue el siguiente:

- 1 Elección de la Mesa
- 2 Aprobación del orden del día y organización de los trabajos
- 3 Examen de la posible revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, 1952
- 4 Orden del día provisional y fecha del 9º periodo de sesiones del Grupo intergubernamental mixto de expertos
- 5 Otros asuntos
- 6 Aprobación del informe del Grupo intergubernamental mixto de expertos sobre su 8º periodo de sesiones.

14 En esa misma sesión plenaria, el Grupo intergubernamental mixto de expertos también decidió establecer con carácter oficioso un grupo plenario del periodo de sesiones para que examinara el punto 3 del orden del día.

#### **D. Composición y asistencia**

15 Participaron en el periodo de sesiones los siguientes Estados Miembros de la OMI y la UNCTAD: Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Cuba, Chile, China, Chipre, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Gabón, Grecia, Indonesia, Islas Salomón, Israel, Italia, Japón, Letonia, Liberia, Madagascar, Malasia, Marruecos, Mauricio, México, Namibia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Túnez, Ucrania, Vanuatu y Venezuela.

16 También participó en el periodo de sesiones Hong Kong, Miembro Asociado de la OMI.

17 Participó en el periodo de sesiones un representante de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO.

18 También participaron en el periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS  
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES

19 Estuvieron representadas en el periodo de sesiones las siguientes organizaciones no gubernamentales

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL  
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES  
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS  
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA  
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y SUS  
RECURSOS  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES  
INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO  
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE CORREDORES Y  
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

**E. Orden del día provisional y fecha del 9º periodo de sesiones del Grupo intergubernamental mixto de expertos**

(Punto 4 del orden del día)

20 En la sesión plenaria de clausura, celebrada el 12 de octubre de 1995, se comunicó al Grupo intergubernamental mixto de expertos que su 9º periodo de sesiones se celebraría en Ginebra del 2 al 6 de diciembre de 1996. El orden del día provisional se someterá a la consideración y aprobación del Grupo en el 9º periodo de sesiones.

**F. Aprobación del informe del Grupo intergubernamental mixto de expertos sobre su 8º periodo de sesiones**

(Punto 6 del orden del día)

21 En la sesión de clausura, que tuvo lugar el 12 de octubre de 1995, el Grupo intergubernamental mixto de expertos aprobó el proyecto de su informe (JIGE (VIII)/WP.1) y autorizó a la Secretaría a que ultimara el texto definitivo de modo que incluyesen las deliberaciones de la sesión plenaria de clausura.

## ANEXO I

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

**Punto 3 del orden del día - Examen de la posible revisión del Convenio internacional para la  
unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques  
de navegación marítima, 1952**

1 El Grupo del periodo de sesiones debatió ampliamente si debía utilizar como texto básico para sus deliberaciones el del Convenio de 1952 o el proyecto de articulado de un nuevo convenio sobre el embargo preventivo de buques elaborado por la Secretaría.

2 Algunas delegaciones eran partidarias de utilizar el Convenio sobre Embargo Preventivo, 1952, como texto básico. A su juicio, dicho texto ofrecía seguridad jurídica con respecto a las condiciones para el embargo preventivo de buques, lo que era especialmente importante en relación con la definición de los créditos marítimos que se pretenden garantizar mediante el embargo. Asimismo, el sistema de lista cerrada regulado en el Convenio de 1952 garantiza que los procedimientos de embargo se circunscriben a créditos adecuadamente definidos. La otra posibilidad, es decir la de una lista abierta, como la que se establece en el proyecto de articulado elaborado por la Secretaría a partir del texto de la Conferencia de Lisboa del CMI, crearía incertidumbre y podría convertirse en fuente de litigios sobre la posibilidad o no de que un determinado crédito marítimo permita proceder al embargo. Además, se señaló que la referencia a la legislación nacional que se hace en el párrafo 3 del artículo 3 y en el artículo 6 no contribuiría a una mayor unificación. También se opinó que al establecer una lista de créditos que den derecho al embargo, debía mantenerse un equilibrio justo entre los intereses de los grandes acreedores y los de los pequeños.

3 Esas delegaciones pensaban que, en principio, la revisión del Convenio de 1952 debía limitarse a la introducción de las enmiendas exigidas por la adopción del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y los pequeños ajustes necesarios como consecuencia de los cambios habidos desde que se aprobó el Convenio en 1952. Se opinó que, a la luz de dicho Convenio de 1993, no era necesario modificar el Convenio sobre Embargo Preventivo, 1952. Si, a pesar de ello, se consideraba necesario introducir en él otras modificaciones, éstas debían ser las mínimas. Habida cuenta de la amplia aceptación internacional del Convenio de 1952, era fundamental no ir demasiado lejos en esta revisión a fin de evitar el menoscabo de la unificación conseguida gracias al Convenio.

4 La inmensa mayoría de las delegaciones estaba, sin embargo, a favor de utilizar como base de las deliberaciones el proyecto de articulado elaborado por la Secretaría a petición del Grupo en su 7º periodo de sesiones. A su juicio, las consideraciones hechas en relación con la posible actualización del Convenio sobre Embargo Preventivo, 1952, a la luz del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, ofrecían una excelente oportunidad para llevar a cabo una revisión general del Convenio de 1952. Ésa era la razón de que la Conferencia diplomática de 1993 hubiera pedido que se volviera a reunir el Grupo intergubernamental mixto de expertos. Una revisión general del Convenio permitiría al Grupo hacer balance de los muchos años de experiencia internacional en la aplicación del Convenio de 1952 para corregir algunas deficiencias del sistema actual y considerar la posibilidad de modificar algunos otros aspectos que han impedido que ciertos países pasen a ser parte en el Convenio. Todo ello podría hacerse sin apartarse de los principios básicos establecidos en el Convenio de 1952.

5 Frente a los que defendían una lista cerrada, se sugirió que sería preferible una lista abierta, pues de este modo podrían garantizarse créditos que, aunque no figuraran expresamente en la lista abierta, tienen carácter marítimo más allá de toda duda, tales como los créditos relativos a primas de seguro impagadas, honorarios de representación y gastos de carga y descarga. Además, una lista abierta proporcionaría la flexibilidad necesaria para futuros cambios en este ámbito.

6 A juicio de una delegación, una lista abierta aportaría incertidumbre, y no flexibilidad, a la labor futura.

7 Tras nuevas deliberaciones, el Grupo decidió por unanimidad utilizar como base de su trabajo el proyecto de articulado elaborado por la Secretaría.

8 Se formularon varias observaciones en relación con la forma del instrumento que aprobaría finalmente el Grupo. Se consideró aconsejable la opción de elaborar un nuevo convenio en lugar de un protocolo que enmendara el actual, habida cuenta de la amplitud de la revisión y de los procedimientos que deberían seguirse para la adopción de un nuevo tratado por una conferencia convocada por las Naciones Unidas y la OMI. El proyecto de articulado elaborado por la Secretaría constituiría la parte central del nuevo tratado, y el preámbulo y las cláusulas finales se elaborarían de acuerdo con los procedimientos que se siguen habitualmente para la labor preparatoria de este tipo de instrumentos.

9 Varias delegaciones señalaron discrepancias entre el texto inglés del proyecto y los textos en otros idiomas. Se invitó a dichas delegaciones a que presenten sus observaciones o propuestas por escrito a la Secretaría a fin de que el contenido que refleje el texto sea el mismo en todos los idiomas.

10 Teniendo presentes estas deliberaciones preliminares y las decisiones adoptadas en su último periodo de sesiones, el Grupo empezó a examinar el proyecto revisado de articulado que figura en el documento JIGE(VIII)/2.

## **Artículo 1 - Definiciones**

### **Párrafo 1**

11 El Grupo del periodo de sesiones examinó la propuesta presentada por la Cámara Naviera Internacional (ICS) de suprimir la expresión "**como**" en el párrafo introductorio del artículo 1 a fin de evitar la creación de una lista abierta de créditos marítimos de manera que el embargo continúe siendo una medida excepcional que sólo se utilice como último recurso para garantizar un crédito marítimo. Algunas delegaciones que estaban a favor del planteamiento adoptado por el Convenio de 1952 apoyaron esta propuesta. Se adujo que la existencia de una lista cerrada de créditos marítimos proporcionaba certeza sobre el ejercicio del derecho de embargo. A ese respecto se expresó inquietud sobre la posibilidad de que la expresión "**como**" pudiera interpretarse de manera diferente en distintas jurisdicciones. No obstante, la mayoría de las delegaciones prefirió la lista abierta de créditos marítimos como medio de mantener la flexibilidad y de evitar que ciertos créditos marítimos legítimos se vieran excluidos del derecho de embargo. Al mismo tiempo se observó que el actual proyecto de texto, si bien abierto, limitaba la posibilidad del embargo a los créditos de un tipo similar a los enumerados en el párrafo 1 del artículo 1. En respuesta a lo anterior, el observador de la ICS señaló que aunque en los países de derecho consuetudinario probablemente se aplicaría el principio **del mismo género**, posiblemente no ocurriría así en todos los países con tradición de derecho civil.

12 El observador de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN) puso de relieve el hecho de que las reclamaciones relacionadas con el medio ambiente, tales como los costos de rehabilitación del mismo, no se ajustaban a las categorías de los créditos marítimos enumerados. Por consiguiente, su delegación prefería que se mantuviera el planteamiento abierto del proyecto actual.

13 En vista de lo que antecede, el Grupo del periodo de sesiones decidió mantener el término "**como**" en el párrafo introductorio.

14 Una delegación cuestionó el propósito de utilizar en el texto inglés las expresiones "**concerning or arising out of**" y "**out of**" en el párrafo introductorio. El observador del Comité Marítimo Internacional (CMI) explicó que el texto se había abreviado por error y que la intención era expresar el mismo concepto en la segunda y la tercera líneas de dicho párrafo repitiendo la expresión "**concerning or arising out of**". El asunto se consideró como una cuestión de redacción. Algunas delegaciones señalaron la posibilidad de que la utilización de la expresión "**operaciones de asistencia o salvamento**" en el párrafo introductorio y también en el subpárrafo c) resultara repetitiva.

15 La mayoría de las delegaciones convino en que los créditos que dan lugar a un privilegio marítimo en virtud del Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, debían incluirse entre los créditos enumerados en el párrafo 1 del artículo 1. No obstante, se señaló que la simple armonización de la terminología con la del Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, podría tener como resultado la creación de contradicciones entre los distintos subpárrafos del párrafo 1 del artículo 1, como ya ocurría con los subpárrafos a) y h). Por consiguiente se recomendó que se suprimiese la expresión "**distintos de la pérdida o daños ocasionados al cargamento**" que figura en el subpárrafo a). Otras delegaciones propusieron la supresión del término "**materiales**" al comienzo del subpárrafo a) a fin de incluir también las pérdidas económicas y consiguientes. Sin embargo, algunas delegaciones preferían mantener el término "**materiales**". Una delegación puso en duda que fuera necesario establecer un vínculo entre el Convenio MLM y el Convenio sobre embargo preventivo. En respuesta a esta observación se explicó que la vinculación entre ambos convenios era necesaria en la medida en que todos los privilegios marítimos comprendidos en el Convenio MLM tenían que incluirse en la lista de créditos marítimos del Convenio sobre embargo preventivo. Dicho de otro modo, la vinculación se refería a la terminología utilizada y no a los convenios. Ambos convenios deben mantenerse totalmente independientes.

16 Una delegación propuso incluir en el subpárrafo d) la frase "**en relación directa con la explotación del buque**" que figura en el subpárrafo b), a fin de excluir los créditos que no estén relacionados con la explotación del buque.

17 El observador del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores (IICL) se mostró a favor del texto actual del subpárrafo 1) siempre que no se interprete que los contenedores deben proveerse a un buque determinado.

18 Algunas delegaciones propusieron el establecimiento de un reducido grupo de trabajo oficioso para que se encargara de asegurarse de que todos los créditos que estén garantizados por un privilegio marítimo en virtud del Convenio MLM se incluyen en la lista de créditos marítimos sin que se cree duplicación ni contradicción alguna, así como para velar por que no haya discrepancias entre los diferentes subpárrafos del párrafo 1 del artículo 1. Una delegación manifestó que si bien los subpárrafos b) y o) podrían mantenerse según están redactados actualmente, otros subpárrafos como el a) y el h), así como el k) y el n), necesitaban algunas modificaciones.

19 El Grupo del periodo de sesiones acordó establecer un grupo de trabajo oficioso para que realice esa labor.

20 Al término del periodo de sesiones, el presidente del Grupo de trabajo informó al Grupo del periodo de sesiones que el Grupo se había reunido en dos ocasiones, y había examinado varias propuestas, habiendo redactado de nuevo los subpárrafos a), b) y d) que se presentarán en la sesión plenaria. El Grupo de trabajo no pudo concluir su labor pero se ofreció a seguir examinando este asunto en el próximo periodo de sesiones. El informe del presidente del Grupo figura en el anexo II del presente informe.

## **Párrafo 2**

21 Se formularon varias observaciones y propuestas en relación con la definición de "embargo". Se observó que la definición que figura en el texto de referencia es muy distinta de la que aparece en el Convenio de 1952 ya que en éste no se incluye la prescripción de que el buque se encuentre materialmente dentro de la jurisdicción del Estado en que se haya dictado la orden de embargo. A este respecto, se explicó que esta prescripción se ha incluido a fin de distinguir el embargo físico del llamado documental, que se refiere a la indicación de embargo en el registro del buque. Algunas delegaciones opinaron que esta restricción debería examinarse en relación con el reconocimiento de órdenes judiciales; otras sugirieron que esta disposición se incluyera en el artículo 8. De otro modo, la prescripción de la presencia material del buque que figura en la definición de embargo repercutiría en la implantación de varios artículos del Convenio. Estas delegaciones se mostraron a favor de incluir la definición del Convenio de 1952 en vez de la que figura en el texto de referencia.

22 Una delegación sugirió que, en caso de que el Grupo del periodo de sesiones prefiriese la definición que figura en el Convenio de 1952, se mantuviera la segunda parte del texto actual. Dicha delegación propuso que se añadiera un texto que garantizara la posibilidad de ordenar el embargo en los casos en que exista un riesgo real de que no se reconozca el derecho o crédito alegado.

23 Otras delegaciones opinaron que la presencia material del buque dentro de la jurisdicción del Estado en que se haya dictado la orden de embargo debe considerarse como un requisito de aplicación inherente al concepto de embargo. Por consiguiente, ésta debía incluirse en la definición.

24 Se sugirió que la expresión "**en que se haya dictado la resolución judicial**" podría sustituirse por "**en que se practica el embargo**". De esta manera, si el buque no se encuentra materialmente dentro de la jurisdicción del tribunal que haya dictado la orden de embargo, quedará no obstante claro que el embargo será ejecutado únicamente por el tribunal en cuya jurisdicción se encuentre materialmente el buque.

25 Una delegación sugirió que se utilizará el término "**sentencia**" en lugar de "**resolución**" para dejar claro que el deudor tendrá la oportunidad de comparecer ante el tribunal para oponerse a la petición de embargo. Varias delegaciones estuvieron en contra de esto por considerar que las circunstancias de un embargo a menudo no permiten la demora que ocasionan los procedimientos que conducen a una sentencia. Se declaró que las garantías judiciales están implícitas en el hecho de que la resolución deba ser dictada por un tribunal. Algunas delegaciones se mostraron a favor de la utilización de la expresión "**con la autorización de la autoridad judicial competente**", que aparece en el Convenio de 1952.

26 Como respuesta a observaciones formuladas por varias delegaciones se señaló que el carácter preventivo del embargo, en contraposición a la incautación en ejecución de sentencia, quedaba claramente reflejado en la definición de embargo. También se señaló que cualquier referencia a este carácter preventivo específicamente vinculada al término "**embargo**" en idiomas distintos al inglés era una cuestión de terminología que únicamente debía examinarse en relación con los textos redactados en dichos idiomas.

27 El Grupo decidió volver a la definición de embargo que figura en el artículo 1, párrafo 2, del Convenio de 1952.

## **Párrafo 3**

28 Como respuesta a una pregunta formulada por una delegación, se indicó que con la expresión "**asociación sin personalidad jurídica propia**" se pretende incluir los casos de compañías que, aunque no están constituidas en sociedades mercantiles, se consideran entidades jurídicas en el derecho de algunos países.

### **Párrafo 5**

29 Se señaló que el motivo principal por el que se ha incluido la definición de "**Tribunal**" es el de indicar que un embargo sólo puede ser impuesto por una autoridad judicial competente.

30 El Grupo acordó volver a examinar este artículo en una etapa ulterior de sus deliberaciones.

### **Artículo 2 - Potestad para embargar**

#### **Párrafo 1**

31 Se observó que la expresión "**por resolución de un tribunal**" se introdujo a fin de incluir los embargos practicados tanto por agentes judiciales como por otras autoridades encargadas de la ejecución de una orden de embargo dictada por un tribunal. También se opinó que el embargo de un buque debe levantarse cuando las partes afectadas lleguen a un acuerdo en ese sentido.

32 Algunas delegaciones preferían la formulación que aparece en el artículo 4 del Convenio de 1952, en la que se evita la expresión "**se haya solicitado**" que figura en este párrafo. Se observó que esta expresión vuelve a aparecer en el párrafo 5 del artículo 2 pero no en el párrafo 2 del artículo 6 ni en los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 7 del proyecto de textos. Se sugirió que esta expresión podía haberse utilizado para referirse a situaciones en las que se solicitara el embargo pero no se obtuviera por haberse depositado una garantía antes de que se procediera al embargo.

#### **Párrafo 2**

33 Se propuso incluir "**sólo**" antes de "**podrá ser embargado**" (como figura en el artículo 4 del Convenio de 1952). También se propuso suprimir la expresión "**pero no en virtud de otro crédito**". Esta última propuesta fue rechazada por varias delegaciones. A este respecto, se señaló que en la versión inglesa del Convenio de 1952 figura el mismo texto en el artículo 2.

#### **Párrafo 3**

34 La delegación observadora de la ICS explicó que podría resultar difícil o peligroso practicar el embargo de un buque que "**esté en viaje**" y, por tanto, propuso que se suprimieran esas palabras.

35 Algunas delegaciones apoyaron esa propuesta. Sin embargo, la mayoría se opuso a ella por considerar que su legislación nacional, así como el derecho internacional, y en especial la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, permiten a los Estados practicar el embargo de un buque en relación con casos de derecho civil a condición de que el buque se encuentre en su jurisdicción territorial, incluido el derecho de persecución, y pueda proveerse una orden válida de embargo.

36 Una delegación advirtió contra el peligro de mezclar cuestiones de derecho privado, como el embargo, con situaciones que están claramente en el ámbito del derecho público. A este respecto, se declaró que los límites de la potestad de un tribunal para proceder al embargo de un buque quedaban claramente establecidos en el párrafo 2 y guardaban relación con la naturaleza del crédito y no con la situación del buque. También se opinó que no se debía alentar a los demandantes a solicitar el embargo en el último momento, ocasionando con ello enormes dificultades y gastos innecesarios.

37 Se formularon varias observaciones sobre el sentido correcto de la expresión "**esté en viaje**", que podría interpretarse en un sentido bastante amplio que incluyera situaciones tan distintas como la del buque que ya ha soltado amarras y está listo para zarpar o está siendo remolcado en un puerto o la del buque que ya está navegando.

#### **Párrafo 4**

38 Aunque el Grupo opinó que esta disposición era aceptable, en principio se formularon varias propuestas para aclarar el significado de la expresión "**a los efectos de obtener una garantía**" o suprimir esas palabras puesto que esa misma expresión ya aparece en el párrafo 2 del artículo 1.

#### **Párrafo 5**

39 Una delegación sugirió que aunque los procedimientos que conducen al embargo deben estar reglamentados por la legislación nacional, era importante que un nuevo convenio estableciera la obligación para el acreedor de notificar al propietario del buque la naturaleza y la cuantía del crédito. Esta propuesta no fue respaldada.

40 La delegación observadora de la IAPH se refirió al contenido de su ponencia y señaló que puesto que el embargo efectivo de un buque sólo puede llevarse a cabo en un puerto, las consecuencias del embargo para los puertos debían quedar claras. Habrá casos en que las autoridades portuarias no podrán utilizar durante meses el puerto de atraque en que esté amarrado el buque embargado. Asimismo, esas autoridades se verán obligadas a tomar medidas para garantizar la seguridad y la protección del medio marino. A fin de que los intereses de los puertos queden adecuadamente protegidos, debería incluirse un nuevo párrafo en el artículo 2 en el que se estipulara la participación de las autoridades portuarias en los procedimientos conducentes al embargo. Esa nueva disposición también podría obligar al acreedor a depositar una garantía financiera que cubriera los gastos del puerto.

41 Varias delegaciones manifestaron su apoyo a la necesidad de proteger los intereses legítimos de los puertos con respecto a la aplicación de medidas de embargo. A este respecto, se indicó que deberían salvaguardarse los intereses de las autoridades portuarias, especialmente cuando el periodo de tiempo que media entre el embargo y la resolución del caso es largo. También se propuso incluir en el párrafo 5 del artículo 2 las pertinentes disposiciones sobre las medidas que habrán de aplicarse mientras dure el embargo.

42 Sin embargo, la mayoría de las delegaciones se opuso a la inclusión del nuevo párrafo propuesto. A su juicio, si se desea agilizar la tramitación de los créditos marítimos no resulta práctico que las autoridades portuarias participen en los procedimientos de embargo. La entrega de una fianza a las autoridades portuarias por los gastos que éstas puedan tener significaría una carga financiera para el acreedor además de los posibles anticipos que se requieren en algunas jurisdicciones como condición previa para la ejecución del embargo.

43 El Grupo decidió volver a examinar este artículo en una fase ulterior de sus deliberaciones.

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

44 Se sometieron a la consideración del Grupo del periodo de sesiones tres textos alternativos en relación con el ejercicio del derecho de embargo independientemente de la responsabilidad personal del propietario. La opción 1 permitía el embargo con respecto a los créditos garantizados mediante los privilegios marítimos que figuran en el artículo 4 del Convenio MLM. La opción 2, propuesta por la delegación de los Estados Unidos de América, también incluía los privilegios marítimos nacionales constituidos en virtud del artículo 6 del Convenio MLM. La opción 3, propuesta por el presidente del Grupo oficioso sobre el examen de los privilegios marítimos nacionales constituido durante el 7º periodo de sesiones, además de incluir los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del Convenio MLM, también permitía embargar con respecto a un crédito garantizado con un privilegio marítimo reconocido por la legislación del Estado en el que se solicite el embargo en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio MLM.

45 La delegación de los Estados Unidos de América hizo hincapié en que el éxito del Convenio MLM y del Convenio revisado sobre embargo preventivo depende en gran medida de que se resuelva este problema. En su opinión, la dificultad surge porque en el Convenio MLM no se hace una referencia específica a la cuestión del derecho aplicable a la hora de decidir qué vigencia deben tener los privilegios marítimos nacionales. Esta delegación opinaba que la opción 2 es la única que permite aplicar en toda su amplitud la solución de transacción adoptada con respecto al artículo 6 del Convenio MLM, que establece periodos de vigencia más cortos para los privilegios marítimos nacionales, especialmente después de la venta del buque. En el caso de que los Estados Contratantes del Convenio sobre embargo preventivo no reconociesen, a escala internacional, tales privilegios, el artículo 6 del Convenio MLM quedaría vacío de sentido.

46 Esta delegación presentó, a modo de solución de transacción, otra opción basada en la 3, a saber:

**Artículo 3, párrafo 1**

**"a) ... (sin cambios con respecto a la opción 1);**

**b) si el crédito estuviese garantizado con un privilegio marítimo reconocido por la legislación del Estado en que se solicita el embargo;**

**b) - d) ... (renumerados como c) - e) sin cambios)."**

47 Se señaló que con esta propuesta no se impone a los Estados la obligación de reconocer privilegios marítimos que su ley interna no permita. La determinación de si existe o no un privilegio marítimo depende de la legislación aplicable en la jurisdicción del Estado en que se solicita el embargo del buque. Además, la referencia al artículo 6 del Convenio MLM se suprimió porque se pensaba que el futuro Convenio sobre embargo preventivo debía ser un instrumento independiente.

48 Algunas delegaciones opinaron que esta propuesta aportaba algunos elementos positivos pero tendría que examinarse más detenidamente en el próximo periodo de sesiones. Sin embargo, algunas otras delegaciones pensaban que la opción 2 mencionada por los Estados Unidos era contraria a la solución de transacción recogida en el artículo 6 del Convenio MLM. Comparada con la opción 2, la propuesta presentada ahora por los Estados Unidos sí se consideraba un avance en la dirección adecuada. Ajustándose a la solución de transacción antes citada, esa propuesta no suponía para los Estados Partes en el Convenio MLM la obligación de reconocer privilegios marítimos nacionales y tampoco impondría esa obligación a los Estados Partes en el Convenio revisado sobre embargo preventivo. Ahora bien, una disposición sobre el derecho aplicable como la propuesta llevaría a un mercado de jurisdicciones, lo cual iría en contra del propósito del Convenio MLM.

49 Muchas delegaciones se mostraron a favor del texto de la opción 1, aunque manifestaron su disposición a examinar otras alternativas con la finalidad de determinar si a partir de éstas se pudiese encontrar una solución de transacción. Una delegación, que consideraba que la raíz del problema era que en el artículo 1 se hubiera incluido una lista abierta de créditos marítimos, se mostró partidaria de incluir una lista cerrada de créditos marítimos en el artículo 1 y mantener la flexibilidad en el artículo 3. Esta delegación opinó que también había problemas en cuanto a la estructura del artículo 3 y señaló, por ejemplo, que la disposición clave no aparecía hasta el párrafo 1 d) i).

50 Una delegación señaló que la única finalidad del artículo 3 debía ser complementar otras disposiciones permitiendo el embargo, por créditos garantizados mediante privilegios marítimos, de cualquier buque cuyo propietario no sea la persona responsable. Esta delegación propuso el siguiente texto para el artículo 3: **"Procederá también el embargo de cualquier buque cuando el objeto del mismo sea aplicar un privilegio que garantice uno de los créditos marítimos que se recogen en el párrafo 1 del artículo 1"**.

51 El observador de la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA) opinó que el texto actual del artículo 3, incluso si se acepta por cualquiera de las tres opciones que se recogen en el actual proyecto, puede suponer que se prive a los proveedores de buques del derecho de embargar un buque por no haberse efectuado el pago de los suministros. En el caso de que no exista un privilegio marítimo y que el suministro no se haga al propietario del buque ni al arrendatario a casco desnudo sino, por ejemplo, a un fletador por tiempo que no sea propietario de buques, según lo dispuesto en el artículo 3 el proveedor no podría proceder al embargo del buque al que se han entregado los suministros, ni al de otro buque de la misma compañía. Tampoco ayuda ese artículo a los proveedores de buques en los casos en que el propietario en el momento del suministro no es el mismo que el del momento en que se practica el embargo. Esto se consideró una laguna y un giro radical con respecto a lo establecido en el Convenio de 1952.

52 El observador de la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Consignatarios de Buques (FONASBA) señaló que apoyaría la propuesta de la ISSA si no se adoptaba la propuesta de los Estados Unidos.

53 El Grupo del periodo de sesiones acordó proseguir el examen del artículo 3 en su próximo periodo de sesiones.

#### **Artículo 4 - Levantamiento del embargo**

##### **Párrafo 1**

54 Se propuso incluir en el párrafo 1 del artículo 4 otros casos en los que se podría levantar el embargo de un buque, tales como la extinción de un crédito por haber expirado el plazo de tiempo fijado para iniciar el proceso principal. Aunque esta propuesta encontró cierto eco, la mayoría de las delegaciones se mostró cauta con respecto a la idea de establecer una lista exhaustiva en ese sentido. Se señaló que el párrafo 1 no era restrictivo y que abarcaba otros casos de posible levantamiento del embargo. Además, sería difícil incorporar una lista detallada en la que se recogiesen todos los casos en los que se puede levantar el embargo de un buque. Una delegación se mostró, sin embargo, partidaria de incorporar disposiciones que sólo hicieran posible el levantamiento una vez que se hubiesen pagado los gastos derivados de la custodia.

55 El observador de la Cámara Naviera Internacional (ICS) manifestó su preocupación en relación con la utilización de la expresión "**forma satisfactoria**", que no aparece en el Convenio de 1952. Se explicó que la razón de incorporar esta expresión es permitir que el tribunal que decida sobre el levantamiento también pueda adoptar una decisión en relación con la forma satisfactoria de la fianza.

56 A la vista de esta explicación, el Grupo del periodo de sesiones decidió conservar el texto del párrafo 1 del artículo 4 tal como figura en el proyecto.

##### **Párrafo 2**

57 Una delegación propuso la supresión en el párrafo 2 de las palabras "**que no podrá exceder del valor del buque**". Se argumentó que dado que la cuantía de fianza se fija en función de la cuantía del crédito, el embargo no puede estar limitado por el valor del buque. Además, en el Convenio de 1952 no figuran esas palabras. Como alternativa, esa delegación propuso sustituir por un punto y coma la coma que va a continuación de "**cuantía de la fianza**" y las palabras citadas, por el siguiente texto: "**en el caso de que el embargo se limite al buque, la fianza no excederá el valor de éste**".

58 La propuesta recibió cierto apoyo, aunque la mayoría de las delegaciones prefería conservar el texto tal como figura en el proyecto. Se señaló que dado que la fianza reemplaza al buque, su cuantía no puede exceder del valor del buque. Se explicó, además, que un embargo en virtud de este Convenio

sólo es posible para garantizar un crédito marítimo sobre el buque y que, por tanto, la fianza ha de limitarse al valor de éste.

59 Por tanto, el Grupo del periodo de sesiones acordó conservar el texto actual del párrafo 2 del artículo 4.

60 El observador del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) preguntó si la expresión "**a falta de acuerdo entre las Partes**" debía interpretarse como un requisito para poder interponer un recurso ante un tribunal. Se explicó que no era ésa la intención y que podría volver a redactarse el párrafo a fin de acabar con toda ambigüedad, por ejemplo de la siguiente forma: "**a menos que las Partes hayan alcanzado un acuerdo**".

### **Párrafo 3**

61 Dos de las delegaciones preguntaron si este párrafo no podría interpretarse erróneamente en el sentido de reconocer implícitamente la responsabilidad del propietario del buque. Se respondió que el hecho de depositar una fianza clasificaba claramente el embargo como medida cautelar. Ese carácter cautelar significa que el depósito de una fianza a fin de obtener el levantamiento de un embargo no puede interpretarse como un reconocimiento de la responsabilidad del propietario del buque en relación con el crédito que originó el embargo del buque ni como una forma de prejuzgar cualquier consideración al respecto.

### **Párrafo 4**

62 Se señaló que el término "**injusta**" que figura en el subpárrafo a) no era el apropiado para el texto de un tratado, dado su significado ambiguo. Asimismo se propuso suprimir toda referencia a "**circunstancias excepcionales**" por las que sería injusto cancelar la fianza.

63 Una delegación propuso añadir una disposición con la finalidad de relacionar los límites máximos del fondo de limitación constituido para hacer frente a la responsabilidad del propietario del buque con los límites de la fianza que se solicitaría para el levantamiento del embargo.

### **Párrafo 5**

64 No se formuló ninguna observación con respecto a este párrafo.

65 El Grupo decidió volver sobre este artículo más adelante.

### **Clausura**

66 El Grupo decidió seguir con el examen del proyecto de articulado en su próximo periodo de sesiones.

67 El Presidente instó a las delegaciones que deseen introducir enmiendas al proyecto de articulado a que las presenten por escrito con bastante antelación a la celebración del próximo periodo de sesiones del Grupo y a más tardar el 1 de junio de 1996, a fin de que se pudiesen distribuir al resto de las delegaciones antes del comienzo de dicho periodo de sesiones.

## ANEXO II

### INFORME DEL PRESIDENTE DEL GRUPO OFICIOSO DE TRABAJO SOBRE EL ARTÍCULO 1

De acuerdo con las instrucciones del Grupo intergubernamental mixto de expertos, se constituyó un grupo oficioso de trabajo con la finalidad de examinar cuestiones relativas a la definición de "crédito marítimo" que figura en el artículo 1 (Definiciones) del proyecto revisado de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques (LEG/MLM/32). Se pidió al Grupo que examinase el proyecto de párrafo 1 del artículo 1 y que tuviera en cuenta que se ha de mantener la debida coherencia con las disposiciones del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993 (Convenio MLM), teniendo presente además que se han de evitar las repeticiones.

El Grupo de trabajo se reunió los días 9 y 10 de octubre de 1995. El Sr. P. Calmon Filho (Brasil) fue elegido presidente del Grupo por unanimidad. Estuvieron representadas en él las delegaciones de Alemania, Brasil, Canadá, China, España, Federación de Rusia, Francia, Grecia, Italia, Liberia, México, Noruega, Países Bajos y Polonia.

1 El Grupo estudió la conveniencia de añadir un párrafo o un subpárrafo al artículo 1 en el que figurase una referencia explícita al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, a fin de establecer claramente que a los créditos marítimos garantizados con un privilegio marítimo en virtud de dicho Convenio les son aplicables las disposiciones del artículo 1.

2 El Grupo no llegó a ninguna decisión y acordó que esta cuestión debía seguir examinándose especialmente en relación con el artículo 3.

3 En cuanto al texto del párrafo 1, el Grupo tomó en consideración las distintas propuestas presentadas en el pleno y acordó, en principio, lo siguiente:

4 Enmendar el texto introductorio del párrafo de modo que diga:

"Por "crédito marítimo" se entiende toda alegación de un derecho o 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 estas actividades o instituciones, o concerniente a una hipoteca o *mortgage* o a un gravamen inscribible del mismo género impuesto sobre un buque o que tenga por causa alguno de esos gravámenes, como toda alegación de un derecho o de un crédito con respecto a:"

5 Apartado a): suprimir "materiales" después de "daños" y todo el texto que sigue a la palabra "buque" en la primera línea, de modo que el texto de este apartado quede como sigue:

"las pérdidas o daños causados por la explotación del buque;"

Se planteó la cuestión de si sería suficiente atenerse al Convenio sobre embargo preventivo de 1952 y suprimir "las pérdidas o". Se consideró que correspondía al pleno adoptar una decisión a este respecto.

6 Apartado b): suprimir "directa" en la primera línea. El texto quedaría como sigue:

"la muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación con la explotación del buque;"

El Grupo opinó que de esta forma el texto de este apartado sería coherente con el texto introductorio y con el Convenio de 1952, donde no aparece el término restrictivo "directa".

7 Apartado d): no hubo tiempo suficiente para concluir el debate. A la hora de levantar la reunión se había acordado en principio (con excepción de la última frase) sustituir el texto del apartado d) que figura en el proyecto actual por el siguiente:

"medidas preventivas, acto o tentativa tendiente a eliminar un posible daño u operaciones de índole análoga **si el objetivo fue mitigar un crédito marítimo**"

Dado que en relación con las últimas palabras (subrayadas) no se alcanzó un acuerdo, una delegación propuso reemplazar "mitigar un crédito marítimo" por "operaciones de índole análoga **en relación con la explotación del buque**".

8 El Grupo también acordó que este punto debía seguir examinándose.

9 Algunos delegados tenían reservas sobre cuestiones de fondo y se acordó dejar constancia de que el resultado de las labores del Grupo de trabajo y la participación en éste no afecta a las opiniones que esas delegaciones mantengan en el pleno.

---