



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

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/2
10 de agosto de 1994

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de
los Servicios: Fomento de la Creación de un
Sector Competitivo de los Servicios en los
Países en Desarrollo - Transporte Marítimo
Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de
Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca
Naval y Cuestiones Conexas
Séptimo período de sesiones
Ginebra, 5 de diciembre de 1994
Tema 3 del programa provisional

EXAMEN DE LA POSIBLE REVISION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL EMBARGO
PREVENTIVO DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA DE 1952

Examen de la revisión del Convenio de 1952 sobre el embargo
preventivo de buques de navegación marítima

Nota de la secretaría de la UNCTAD

El informe adjunto (JIGE(VII)/2)* se ha preparado para el séptimo período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto, atendiendo a la recomendación 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.

* Distribuido asimismo con la signatura LEG/MLM/29.

UNCTAD/OMI
Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos
en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval
y Cuestiones Conexas
Séptimo período de sesiones
Ginebra, 5 de diciembre de 1994
Tema 3 del programa provisional

JIGE(VII)/2
9 de agosto de 1994
ESPAÑOL
Original: INGLÉS

EXAMEN DE LA REVISION DEL CONVENIO DE 1952 SOBRE EL
EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA

Nota de las secretarías de la UNCTAD y de la OMI

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. ANTECEDENTES E INTRODUCCION	1 - 5	4
II. RESEÑA DE LAS POSIBLES MODIFICACIONES DEL CONVENIO DE 1952 SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES . . .	6 - 39	6
A. Artículo 1 - Créditos que pueden dar lugar al embargo preventivo del buque	6 - 20	6
B. Artículo 2 - Potestad para embargar	21 - 22	10
C. Artículo 3 - Buques que pueden ser embargados preventivamente	23 - 28	11
D. Artículo 3.3 - Derecho de reembolso	29	13
E. Artículo 6 - Embargo ilícito	30 - 31	14
F. Artículo 7 - Competencia para conocer del fondo del litigio	32 - 33	14
G. Artículo 8.2 - Aplicación a los buques de Estados no contratantes	34 - 37	15
H. Artículo 9 - Exclusión de nuevos privilegios marítimos	38 - 39	16
III. OBSERVACIONES FINALES	40 - 41	17

I. ANTECEDENTES E INTRODUCCION

1. El Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas fue establecido conjuntamente por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Organización Marítima Internacional (OMI) 1/. El mandato del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos, aprobado por las dos organizaciones, incluía el posible examen de "la revisión de los convenios sobre privilegios marítimos e hipoteca naval y los procedimientos de ejecución conexos, como el embargo preventivo de buques".

2. En su sexto período de sesiones, el Grupo Mixto, habiendo ultimado la lectura final del proyecto de articulado de un convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, celebró también un intercambio de puntos de vista acerca de la posible revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, 1952 (denominado en adelante el Convenio de 1952). El Grupo Mixto había tenido ante sí un documento preparado por las dos secretarías, titulado "Examen del alcance de la revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, firmado en Bruselas el 10 de mayo de 1952" 2/. El Grupo Mixto convino en que podría ser necesario enmendar el Convenio de 1952 a la luz de las decisiones que se adoptaran con respecto al proyecto de convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. No obstante, se estimó que, en vista de la estrecha relación existente entre los dos Convenios, la preparación de cualquier enmienda del Convenio de 1952 tendría que aplazarse hasta después de la adopción del Convenio sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval por una conferencia diplomática 3/.

1/ Véase la resolución 6 (XI) del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, ratificada por la Junta de Comercio y Desarrollo en su 32° período de sesiones y por el Consejo de la OMI en su 56° período de sesiones.

2/ Documento JIGE(VI)/3, publicado por la UNCTAD con la nota de acompañamiento TD/B/C.4/AC.8/22 y por la OMI con la nota de acompañamiento LEG/MLM/22.

3/ Véase la recomendación del Grupo Mixto en su informe final, documento JIGE(VI)/8 (TD/B/C.4/AC.8/27-LEG/MLM/27), párr. 16.

3. En mayo de 1993, 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, tras adoptar el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993, aprobó una resolución por la que recomendaba que "los órganos competentes de la UNCTAD y la OMI, teniendo en cuenta los resultados de la Conferencia, dispongan lo necesario para que el Grupo Intergubernamental Mixto vuelva a reunirse con objeto de examinar la posible revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, de 1952, e invita a las secretarías de la UNCTAD y la OMI a que, en consulta con las organizaciones no gubernamentales competentes, como el Comité Marítimo Internacional, preparen la documentación necesaria para las reuniones del Grupo 4).

4. Las recomendaciones contenidas en la resolución fueron ratificadas por la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD en su cuarta reunión ejecutiva (previa) y por la Asamblea de la OMI en su 18º período de sesiones.

5. La presente nota ha sido preparada por las secretarías de la UNCTAD y la OMI, en consulta con el CMI, en cumplimiento de la mencionada resolución. En ella se trata de actualizar el estudio contenido en el documento JIGE(VI)/3 (TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM/22), acerca del alcance de la revisión del Convenio sobre el embargo preventivo de 1952. Se ponen de relieve, entre otras cosas, algunas de las modificaciones que podría ser necesario introducir en este Convenio como consecuencia de la adopción del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993.

4/ Véase el 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 (A/CONF.162/8, vol. II), anexo I.

II. RESEÑA DE LAS POSIBLES MODIFICACIONES DEL CONVENIO DE 1952
SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

A. Artículo 1 - Créditos que pueden dar lugar al embargo preventivo del buque

6. En el informe anterior de las secretarías de la UNCTAD y la OMI sobre esta cuestión (JIGE(VI)/3) 5/ figura un examen más detallado acerca de las enmiendas que podría ser conveniente introducir en el artículo 1. La presente nota se centra en las modificaciones que podrían ser necesarias a la luz de la adopción del nuevo Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993.

7. El artículo 1 del Convenio establece una lista de los créditos marítimos que dan lugar al derecho de embargo preventivo. Este artículo ha sido criticado a menudo por considerarse incompleto y anticuado 6/. Se ha sugerido que se amplíe la lista para incluir otros créditos marítimos, tales como las primas de seguros impagadas, los gastos de estiba, los honorarios por agencia, etc., o también que se redacte de modo más general con objeto de incluir el embargo preventivo por todos los créditos relativos a la explotación, propiedad y administración del buque 7/.

8. El enfoque adoptado por el Convenio de 1952 estaría probablemente en conflicto con el artículo 6 del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993 (denominado en adelante Convenio MLM de 1993). Según el artículo 6, todo Estado Parte podrá conceder, en virtud de la legislación nacional, otros privilegios marítimos sobre un buque para

5/ Examen del alcance de la revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, firmado en Bruselas el 10 de mayo de 1952, documento JIGE(VI)/3 (TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM/22) (al que en adelante se hará referencia como documento JIGE(VI)/3), págs. 5 a 10.

6/ Véase JIGE(VI)/3, pág. 7; Berlingieri, Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 Arrest Convention, publicado con los auspicios del CMI, Lloyd's of London Press Ltd., 1992, pág. 51: "Por regla general, una lista cerrada es peligrosa, porque es poco probable que sea completa o, en todo caso, que continúe siendo completa a la luz de los nuevos acontecimientos".

7/ Véase JIGE(VI)/3, pág. 7; resumen de los debates de la Conferencia del CMI en Lisboa, Lisboa II, 1985, págs. 126 y 127.

garantizar créditos distintos de los previstos en el artículo 4. Por consiguiente, cabe concebir que la legislación de un Estado Parte en el Convenio MLM de 1993, que concede privilegios marítimos distintos de los mencionados en el párrafo 1 del artículo 4, se aplique en un Estado Parte en el Convenio de 1952 y que dichos privilegios marítimos no se incluyan en la lista de créditos marítimos. En tal caso, el buque no puede ser objeto de un embargo preventivo. Así pues, el derecho a conceder privilegios marítimos nacionales en virtud del Convenio MLM de 1993 y el hecho de que dichos privilegios deben extinguirse en breve plazo aportan un nuevo argumento en favor de la inclusión de una redacción general en la lista de créditos marítimos.

9. El proyecto del CMI de texto revisado del Convenio sobre el embargo preventivo de buques de 1952 (denominado en adelante el Proyecto del CMI) adoptó un enfoque mixto en el que se da la definición de la expresión "crédito marítimo", junto con un texto de carácter general que va seguido de una lista ampliada de créditos marítimos que se dan como ejemplos. La frase inicial del párrafo 1 del artículo 1 está redactada en los siguientes términos:

"1. 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 esas actividades o instituciones, o que tenga por causa una hipoteca o mortgage, un gravamen 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..."

10. El término "como" se utiliza para introducir un elemento ejusdem generis y limitar los créditos marítimos a aquellos que sean similares a las categorías dadas como ejemplo en la lista de créditos. No se aceptó la propuesta destinada a sustituir la lista por una cláusula general que abarcara todos los créditos concernientes a la propiedad, la explotación y la administración de un buque. Se consideró que una cláusula general daría origen a diferentes interpretaciones en los distintos países y no garantizaría la uniformidad ^{8/}.

^{8/} Véase CMI, Lisboa II, 1985, pág. 126 a 128.

11. La terminología utilizada en el párrafo 1 del artículo 1 difiere de la empleada en el Convenio MLM de 1993 9/. Por consiguiente, puede haber créditos a los que se conceda un privilegio marítimo pero queden fuera del ámbito del Convenio de 1952. La terminología utilizada en este último convenio con respecto a los créditos a los que se puede conceder un privilegio marítimo debe, en todo lo posible, alinearse estrechamente a la del Convenio MLM de 1993 o ser idéntica a ésta.

12. El artículo 1.1.a) se refiere a los "daños causados por el buque, ya sea por abordaje, ya de otro modo". Esta disposición puede compararse con la del apartado e) del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio MLM de 1993. Tal vez sea necesario examinar si las palabras "ya de otro modo" son suficientemente claras e incluyen todos los tipos de créditos previstos en el apartado e) del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio MLM de 1993. También es de señalar que la disposición del apartado a) del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio de 1952 no está limitada a los créditos nacidos de culpa extracontractual sino que abarca también los créditos contractuales. El citado apartado se ha reproducido en el Proyecto del CMI.

13. El artículo 1.1.b) del Convenio de 1952 y el artículo 4.1.b) del Convenio MLM de 1993 se refieren a los créditos por causa de muerte o lesiones corporales. Sin embargo, la disposición de este último Convenio contiene también las palabras "en tierra o en el agua". Sería aconsejable utilizar el mismo texto en el Convenio de 1952, sobre todo si se tiene en cuenta que el artículo 4.1.b) no está limitado a los créditos nacidos de culpa extracontractual. La expresión "en tierra o en el agua" no figura en el Proyecto del CMI 10/.

14. El artículo 1.1.c) incluye los créditos con respecto a las operaciones de "asistencia y salvamento". El artículo 4.1.c) del Convenio MLM de 1993 concede privilegios marítimos con respecto a "los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque". Esto tenía por objeto excluir la indemnización especial prevista en el artículo 14 del Convenio de 1989 sobre salvamento. Tal vez sea conveniente introducir una enmienda similar en el

9/ Véase el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio MLM de 1993 (A/CONF.162/7).

10/ Artículo 1.1.b).

Convenio de 1952 11/. En el Proyecto del CMI se utiliza la expresión "operaciones de asistencia y salvamento, así como todo contrato de asistencia" 12/.

15. El artículo 1.1.m) sólo autoriza el embargo preventivo para los créditos con respecto a "salarios del capitán, oficialidad o tripulación". En cambio, el artículo 4.1.a) del Convenio MLM de 1993 reconoce los privilegios marítimos con respecto 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 en su nombre". Esta última disposición es mucho más clara por cuanto: i) hace una referencia concreta a otras cantidades distintas de los sueldos debidas al capitán, etc.; ii) sustituye la palabra "tripulación" por la expresión "demás miembros de la dotación del buque" a fin de incluir los créditos de quienes, a pesar de trabajar a bordo del buque, puedan no reunir las condiciones exigidas para ser miembros de la tripulación; iii) incluye los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre. Con ello queda eliminada toda controversia sobre si el término "sueldos" incluye o no las cuotas de la seguridad social y los gastos de repatriación.

16. El Proyecto del CMI utiliza una redacción similar a la del Convenio MLM de 1993, salvo que no hace referencia a los gastos de repatriación. Esta omisión puede no ser importante, ya que la lista de créditos marítimos del Proyecto CMI es de carácter abierto 13/.

17. Podría estudiarse la posibilidad de modificar el texto del artículo 1.1.m) del Convenio de 1952 para ajustarlo al del Convenio MLM de 1993.

11/ Véase también el artículo 7.1.e).

12/ Artículo 1.1.c).

13/ Artículo 1.1.o).

18. El artículo 1.1.g) del Convenio de 1952 incluye los créditos con respecto a "cualquier hipoteca naval y cualquier mortgage" en la lista de créditos marítimos 14/. En el Convenio MLM de 1993 se utiliza la expresión "las hipotecas y mortgages, y los gravámenes reales inscribibles del mismo género". En el Proyecto del CMI se utiliza un texto idéntico al del Convenio MLM de 1993 15/.

19. Conviene utilizar la misma redacción en el Convenio de 1952 a fin de que los titulares de gravámenes reales inscribibles del mismo género que las hipotecas y mortgages puedan obtener el embargo preventivo del buque con respecto a créditos resultantes de estos gravámenes. Además, en el texto inglés la palabra "hypothecation" debería sustituirse por "hypothèque", ya que el primer término tiene un significado diferente en derecho anglosajón y se utiliza en relación con el préstamo a la gruesa o con el préstamo con garantía de la carga 16/.

20. En vista de lo que antecede, tal vez el Grupo Mixto estime oportuno examinar las enmiendas que convendría introducir en el artículo 1 del Convenio de 1952, teniendo en cuenta la adopción del Convenio MLM de 1993.

B. Artículo 2 - Potestad para embargar

21. El artículo 2 sólo permite el embargo preventivo con respecto a los créditos marítimos. En él se enuncia la norma principal del Convenio de que un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de otro Estado contratante más que en virtud de un crédito marítimo. Esta disposición subraya la necesidad de incluir todos los privilegios marítimos en la lista de créditos marítimos, ya que el embargo preventivo es, junto con la ejecución, el único medio de impedir la extinción de los privilegios marítimos.

22. En este contexto, debería tomarse en consideración el artículo 6 del Convenio MLM de 1993, que permite a todo Estado Parte conceder, en virtud de su legislación nacional, otros privilegios marítimos para garantizar

14/ Véase también el artículo 7.1.f).

15/ Artículo 1.1.u).

16/ Véase el documento JIGE(VI)/3 (TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM/22), pág. 8; véase también Berlingieri, op. cit., págs. 72 y 73.

créditos distintos de los mencionados en el artículo 4 del Convenio. Debe considerarse si los derechos de los titulares de estos privilegios nacionales necesitan protección concediéndoles el derecho de embargo preventivo con respecto a sus créditos. Si es así, también debe considerarse si la adopción de una redacción general junto con una lista ampliada de los créditos marítimos podría ofrecer una solución adecuada. El Proyecto del CMI resuelve el problema incluyendo en el artículo 1 una lista abierta de créditos marítimos.

C. Artículo 3 - Buques que pueden ser embargados preventivamente

23. Los párrafos 1 y 4 del artículo 3, que contienen disposiciones relativas a los buques que pueden ser embargados preventivamente con respecto a un crédito marítimo 17/, fueron objeto de un examen detallado en el anterior documento de las secretarías (JIGE(VI)/3) 18/. En dicho documento se estudiaban los aspectos de los párrafos 1 y 4 del artículo 3 que daban lugar a interpretaciones diferentes y a controversias, incluido el hecho de que de

17/ El párrafo 1 del artículo 3 dispone lo siguiente:

"Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 4 y del artículo 10, todo demandante podrá embargar, ya el buque al que el crédito se refiere, 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 1, a excepción del buque mismo al que la reclamación concierna."

El párrafo 4 del mismo artículo dispone lo siguiente:

"En el caso de fletamento de un buque con cesión de la gestión náutica, cuando el fletador él solo responda de un 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."

18/ Véanse las páginas 11 a 17.

la redacción de estos párrafos no se desprendía claramente si para los fines del embargo en virtud del Convenio era o no esencial el establecimiento de la responsabilidad personal del propietario. En el mismo documento también se examinaba el enfoque adoptado por el Proyecto del CMI para tratar de resolver algunas de las ambigüedades que se consideraba existían en relación con esta cuestión.

24. En el documento JIGE(VI)/3 se sometían a la consideración del Grupo Mixto las siguientes cuestiones:

- a) si se considera apropiado limitar el derecho de embargo, con respecto a créditos no garantizados con privilegios marítimos, a un buque de propiedad de la persona responsable;
- b) de ser así, si el artículo 3 del Convenio de 1952 se considera suficientemente claro o es susceptible de ser interpretado de modo tal que permita el embargo de un buque que no sea de propiedad de la persona responsable aun por créditos que no estén garantizados por privilegios marítimos;
- c) si, sobre la base de que el derecho de embargo de un buque que no es propiedad de la persona responsable se limita a los créditos garantizados por privilegios marítimos, esos privilegios sólo deberían ser los que reconoce el Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval o si deberían incluir también los privilegios marítimos nacionales que establece la legislación aplicable;
- d) si se considera que el artículo 3 del Convenio de 1952 no es satisfactorio, determinar si lo es la solución adoptada por el Proyecto del CMI 19/.

25. Las cuestiones que preceden siguen siendo válidas en relación con el Convenio MLM de 1993. Una cuestión que puede exigir un examen más detenido en relación con la adopción del Convenio MLM de 1993 es la de saber si sería aconsejable alinear el texto del párrafo 4 del artículo 3 con la frase inicial del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio MLM de 1993.

19/ Véase *ibid.*, págs. 16 y 17.

26. En el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio MLM de 1993 se dispone que los créditos establecidos en el mismo contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque están garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque. Así pues, a diferencia del Convenio de 1967 20/, los créditos contra el fletador por tiempo o por viaje no están garantizados con un privilegio marítimo en virtud del Convenio MLM de 1993. Estos créditos podrían dar origen, sin embargo, a un derecho de embargo en virtud del párrafo 4 del artículo 3 del Convenio de 1952. Las disposiciones del párrafo 4 del artículo 3, que autoriza el embargo de un buque como garantía de los créditos contra el fletador con cesión de la gestión náutica, estipula también que las anteriores disposiciones se aplicarán igualmente a todos los casos en que una persona distinta del propietario registrado de un buque haya de responder de un crédito marítimo con relación a ese buque.

27. Se ha tratado de dar una interpretación más restrictiva al párrafo 4 del artículo 3 a fin de evitar una situación en virtud de la cual un buque podría ser embargado en un Estado contratante, pero no podría ejecutarse el crédito correspondiente contra el buque. En consecuencia, se sostiene que el embargo sólo puede practicarse legalmente si, con arreglo a la legislación aplicable, el crédito puede ser ejecutado contra el buque embargado 21/.

28. El Proyecto del CMI resuelve el problema concediendo expresamente el derecho de embargo con respecto a todos los créditos garantizados por un privilegio marítimo 22/.

D. Artículo 3.3 - Derecho de reembolso

29. El párrafo 3 del artículo 3 ya se ha examinado en el documento JIGE(VI)/3 23/. Se ha invitado al Grupo Mixto a examinar si es satisfactorio el enfoque adoptado en el Convenio de 1952 en el sentido de que no está permitido que se practique un segundo embargo del buque por concepto del mismo crédito marítimo que presente el mismo acreedor, o si en determinadas

20/ Artículo 7.

21/ Véase A. Philip, "Maritime Jurisdiction in the EEC", Acta Scandinavia Juris Gentium, 1977, págs. 113 a 118; documento JIGE(VI)/3, pág. 14; Berlingieri, op. cit., pág. 99; véase también el Proyecto del CMI, párrafo 3 del artículo 3.

22/ Véase el párrafo 1 del artículo 3.

23/ Véanse las páginas 17 a 19.

circunstancias sería conveniente establecer la posibilidad del reembolso o de la pluralidad de embargos. Esta cuestión no requiere más comentarios.

E. Artículo 6 - Embargo ilícito

30. El artículo 6 y las cuestiones relativas al otorgamiento de una garantía y a la responsabilidad por pérdida o daños causados por un embargo ilícito se examinaron en el informe anterior de las secretarías 24/. Se invitó al Grupo Mixto a examinar si es aconsejable incluir en el Convenio: i) disposiciones que exijan al tribunal que haga el embargo condicional al otorgamiento de una garantía por el acreedor, posiblemente con algunas excepciones como, por ejemplo, en caso del embargo de la gente de mar para proteger su privilegio marítimo derivado de los sueldos; ii) disposiciones expresas relativas a la responsabilidad por pérdida o daños causados por embargos ilícitos o no justificados 25/.

31. Si el Grupo Mixto estima apropiado incluir en el Convenio disposiciones relativas al otorgamiento de una garantía con respecto a determinados créditos, entonces tal vez estime también oportuno estudiar la posibilidad de dar algunas orientaciones acerca de la forma en que se podría otorgar esa garantía: por ejemplo, la naturaleza de la garantía, el método de cálculo y las cuestiones que habrían de tenerse en cuenta, como la cuantía del crédito, la pérdida de tiempo o ingresos para el armador, etc. Estas disposiciones serían valiosas para fomentar la uniformidad en la aplicación.

F. Artículo 7 - Competencia para conocer del fondo del litigio

32. En el documento JIGE(VI)/3 se examinó el artículo 7 del Convenio de 1952 y el hecho de que reconoce competencia para conocer del fondo del litigio a los tribunales del país en el que se practica el embargo en un número limitado de casos (que puede considerarse arbitrario) en que esa jurisdicción no existe en virtud de la lex fori 26/. También se examinó el enfoque adoptado por el CMI, según el cual tienen competencia los tribunales que decretan el embargo (forum arresti) para conocer del fondo del litigio a menos que las partes acuerden otra cosa o que el tribunal decline su

24/ JIGE(VI)/3, págs. 19 a 21.

25/ JIGE(VI)/3, pág. 21.

26/ Véanse las páginas 21 y 22.

competencia y que la lex fori le autorice a ello y un tribunal de otro Estado se declare competente 27/.

33. Tal vez el Grupo Mixto estime oportuno examinar si es satisfactorio el enfoque adoptado en el Convenio de 1952, consistente en dar una lista de un número limitado de casos; o si sería más apropiado conceder una competencia general a los tribunales del país donde el buque es embargado para conocer del fondo del asunto 28/.

G. Artículo 8.2 - Aplicación a los buques de Estados no contratantes

34. Según el párrafo 2 del artículo 8, "un buque que enarbole 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 1, o de cualquier otro crédito que permita el embargo de acuerdo con la ley de dicho Estado".

35. Así pues, en virtud del párrafo 2 del artículo 8, los buques que enarbolan pabellón de un Estado no contratante pueden ser embargados, no sólo con respecto a los créditos marítimos enumerados en el artículo 1, sino también con respecto a cualquier otro crédito a condición de que el embargo esté permitido en la lex fori. No obstante, de la terminología utilizada no se desprende claramente si todas las disposiciones del Convenio, con la salvedad del artículo 2 (es decir, el que limita el derecho de embargo a los créditos marítimos), han de aplicarse a los buques de los Estados no contratantes, o si sólo se aplica a estos buques el derecho de embargo con respecto a los créditos marítimos y no la totalidad del Convenio. Aunque la redacción del párrafo 2 del artículo 8 parece respaldar esta última tesis, se sostiene que la primera fue respaldada por los Travaux Préparatoires 29/.

36. El enfoque adoptado por el Proyecto del CMI consiste en disponer que la totalidad del Convenio se aplicará a "todo buque de navegación marítima, enarbole o no el pabellón de un Estado Parte" 30/. No obstante, también

27/ Artículo 7 del Proyecto CMI.

28/ Para más información sobre esta cuestión, véase Berlingieri, op. cit., págs. 166 a 170.

29/ Véase Berlingieri, op. cit., págs. 22 y 23.

30/ Párrafo 1 del artículo 8.

estipula que los Estados podrán reservarse el derecho a no aplicar el Convenio a los buques que no enarbolen el pabellón de un Estado Parte 31/.
37. Tal vez el Grupo Mixto estime oportuno considerar si el texto actual del artículo 8 es satisfactorio o si sería apropiado, a la vista de los convenios marítimos más modernos o del Convenio MLM de 1993 32/, prever la aplicación general de la totalidad del Convenio, tratase o no de un buque que enarbole el pabellón de un Estado Parte.

H. Artículo 9 - Exclusión de nuevos privilegios marítimos

38. En la segunda parte del artículo 9 se estipula expresamente que el Convenio no crea "ningún derecho de persecución más que el concedido por dicha Ley o por el Convenio Internacional relativa a privilegios e hipotecas navales, de ser este último aplicable". En el momento de la adopción del Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo de buques, la expresión "Convenio Internacional relativo a privilegios e hipotecas navales", sólo podía referirse al Convenio Internacional de 1926 para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Como existen tres Convenios sobre privilegios marítimos e hipoteca naval, habría que enmendar esta disposición. El Proyecto del CMI resuelve el problema estipulando simplemente que las disposiciones del Convenio no se interpretarán en el sentido de que crean un privilegio marítimo 33/.

39. Por otra parte, también podría estudiarse la posibilidad de alinear la terminología utilizada en los textos inglés y francés del artículo 9, ya que en el texto inglés se utiliza la expresión "any maritime liens", mientras que en la versión francesa se emplean las palabras "aucun droit de suite".

31/ Artículo 9.

32/ Artículo 13.

33/ Párrafo 3 del artículo 8.

III. OBSERVACIONES FINALES

40. La presente nota ofrece una breve actualización del anterior informe de las secretarías de la UNCTAD y de la OMI titulado "Examen del alcance de la revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima, firmado en Bruselas el 10 de mayo de 1952" 34/, de que también dispondrá el Grupo Intergubernamental Mixto. Esta nota se centra, entre otras cosas, en las enmiendas que habría que introducir en el Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo de buques en vista de la adopción del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993.

41. Tal vez el Grupo Intergubernamental Mixto estime oportuno tomar una decisión sobre el alcance de la revisión del Convenio de 1952. Podría examinar si conviene revisar a fondo el Convenio a fin de clarificar toda ambigüedad que, a su juicio, pueda existir, dando lugar a diversas interpretaciones. Por otra parte, podría decidir limitar el alcance de la revisión a unas simples enmiendas de redacción como consecuencia de la adopción del Convenio MLM de 1993. Sin embargo, esta última opción requeriría también unas decisiones sustantivas en relación con los privilegios marítimos nacionales concedidos en virtud del artículo 6 del Convenio MLM de 1993. Los Convenios de 1926 y 1967 no contienen ninguna referencia a otros privilegios marítimos que puedan ser concedidos por los Estados Partes en virtud de la legislación nacional. Así pues, las consecuencias de estos privilegios en relación con el Convenio de 1952, no han sido nunca objeto de examen hasta la fecha. En consecuencia, tal vez el Grupo Mixto estime oportuno examinar si el párrafo 1 del artículo 1 puede enmendarse para permitir el embargo en relación con los privilegios marítimos nacionales, proporcionando así cierta protección a los titulares de dichos privilegios, teniendo presente el breve período previsto en el Convenio para la extinción de dichos privilegios.

34/ Documento JIGE(VI)/3.