



Asamblea General

Distr. general
11 de mayo de 2022
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

55º período de sesiones

Nueva York, 27 de junio a 15 de julio de 2022

Proyecto de nota explicativa de la convención sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques - Primera parte*

Nota de la Secretaría

Índice

	<i>Página</i>
I. Sinopsis de la convención	2
A. Objetivo	2
B. Esquema general	2
C. Proceso de redacción	3
II. Comentarios sobre cada uno de los artículos	5
A. Preámbulo	5
B. Artículo 1. Fin	5
C. Artículo 2. Definiciones	6
D. Artículo 3. Ámbito de aplicación	17

* La segunda parte figura en el documento [A/CN.9/1110/Add.1](#). La tercera parte figura en el documento [A/CN.9/1110/Add.2](#).



I. Sinopsis de la convención

A. Objetivo

1. En muchos Estados, los tribunales están facultados para ordenar la venta de un buque a fin de satisfacer un crédito que se tenga contra él o contra su propietario. Las demandas en que se invoca ese tipo de créditos suelen interponerse con objeto de ejecutar una hipoteca naval (en caso de incumplimiento de pago) o de hacer valer un privilegio marítimo. El procedimiento de venta judicial suele ir precedido del embargo preventivo del buque.

2. Si bien la comunidad internacional ha realizado avances considerables en materia de armonización de las normas sobre el embargo preventivo de buques¹, no se ha avanzado tanto con respecto a las normas relativas a la venta judicial de buques². En consecuencia, incumbe a cada Estado prescribir normas que rijan el procedimiento y los efectos jurídicos de las ventas judiciales ordenadas por sus tribunales, si bien en muchos Estados la venta judicial ya tiene el efecto jurídico de conferir al comprador un “título de propiedad limpio”, (es decir, extingue todos los derechos previos sobre el buque, entre ellos las hipotecas y los privilegios marítimos). También incumbe a cada Estado establecer normas que rijan los efectos jurídicos de las ventas judiciales extranjeras dentro de su jurisdicción.

3. La [Convención sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques] (en adelante, “la convención”) tiene por objeto armonizar estas últimas normas. Dicho de otro modo, establece un régimen armonizado para conferir efectos internacionales a las ventas judiciales y preservar, al mismo tiempo, la legislación interna relativa al procedimiento de venta judicial y a las condiciones en que esta confiere un título de propiedad limpio. Se espera que la convención, al ofrecer seguridad jurídica con respecto al título de propiedad que adquiere el comprador de un buque mientras navega en aguas internacionales, sirva para maximizar el precio al que este puede llegar en el mercado y el producto que podrá distribuirse entre los acreedores, así como para promover el comercio internacional.

B. Esquema general

4. La norma básica de la convención es que una venta judicial realizada en un Estado parte por la que se confiera un título de propiedad limpio al comprador surte el mismo efecto en cualquier otro Estado parte (art. 6). La norma básica solo está supeditada a una excepción de orden público (art. 10).

5. El régimen de la convención comprende otras normas que ponen de manifiesto de qué manera se atribuyen efectos a una venta judicial una vez finalizada. La primera es la exigencia de que se dé de baja el buque del registro de buques o que se transfiera la inscripción a solicitud del comprador (art. 7). La segunda es la prohibición de embargar preventivamente el buque cuando se invoque un crédito nacido de un derecho preexistente (es decir, un derecho extinguido de resultados de la venta) (art. 8). La tercera es la atribución de competencia exclusiva a los órganos judiciales del Estado de la venta judicial para conocer de cualquier acción de impugnación de esta (art. 9).

¹ Véanse, por ejemplo, el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima (1952), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 439, núm. 6330, y el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques (1999), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2797, núm. 49196 (en adelante, los “convenios sobre el embargo preventivo”).

² Los esfuerzos por armonizar las normas relativas al reconocimiento y la ejecución de los privilegios marítimos y las hipotecas navales también han abarcado las ventas judiciales. Véanse, por ejemplo, el art. 9 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas (1926), Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, núm. 2765, y los arts. 11 y 12 del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2276, núm. 40538.

6. En apoyo del funcionamiento del régimen y para salvaguardar los derechos sobre el buque tengan las partes, la convención prevé que se expidan dos instrumentos, a saber, una notificación de la venta judicial (art. 4) y un certificado de venta judicial (art. 5). También se establece un archivo en línea de esos instrumentos, al que puede acceder libremente cualquier persona o entidad interesada (art. 11).

7. El régimen de la convención es “cerrado” en el sentido de que solo es aplicable entre los Estados partes (art. 3). Sin embargo, no es “exclusivo”, en el sentido de que no desplaza a otros fundamentos para atribuir efectos a la venta judicial (art. 14).

C. Proceso de redacción

8. La convención fue preparada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) entre 2019 y 2022.

9. El proyecto se originó en una propuesta presentada por el Comité Marítimo Internacional (CMI) a la Comisión en su 50º período de sesiones (Viena, 3 a 21 de julio de 2017) acerca de una posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques (A/CN.9/923). En la propuesta se señalaban los problemas que se planteaban en todo el mundo por la falta de reconocimiento de sentencias extranjeras en que se ordenaba la venta de buques. Se afirmaba que un instrumento breve y autónomo, similar a la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (1958)³, podría ofrecer una solución a esos problemas al permitir que se reconociera más allá de las fronteras la propiedad de los buques exenta de obligaciones y gravámenes. Si bien se alentó a resolver rápidamente las cuestiones planteadas en la propuesta, se estuvo de acuerdo en la conveniencia de contar con más información sobre el alcance del problema⁴.

10. Por consiguiente, la Comisión solicitó al CMI que siguiera desarrollando y promoviendo la propuesta mediante la celebración de un coloquio, a fin de proporcionarle más información que le permitiera adoptar una decisión fundamentada a su debido tiempo. También convino en que tanto ella, por conducto de su secretaria, como los Estados prestaran apoyo al coloquio y participaran en él, y decidió volver a examinar la cuestión en un futuro período de sesiones⁵. Con ese fin, y en atención a una solicitud formulada por el Gobierno de Malta, la secretaria de la Comisión invitó oficialmente a todos los Estados miembros y Estados observadores de la CNUDMI a participar en un coloquio técnico de alto nivel sobre la venta judicial transfronteriza de buques.

11. En el coloquio, que tuvo lugar en febrero de 2018, se llegó a varias conclusiones. Se convino en que “la falta de seguridad jurídica con respecto a la propiedad libre de gravámenes que toda venta judicial tiene por objeto transmitir al comprador” causaba problemas en el procedimiento de cancelación de la inscripción de un buque en el país del pabellón anterior. También se convino en que esa falta de seguridad jurídica creaba obstáculos en cuanto a la extinción de todos los gravámenes y embargos anteriores, con el consiguiente riesgo de tener que hacer frente a trámites costosos y prolongados que podrían interrumpir el comercio y el transporte marítimo. Por último, en general se estuvo de acuerdo en que, desde el punto de vista jurídico, ese problema podría solucionarse adoptando un instrumento sobre el reconocimiento de las ventas judiciales de buques.

12. En su 51º período de sesiones (Nueva York, 25 de junio a 13 de julio de 2018), la Comisión examinó una propuesta del Gobierno de Suiza titulada “Posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques” (A/CN.9/944/Rev.1), en la que se reseñaban los resultados y las conclusiones del coloquio y se solicitaba a la CNUDMI que emprendiera la preparación de un

³ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 330, núm. 4739.

⁴ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo segundo período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/72/17)*, párrs. 456 a 465.

⁵ *Ibid.*, párrs. 464 y 465.

instrumento internacional sobre la venta judicial de buques en el extranjero y el reconocimiento de esta.

13. En apoyo de la propuesta, se observó que la falta de reconocimiento de la venta judicial de buques podía afectar a numerosos sectores del comercio internacional, no solamente al sector del transporte marítimo, y se dieron varios ejemplos de las consecuencias que podría tener. En apoyo de la labor que estaba realizando la CNUDMI, se trazaron varios paralelismos entre la labor que se estaba llevando a cabo en el Grupo de Trabajo V sobre el reconocimiento de sentencias relacionadas con casos de insolvencia y un posible instrumento sobre la venta judicial de buques⁶.

14. La Comisión examinó la propuesta, junto con otras sugerencias de labor futura, en el contexto de las deliberaciones relativas a su programa de trabajo que sostuvo en su 51^{er} período de sesiones. Tras un debate, se convino en que el tema de la venta judicial de buques se incorporara al programa de trabajo de la Comisión.

15. En su 35^o período de sesiones (Nueva York, 13 a 17 de mayo de 2019), el Grupo de Trabajo examinó el tema por primera vez (A/CN.9/973) y decidió que el proyecto de convención sobre el reconocimiento de las ventas judiciales de buques en el extranjero, preparado por el CMI y aprobado por su Asamblea en 2014 (llamado “proyecto de Beijing”), proporcionaría una base útil para las deliberaciones (*ibid.*, párr. 25). En su 52^o período de sesiones (Viena, 8 a 19 de julio de 2019), la Comisión se declaró satisfecha con los progresos realizados por el Grupo de Trabajo⁷.

16. En su 36^o período de sesiones (Viena, 18 a 22 de noviembre de 2019), el Grupo de Trabajo continuó su labor sobre la base de una primera versión revisada del proyecto de Beijing (A/CN.9/WG.VI/WP.84), que la Secretaría había preparado con objeto de recoger las deliberaciones y las decisiones del Grupo de Trabajo en su 35^o período de sesiones (A/CN.9/1007). El Grupo de Trabajo examinó varias disposiciones esenciales de la primera versión revisada (*ibid.*, párrs. 11 a 98), expresó la opinión preliminar de que el instrumento debería adoptar la forma de convención y convino en que se adoptara una decisión definitiva al respecto en un futuro período de sesiones (*ibid.*, párr. 99). En la continuación del 53^{er} período de sesiones de la Comisión (Viena, 14 a 18 de septiembre de 2020) se expresó apoyo a la idea de que el instrumento revistiera la forma de convención, al observar que solo una convención podía lograr el grado de uniformidad necesario para reafirmar los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques⁸. La Comisión confirmó que el Grupo de Trabajo debía proseguir su labor de preparación de un instrumento internacional sobre ese tema⁹.

17. En su 37^o período de sesiones (Viena, 14 a 18 de diciembre de 2020), el Grupo de Trabajo continuó su labor sobre la base de una segunda versión revisada del proyecto de Beijing (A/CN.9/WG.VI/WP.87) que la Secretaría había preparado con objeto de reflejar las deliberaciones y las decisiones del Grupo de Trabajo en su 36^o período de sesiones (A/CN.9/1047/Rev.1). El Grupo de Trabajo examinó artículo por artículo la segunda versión revisada (*ibid.*, párrs. 19 a 109) y decidió seguir trabajando sobre la base de la suposición de que el instrumento revestiría la forma de convención (*ibid.*, párr. 15). En su 38^o período de sesiones (Nueva York, 19 a 23 de abril de 2021), el Grupo de Trabajo examinó varias cuestiones pendientes desde su 37^o período de sesiones sobre la base de una tercera versión revisada del proyecto de Beijing (A/CN.9/WG.VI/WP.90), así como propuestas relativas a los motivos de anulación y la definición del momento de la venta judicial (A/CN.9/1053). En el 54^o período de sesiones de la Comisión (Viena, 28 de junio a 16 de julio de 2021), se expresó satisfacción por los progresos realizados por el Grupo de Trabajo¹⁰.

⁶ *Ibid.*, septuagésimo tercer período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/73/17), párr. 243.

⁷ *Ibid.*, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/74/17), párr. 189.

⁸ *Ibid.*, septuagésimo quinto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/75/17), segunda parte, párr. 47.

⁹ *Ibid.*, párr. 51 f).

¹⁰ *Ibid.*, septuagésimo sexto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/76/17), párr. 211.

18. En su 39º período de sesiones (Viena, 18 a 22 de octubre de 2021), el Grupo de Trabajo realizó un nuevo examen artículo por artículo del proyecto de convención, sobre la base de una cuarta versión revisada del proyecto de Beijing (A/CN.9/WG.VI/WP.92), y avanzó en su examen de las siguientes cuestiones pendientes: a) el tratamiento de las ventas que confieren un título de propiedad limpio, b) el contenido y la función de los requisitos de notificación aplicables a las ventas judiciales amparadas por el régimen de reconocimiento previsto en el proyecto de convención, c) el contenido y la expedición del certificado de venta judicial y d) el funcionamiento del mecanismo del archivo propuesto (A/CN.9/1089).

19. En su 40º período de sesiones (Nueva York, 7 a 11 de febrero de 2022), el Grupo de Trabajo llevó a cabo un nuevo examen de cada una de las disposiciones sustantivas del proyecto de convención y estudió el preámbulo y las disposiciones finales sobre la base de una quinta versión revisada del “proyecto de Beijing” preparada por la secretaría (A/CN.9/WG.VI/WP.94). El Grupo de Trabajo solicitó a la secretaría que revisara el proyecto de convención a fin de recoger las deliberaciones y decisiones de ese período de sesiones y que sometiera el texto revisado al examen y posible aprobación de la Comisión en su 55º período de sesiones (A/CN.9/1095). También pidió a la secretaría que transmitiera la versión revisada del proyecto a todos los Gobiernos y organizaciones internacionales pertinentes para que formularan observaciones al respecto, y que recopilara las observaciones recibidas a fin de someterlas a consideración de la Comisión. [Se completará.]

II. Comentarios sobre cada uno de los artículos

A. Preámbulo

20. [Se completará.]

B. Artículo 1. Fin

21. En el artículo 1 se declara, en términos afirmativos, el objetivo básico de la convención, por oposición al artículo 3, en que se delimita su ámbito material de aplicación.

22. En ese artículo se aclara que la convención únicamente concierne a los “efectos” de la venta judicial, es decir, que no se refiere a la manera de llevar a cabo la venta propiamente dicha. Esto se confirma en el artículo 4, párrafo 1, si bien las disposiciones relativas a la notificación de la venta judicial pueden tener un efecto “indirecto” en el procedimiento de venta judicial (véanse los comentarios sobre el párr. 1 del art. 4).

23. El artículo 1 también aclara que la convención solo concierne a los efectos de las “ventas judiciales”, es decir, no se refiere a los efectos de las sentencias que se dicten respecto de las ventas (p. ej., las resoluciones de un órgano judicial por las que ordene, apruebe o ratifique una venta judicial). Esto se confirma en el artículo 6 (véanse los comentarios sobre el art. 6).

24. En el artículo 1 se aclara, además, que la convención solo concierne a las ventas judiciales que (ya) confieran un “título de propiedad limpio”. A diferencia del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993), la convención no aborda la cuestión de determinar si una venta judicial confiere o no un título de propiedad limpio, sino que remite esa cuestión a la ley del Estado de la venta judicial. En algunos ordenamientos jurídicos, una venta judicial en el sentido de la convención siempre confiere un título de propiedad limpio, pero en otros no ocurre lo mismo (véanse los comentarios sobre el art. 2 c)). El artículo 3 no trata del título de propiedad limpio en relación con el ámbito material de aplicación de la convención, por lo que esta remite ese asunto a sus disposiciones sustantivas, en particular al artículo 6, que restringe su régimen a las ventas judiciales que confieren un título de propiedad limpio.

25. A diferencia del título de la convención, el artículo 1 no se refiere a los efectos “internacionales” de una venta judicial, en reconocimiento de que algunos aspectos del régimen de la convención (especialmente los arts. 7 y 8) son aplicables por igual en el Estado de la venta judicial.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36° período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 34 y 48
Informe del 37° período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 19 y 20
Informe del 39° período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 11, 40 a 42, 46 y 47
Informe del 40° período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1095 , párrs. 45 y 94
Nota de la Secretaría acerca de la interacción entre un futuro instrumento sobre la venta judicial de buques y determinados convenios de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado	A/CN.9/WG.VI/WP.85 , párrs. 3 a 7

C. Artículo 2. Definiciones

1. Orden de las definiciones

26. En el artículo 2 se definen términos fundamentales utilizados en la convención. Las definiciones no se presentan en orden alfabético, sino por orden de importancia de los términos para el funcionamiento de la convención y su relación con otros términos definidos. Así pues, en el artículo 2 se comienza definiendo lo que significa la “venta judicial” de un “buque” que confiere un “título de propiedad limpio”, antes de definir los elementos que componen ese título (es decir, la “hipoteca o *mortgage*” y la “carga”, así como la “carga inscrita” y el “privilegio marítimo”, que son tipos particulares de cargas), seguidos de definiciones de algunas de las partes que intervienen en la venta judicial (es decir, el “propietario”, el “comprador” y el “comprador posterior”).

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 40° período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1095 , párrs. 45 y 94
Nota de presentación preparada por la Secretaría sobre la quinta versión revisada del proyecto de Beijing	A/CN.9/WG.VI/WP.94 , párr. 6

2. Definición de “venta judicial” (art. 2 a))

27. A lo largo de toda la convención se utiliza el término “venta judicial de un buque”. Ese término sirve para definir el ámbito de aplicación de la convención y es el elemento central de sus disposiciones sustantivas. En el artículo 2 b) se define el término “buque”.

28. La venta judicial es un mecanismo utilizado en muchos ordenamientos jurídicos para que un acreedor pueda recurrir a un tribunal u otra autoridad judicial a fin de forzar la enajenación de un bien gravado con miras a liquidar el bien y ejercer su derecho a percibir una suma de dinero accediendo al producto de la venta. En realidad, la venta

judicial convierte un crédito contra el bien en un crédito contra el producto, con arreglo a las normas de prelación que sean aplicables.

29. En la definición de “venta judicial” se reconocen dos características fundamentales de ese mecanismo:

a) La primera es que, a pesar de las diferencias de procedimiento que puedan existir entre los ordenamientos jurídicos, una venta judicial se lleva a cabo con la intervención de un órgano judicial. Esta característica se refleja en el inciso i) de la definición;

b) La segunda es que la venta judicial es, esencialmente, un mecanismo en apoyo del ejercicio de derechos privados. Esta característica se refleja en el inciso ii) de la definición.

a) Inciso i)

30. En el inciso i) se reconoce que la venta judicial puede llevarse a cabo bajo la autoridad de un tribunal u otra autoridad pública. La convención por sí misma no confiere esa competencia, la cual suele emanar de las leyes de procedimiento civil o de las normas procesales de derecho marítimo del Estado de la venta judicial. La competencia para realizar ventas judiciales puede otorgarse a un solo tribunal o a varios; la convención no interfiere en la distribución interna de la competencia judicial del Estado.

31. La expresión “otra autoridad pública” no está definida en la convención. No se trata únicamente de una autoridad judicial (véase el art. 8, en que el término “tribunal” se utiliza junto al término “autoridad judicial” como alternativa), si bien en la práctica internacional las ventas judiciales normalmente se llevan a cabo bajo la autoridad de un tribunal¹¹. En consecuencia, una venta no deja de cumplir los requisitos enunciados en el inciso i) por el mero hecho de que se haya llevado a cabo bajo la autoridad de una autoridad pública que no ejerza exclusivamente funciones de resolución de litigios. En particular, el inciso i) no tiene por objeto restringir el significado de “venta judicial” más allá de las “ventas forzosas” regidas por los artículos 11 y 12 del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993). Sin embargo, la naturaleza de la autoridad de que se trate y las funciones que ejerza pueden ser indicativas de una venta que no cumpla los requisitos enunciados en el inciso ii).

32. En el inciso i) se reconoce que una venta judicial puede ser “ordenada, aprobada o ratificada” por la autoridad competente. Esas palabras tienen por objeto abarcar los diferentes procedimientos de venta judicial que existen en los distintos ordenamientos jurídicos, según los cuales la autoridad competente puede tener que intervenir en diferentes etapas del procedimiento (p. ej., en algunos ordenamientos, una venta judicial no tiene que ser ratificada).

33. No obstante, la venta judicial debe llevarse a cabo ya sea en “subasta pública” o por “acuerdo de partes”¹². La convención no establece la manera de realizar ninguno de los dos tipos de procedimientos, sino que remite esa cuestión a la ley del Estado de la venta judicial¹³. En la práctica internacional, la subasta pública es el medio más común —y en algunos ordenamientos jurídicos, el único— para llevar a cabo una venta judicial¹⁴. En algunos ordenamientos jurídicos, ese mecanismo puede entrañar una convocatoria a presentar ofertas en pliego cerrado como parte de una licitación pública

¹¹ Los resultados de una encuesta realizada en 2010 por el CMI sobre la venta judicial de buques pusieron de manifiesto que, en las jurisdicciones participantes, las ventas judiciales siempre estaban a cargo de un órgano judicial o bajo el control o la supervisión de un órgano judicial: véase la sinopsis de las respuestas a la pregunta 1.4 en el Anuario del CMI de 2010, que figura en <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/Yearbook-2010.pdf>, págs. 267 a 271.

¹² En versiones anteriores del proyecto de convención, la definición de “venta judicial” comprendía las ventas realizadas “por cualquier otra vía prevista en la ley del Estado de la venta judicial”.

¹³ Algunos elementos de cada tipo de venta pueden deducirse de los puntos 11 y 12 del apéndice I.

¹⁴ Véase la sinopsis de las respuestas a la pregunta 1.5 en el Anuario del CMI de 2010, que figura en <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/Yearbook-2010.pdf>, págs. 267 a 271.

(en cuyo caso cabe entender que la referencia a “fecha y hora y lugar previstos de la subasta pública”, del punto 11 del apéndice I, son la fecha, la hora y el lugar previstos para la “presentación de ofertas”), y en otros ordenamientos, una licitación pública forma parte del proceso de acuerdo de partes.

34. Una venta judicial por “acuerdo de partes” no es lo mismo que una venta privada negociada entre el propietario (o el acreedor hipotecario) y el futuro comprador, sino, más bien, una venta realizada “bajo la supervisión y con la aprobación de un órgano judicial”. Por esta razón, a veces se le denomina “venta híbrida”. En algunos casos, la venta por acuerdo de partes puede ser el resultado de un proceso de licitación pública ordenado por el órgano judicial, y en otros, el de acuerdos directos entre el acreedor hipotecario y el futuro comprador.

35. La subasta pública suele ser celebrada por un funcionario judicial u otra persona designada por el tribunal. En los ordenamientos jurídicos que reconocen las ventas por acuerdo de partes, ese funcionario o persona designada también puede intermediar en el proceso de venta (p. ej., celebrando la licitación pública). La expresión “otra autoridad pública” que figura en el inciso i) (y en el punto 3 del apéndice I y el punto 3.1 del apéndice II) no alude al funcionario o persona designada que celebra la subasta pública o la licitación pública. Por otra parte, si el procedimiento de venta judicial se inicia sobre la base de un título ejecutivo expedido por otra autoridad (p. ej., una sentencia o un laudo arbitral), la expresión “otra autoridad pública” no se refiere a esa otra autoridad. En consecuencia, una venta no deja de cumplir los requisitos enunciados en el inciso i) simplemente porque el título ejecutivo no sea expedido por una “autoridad pública”.

36. En algunos ordenamientos jurídicos, la venta judicial puede ser ordenada y llevada a cabo antes de que se dicte la resolución definitiva sobre la demanda que haya dado origen al procedimiento de venta judicial. En la definición de “venta judicial” están comprendidas las ventas de esa índole.

Referencias a la labor preparatoria

Documento	Referencia
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párrs. 20, 90 y 91
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 16 y 18
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 31 a 33
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 18 a 23

b) Inciso ii)

37. El inciso ii) tiene por objeto establecer una distinción con respecto a las ventas forzosas cuyo producto forme parte de los ingresos del Estado, como puede ser el caso de las ventas de buques que han sido apresados en el marco de procesos encaminados a hacer cumplir normas de derecho público, por ejemplo, de derecho tributario, aduanero o penal.

38. El término “acreedor” no se define en la convención. Por lo general se trata de una persona que tiene derecho a percibir una suma de dinero garantizada por una hipoteca, un privilegio marítimo u otra carga que grave el buque (es decir, el acreedor hipotecario, el titular del privilegio marítimo o el beneficiario de la carga). Aunque una venta judicial es, esencialmente, un mecanismo en apoyo del ejercicio de derechos privados, no deja de cumplir los requisitos previstos en el inciso ii) simplemente porque una autoridad pública tenga un crédito contra el producto de la venta. Por ejemplo, un privilegio marítimo en el sentido del artículo 2 g) puede garantizar el crédito de una autoridad

portuaria en concepto de derechos de puerto adeudados. Por otra parte, una venta no deja de cumplir los requisitos del inciso ii) por el mero hecho de que sea posterior al apresamiento del buque por parte de una autoridad pública (p. ej., por autoridades fiscales o aduaneras).

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párrs. 19, 89 y 90
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 35 a 39
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 30, 34 y 35
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 49 y 50

3. Definición de “buque” (art. 2 b))

39. Como se indicó anteriormente (párr. 27), el término “venta judicial de un buque” establece el ámbito de aplicación de la convención y es el elemento central de sus disposiciones sustantivas. Si bien la definición de “venta judicial” del artículo 2 a) delimita ese término haciendo referencia a los derechos y procedimientos comprendidos en la enajenación forzosa de un bien, la definición de “buque” del artículo 2 b) delimita aún más el término en función del tipo de bien de que se trate.

40. El concepto de “buque” en derecho difiere de un ordenamiento jurídico a otro y depende del contexto en que se utilice. Ese término ha eludido todo intento emprendido a nivel internacional por definir sus características intrínsecas¹⁵, y en la presente convención tampoco se intenta enunciar una definición de esa índole. La definición de “buque” del artículo 2 b) se ha formulado en un sentido amplio, sin pretender delimitar los tipos de embarcaciones a que se aplica la convención.

41. La definición no se remite al significado de “buque” en la legislación de un Estado en particular. Por lo tanto, deberá darse al término un significado autónomo, de conformidad con las normas de interpretación de los tratados. Sin embargo, los requisitos de que el buque esté “inscrito en un registro” y de que pueda ser “objeto de un embargo preventivo o de cualquier otra medida similar que pueda dar lugar a una venta judicial de conformidad con la ley del Estado de la venta judicial” parecen indicar que, en la práctica, solo las embarcaciones consideradas como tales tanto por la legislación del Estado de la venta judicial como por la del Estado de matrícula constituirán un “buque” a efectos de la convención.

42. A diferencia de otros tratados de derecho marítimo, en la presente convención no se establece una distinción entre “buques de navegación marítima” y “buques de navegación interior”, es decir, el término “buque” engloba las dos clases de buques. No obstante, los requisitos de que el buque esté “inscrito en un registro” y que el registro sea “de acceso público” significan que, en la práctica, algunos buques de navegación interior no estarán comprendidos en la definición. Además, estos pueden quedar totalmente al margen del régimen de la convención en virtud del artículo 13, párrafo 1.

43. El término “buque” no se limita a las embarcaciones utilizadas para la navegación comercial y, por lo tanto, normalmente abarcaría las embarcaciones de recreo (p. ej., los yates y embarcaciones deportivas), siempre y cuando se cumpliesen los demás requisitos

¹⁵ Por ejemplo, el término “buque” no se define ni en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima (1952), ni en el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993) ni en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques (1999).

previstos en el artículo 2 b). Sin embargo, cabe tener presente que el artículo 3, párrafo 2, excluye del ámbito de aplicación a los buques de guerra y a otros buques de propiedad de un Estado o explotados por un Estado que pueden utilizarse con otros fines distintos de la navegación comercial.

44. En la convención se reconoce que las diferentes clases de embarcaciones comprendidas en el concepto de “buque” pueden estar inscritas en diferentes registros (p. ej., registros de embarcaciones de recreo, de embarcaciones de navegación interior o de embarcaciones de navegación marítima) y, por lo tanto, no se parte de la premisa de que exista un único registro de buques en cada Estado. Así queda confirmado en la definición de “propietario” del artículo 2 h) y en otras disposiciones en que se reconoce que el buque puede estar inscrito en el “registro de buques” u otro “registro equivalente”. Así pues, el hecho de que una embarcación no esté comprendida en el concepto de “buque” no depende únicamente del registro en que esté inscrita.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 22 y 28 a 32
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 26 a 28
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 30 y 31
Nota de la Secretaría que acompaña a la segunda versión revisada del proyecto de Beijing	A/CN.9/WG.VI/WP.87/Add.1 , párrs. 4 a 9

4. Definición de “título de propiedad limpio” (art. 2 c))

45. El concepto de “título de propiedad limpio” es esencial en lo que atañe a la norma básica de la convención (a saber, que una venta judicial realizada en un Estado parte que tenga el efecto de conferir un título de propiedad limpio al comprador tiene el mismo efecto en cualquier otro Estado parte). Esto se aplica por medio del artículo 6 (que establece que solo surte efecto internacional una venta judicial respecto de la cual se haya expedido un certificado de venta judicial) y del artículo 5, párrafo 1 (según el cual solo se expedirá un certificado cuando se trate de una venta judicial que confiera un título de propiedad limpio).

46. El concepto de “título” guarda relación con los derechos reales sobre el buque que se confieren al comprador. El título de propiedad es “limpio” si se han extinguido todos los demás derechos reales sobre el buque que recayeran en otra persona inmediatamente antes de la venta judicial (es decir, los gravámenes y derechos sobre cosa ajena) y si todas las hipotecas, *mortgages* o cargas preexistentes han dejado de gravar el buque. Una venta no deja de conferir un “título de propiedad limpio” únicamente porque no extinga un derecho preexistente que no sea una “carga” (p. ej., un derecho de uso que no pueda hacerse valer contra el buque).

47. Como se indicó anteriormente (párr. 24), la cuestión de determinar si una venta judicial confiere o no un título de propiedad limpio se rige por la ley del Estado de la venta judicial. En algunos ordenamientos jurídicos, la venta judicial solo extinguirá los derechos reales preexistentes sobre el buque que correspondan a los acreedores de menor rango de conformidad con las normas de prelación aplicables (es decir, no extinguirá los que tengan prelación frente al derecho del acreedor que haya incoado el procedimiento de venta judicial). Una venta que preserve los derechos reales preexistentes no confiere un “título de propiedad limpio” en el sentido de la convención.

48. En algunos ordenamientos jurídicos, la titularidad solo se hace efectiva (en el sentido de ser oponible a terceros) una vez que se han cumplido otras formalidades (p. ej., la inscripción del buque a nombre del comprador). Como la convención no se

refiere a la transmisión de la propiedad, la cuestión de determinar si una venta judicial confiere un “título de propiedad limpio” en el sentido de la convención depende, en realidad, de que se cumplan esas otras formalidades.

49. La convención se refiere al título de propiedad limpio “sobre el buque”, no a los derechos reales sobre los bienes que no están comprendidos en él. Como se indicó anteriormente (párr. 41), se ha de dar al término “buque” un significado autónomo, acorde con las normas de interpretación de los tratados.

50. A diferencia del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993), la convención no rige la cuestión de la conservación de las hipotecas o *mortgages* preexistentes ni de las cargas “que el comprador haya tomado a su cargo”. En caso de que, con arreglo a la ley del Estado de la venta judicial, el buque siga estando gravado por una hipoteca o *mortgage* o carga preexistentes, no se podrá conferir un “título de propiedad limpio” en el sentido de la convención y, por lo tanto, su norma básica no será aplicable. A la inversa, el hecho de que la venta judicial extinga o no otros derechos que no sean los derechos reales sobre el buque (p. ej., derechos personales que puedan hacerse valer interponiendo una demanda contra el propietario anterior) no influye en el hecho de que se haya conferido un título de propiedad limpio. Esto se ve reforzado por el artículo 15, párrafo 1 b).

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párrs. 33 y 81
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 15 y 49
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 37 y 38

5. Definición de “hipoteca o *mortgage*” (art. 2 d))

51. El término “hipoteca o *mortgage*” es uno de los elementos de la definición de “título de propiedad limpio” del artículo 2 c). También se utiliza para referirse a lo siguiente: a) las personas a quienes se debe notificar la venta judicial de conformidad con el artículo 4 (es decir, “todos los beneficiarios de hipotecas o *mortgages*” a quienes se hace referencia en el art. 4, párr. 3 b)) y b) las medidas que se han de adoptar con arreglo al artículo 7 (es decir, las medidas para “cancelar todas las hipotecas o *mortgages* [...] que graven el buque” previstas en el art. 7, párr. 1 a)).

52. Se trata, esencialmente, de dos mecanismos diferentes que crean derechos reales sobre un buque con objeto de garantizar el pago de una suma de dinero. Las garantías reales a que da lugar cada uno de ellos difieren de un ordenamiento jurídico a otro, y los esfuerzos internacionales encaminados a armonizar las normas sobre el reconocimiento y la ejecución de hipotecas y *mortgages* no se han concentrado en definir esos derechos. Por otra parte, uno u otro mecanismo pueden ser desconocidos en algunos ordenamientos jurídicos (p. ej., “*mortgage*” se asocia más comúnmente con los ordenamientos inspirados en el derecho anglosajón, en tanto que la “hipoteca” por lo general se asocia con los ordenamientos jurídicos de tradición romanista). A pesar de esas diferencias, tanto uno como el otro gravan el buque y pueden ejecutarse por medio de una venta judicial, independientemente del cambio de propietario.

53. No se intenta definir lo que es la “hipoteca o *mortgage*” en función de sus características intrínsecas, y en la definición del artículo 2 d) tampoco se hace referencia a los mecanismos reconocidos como tales por la ley de un Estado en particular (véase la definición de “privilegio marítimo”). Por el contrario, a efectos de la convención, basta con que el término “hipoteca o *mortgage*” se defina en función de la inscripción en el Estado de matrícula (p. ej., la inscripción en el registro de buques o en otro registro

de garantías reales), lo que arrojará el mismo resultado, independientemente del Estado en que se plantee la cuestión de la existencia de una “hipoteca o *mortgage*”. En la práctica, esa cuestión se planteará en el Estado de la venta judicial (es decir, para determinar a quiénes debe notificarse la venta judicial) y en el Estado de matrícula (es decir, para determinar cuál será el registrador que debe adoptar medidas para cancelar la hipoteca o *mortgage*). En ambos casos, la inscripción registral circunscribe el alcance del término de una manera que es, al mismo tiempo, adecuada y viable.

54. En la convención se reconoce que una hipoteca o *mortgage* puede estar inscrita en otro registro que no sea aquel en que esté matriculado el buque. Por ejemplo, un Estado puede llevar un registro de garantías reales por separado en el que se inscriban las hipotecas navales. Así lo confirman la definición de “carga inscrita” del artículo 2 f) y otras disposiciones (p. ej., el art. 4, párr. 7 b)), y queda previsto por la remisión del artículo 7 a las medidas adoptadas por un registrador u “otra autoridad competente”.

55. La convención se refiere a “hipoteca o *mortgage*” como único término objeto de la definición, es decir, no considera que “*mortgage*” comprenda el concepto de hipoteca ni aplica la misma definición a “hipoteca” y “*mortgage*” como si fueran dos términos distintos (aunque sinónimos). Al referirse a “hipoteca o *mortgage*” como único término objeto de la definición, se reconoce que, en algunos idiomas, puede bastar con nombrar uno solo de los dos mecanismos.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 21 y 97
Informe del 38º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1053 , párrs. 45 a 48
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 16 y 17

6. Definición de “carga” (art. 2 e))

56. El término “carga” es el otro elemento de la definición de “título de propiedad limpio” del artículo 2 c). También sirve de base para designar dos tipos de cargas, a saber, los privilegios marítimos y las cargas inscritas, cuyos titulares o beneficiarios, respectivamente, tienen derecho a recibir la notificación de la venta judicial en virtud del artículo 4. El hecho de mencionar, en particular, los privilegios marítimos y las cargas inscritas es fiel reflejo del tratamiento especial que se les dispensa en otros instrumentos de derecho marítimo.

57. La definición de “carga” está formulada en un sentido amplio y comprende todo derecho real sobre el buque. El concepto no queda restringido por la forma en que se le denomine (como se indica en la lista no exhaustiva que figura en la definición) ni por la forma en que se pueda hacer valer contra el buque (p. ej., mediante embargo preventivo o secuestro). Si bien una hipoteca o *mortgage* (y los derechos que crea) normalmente estaría comprendida en la definición de “carga”, la definición del término excluye expresamente esos mecanismos a fin de tener en cuenta la manera en que se les trata por separado en otros instrumentos de derecho marítimo.

58. A diferencia de la definición de “privilegio marítimo” (una clase especial de carga), la definición de “carga” no se refiere a aquellas que son reconocidas como tales en la legislación de un Estado en particular. Habida cuenta de que la norma básica de la convención es que una venta judicial que confiere un título de propiedad limpio en un Estado parte también lo hace en todos los demás Estados partes, y de que un título de propiedad limpio entraña la extinción de todas las “cargas”, no es necesario ni apropiado que la definición conlleve la necesidad de analizar conflictos de leyes. En consecuencia, una carga preexistente reconocida de conformidad con la ley de un Estado parte que no

sea el Estado de la venta judicial no seguirá gravando el buque simplemente porque esa clase de carga en particular sea desconocida en la ley del Estado de la venta judicial.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párrs. 78 a 80
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 12 a 14
Informe del 38º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1053 , párrs. 39 a 42
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párr. 13

7. Definición de “carga inscrita” (art. 2 f))

59. Como se indicó anteriormente (párr. 56), una “carga inscrita” es un tipo especial de “carga” en el sentido de la convención. El término se utiliza para las siguientes finalidades: a) designar a las personas a quienes se debe notificar la venta judicial de conformidad con el artículo 4 (es decir, “todos los beneficiarios de [...] cargas inscritas” a que se refiere el art. 4, párr. 3 b)) y b) designar las medidas que han de adoptarse con arreglo al artículo 7 (es decir, las medidas para “cancelar todas las [...] cargas inscritas que graven el buque” previstas en el art. 7, párr. 1 a)). Por lo tanto, a efectos de la convención, una carga inscrita es asimilada a una hipoteca o *mortgage*.

60. La definición de “carga inscrita” está formulada de manera diferente a la de “hipoteca o *mortgage*”, de modo que no abarca las cargas inscritas en cualquier registro, sino únicamente aquellas que lo estén en los registros siguientes: a) el registro en que esté matriculado el buque o b) cualquier otro registro en el que se inscriban las hipotecas o *mortgages*. El hecho de restringir el alcance del término haciendo referencia a esos registros tiene por objeto establecer un vínculo más estrecho entre la carga inscrita y el registro del buque o el tribunal de venta judicial (u otra autoridad pública que la lleve a cabo) y, de esa manera, hacer más viables los requisitos previstos en la convención en materia de notificación y cancelación (véanse los comentarios sobre el art. 4, párr. 3 b)).

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 38º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1053 , párr. 43
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 28 y 29

8. Definición de “privilegio marítimo” (art. 2 g))

61. Como se indicó anteriormente (párr. 56), un “privilegio marítimo” es una clase especial de “carga” en el sentido de la convención. El término se utiliza para referirse a las personas a quienes se debe notificar la venta judicial de conformidad con el artículo 4 (es decir, “todos los titulares de privilegios marítimos”, mencionados en el art. 4, párr. 3 c)).

62. El privilegio marítimo es un mecanismo exclusivo del derecho marítimo. Básicamente, se trata de un derecho a percibir una suma de dinero que está garantizado con el buque en relación con el cual haya nacido ese derecho, ya sea por servicios que se le hayan prestado o debido a una pérdida causada por él, independientemente del cambio de titularidad o de la explotación del buque. A diferencia de la “carga inscrita”,

el privilegio marítimo no tiene que inscribirse en un registro. A diferencia de la “hipoteca o *mortgage*”, en el momento de crearlo no se exige ninguna formalidad ni el consentimiento del propietario del buque o del naviero.

63. Pese los esfuerzos internacionales por armonizar las normas que establecen las circunstancias en que puede nacer un privilegio marítimo (p. ej., los tipos de servicios prestados al buque y los tipos de pérdidas ocasionadas por este), los privilegios marítimos difieren de un ordenamiento jurídico a otro. Así pues, la ley de un Estado puede crear un privilegio marítimo en circunstancias que no desencadenarían ese mecanismo con arreglo a la ley de otro Estado. Esto es especialmente pertinente en el contexto del transporte marítimo internacional, en que varios privilegios marítimos podrían gravar un buque en virtud de la legislación de los distintos Estados por los que navegase, lo que acarrearía conflictos de leyes.

64. En la definición de “privilegio marítimo” se acepta el *statu quo* y, por ello, figura una remisión a la ley aplicable en el Estado en que se plantea la cuestión de la existencia de un privilegio marítimo, incluidas sus normas sobre conflicto de leyes. En la práctica, esa cuestión surgirá en el Estado de la venta judicial con respecto a determinar las personas que deben recibir la notificación (es decir, “todos los titulares de privilegios marítimos”). Al remitirse a la ley aplicable, la convención deja bien claro que no se debe dar un significado autónomo al término “privilegio marítimo”.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 19 y 20
Informe del 38º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1053 , párr. 44
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párr. 14

9. Definición de “propietario” (art. 2 h))

65. El término “propietario” se utiliza para aludir a las personas a quienes se debe notificar la venta judicial de conformidad con el artículo 4 (es decir, “a quien sea el propietario del buque en ese momento”, según el art. 4, párr. 3 d)). Ciertos datos del propietario también forman parte de la información mínima que debe figurar en la notificación de la venta judicial (art. 4, párr. 4) y en el certificado de venta judicial (art. 5, párr. 2 h)). En todos los casos, el término “propietario” alude al propietario anterior a la venta judicial, en oposición al “comprador”.

66. Hay diferencias entre los distintos ordenamientos jurídicos en cuanto a determinar la propiedad de un buque. A efectos de la convención, no es necesario analizar conflictos de leyes para determinar quién es el “propietario”. Basta con que el término “propietario” se defina en función de la inscripción (o del proceso de inscripción) como propietario en el registro en que el buque esté matriculado (o inscrito). Puede tratarse de más de una persona.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párr. 22
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párr. 24

10. Definición de “comprador” (art. 2 i))

67. El término “comprador” se utiliza para designar a la persona a quien la venta judicial confiere un título de propiedad limpio sobre el buque y que tiene derecho a solicitar que se adopten las medidas previstas en el artículo 7 con respecto a la inscripción registral. Algunos datos del comprador también forman parte de la información mínima que debe figurar en el certificado de venta judicial (art. 5, párr. 2 i)).

68. Como se indicó anteriormente (párr. 66), existen diferencias entre los ordenamientos jurídicos en cuanto a determinar por ley la propiedad de un buque, lo que abarca el traspaso y la oponibilidad del título. Dado que no se aborda la cuestión de la transmisión de la propiedad, no es necesario que la definición de “comprador” conlleve un análisis de conflictos de leyes ni que se refiera a la propiedad. A efectos de la convención, basta con que la definición se refiera al hecho de que el buque haya sido enajenado al comprador.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 25 a 27
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párr. 27

11. Definición de “comprador posterior” (artículo 2 j))

69. El término “comprador posterior” se utiliza únicamente para designar a las personas que tienen derecho a solicitar que se adopten las medidas previstas en el artículo 7 con respecto a la inscripción registral. Véanse los comentarios sobre el artículo 7, en que se examina la situación de los compradores posteriores.

70. Si bien el buque puede ser enajenado de diversas maneras, la definición de “comprador posterior” solo abarca a las personas que han “comprado” el buque.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 34 a 38
Informe del 40º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1095 , párrs. 18 a 21

12. Definición de “Estado de la venta judicial” (art. 2 k))

71. El término “Estado de la venta judicial” se utiliza a lo largo de toda la convención. Su definición no se circunscribe a los Estados partes, aunque el uso que se hace de él parece indicar que solo se refiere a estos.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párr. 33
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párr. 33

13. Términos que no se definen

a) “Inscripción del arrendamiento a casco desnudo”

72. En varias disposiciones se utilizan las expresiones “arrendatario a casco desnudo del buque”, “inscrito un arrendamiento a casco desnudo” y “registro de arrendamientos a casco desnudo”. Sin embargo, no se define ninguna de esas expresiones. En el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques (1986)¹⁶, por “arrendamiento a casco desnudo” se entiende un “contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento”. El arrendatario es denominado “arrendatario a casco desnudo”.

73. La práctica relativa a la inscripción de los contratos de arrendamiento a casco desnudo de buques está reconocida en la legislación de muchos Estados. Cabe señalar dos aspectos de esta inscripción. El primero es la práctica por la cual un Estado permite que un buque matriculado en su territorio enarbole un pabellón extranjero, práctica comúnmente denominada inscripción del “desabanderamiento” o “*bareboat charter-out*”. El segundo es la práctica por la cual un Estado permite que un buque de matrícula extranjera enarbole su pabellón temporalmente, es decir, durante el período del contrato de arrendamiento, práctica comúnmente denominada “abanderamiento” o “*bareboat charter-in*”. En algunos Estados, la legislación solo ha previsto esto último. En otros no se ha previsto ninguno de los dos aspectos de la inscripción de los contratos de arrendamiento a casco desnudo.

74. Existen diferencias entre los Estados en cuanto a los procedimientos para atribuir efectos a la inscripción de los contratos de arrendamiento a casco desnudo. En el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques (1986) se procura armonizar algunos de los procedimientos y términos relativos a la inscripción de esos contratos entre los Estados que reconocen esa práctica. La presente convención no tiene por objeto contribuir a esos esfuerzos de armonización. Sin embargo, se ha intentado hacer referencia a procedimientos y términos compatibles con otros instrumentos de derecho marítimo. La convención no exige que los Estados partes reconozcan la práctica de la inscripción de los contratos de arrendamiento a casco desnudo de buques en su legislación.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párr. 63

b) “Persona”

75. El término “persona” se utiliza principalmente para definir al “propietario” y al “comprador” de un buque. En consonancia con otros textos legislativos elaborados por la CNUDMI, la convención no contiene una definición del término, que debe entenderse en un sentido amplio que abarque a las personas físicas y jurídicas, así como a los Estados y las entidades estatales.

¹⁶ El texto del Convenio figura en el documento TD/RS/CONF/23.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 23 y 24
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 25 y 26

c) “Registro” y “registrador”

76. En las disposiciones relativas a la inscripción registral se ha intentado utilizar una terminología compatible con la de otros tratados de derecho marítimo. Así pues, se utilizan los términos “registro” y “registrador” de la siguiente manera:

a) El término “información registral” (en inglés, “*register*”) se refiere al documento en el que se consignan los datos de un buque, una hipoteca o *mortgage* o una carga (inscrita);

b) El término “registro” (en inglés, “*registry*”) se refiere a la entidad que lleva el registro con la información registral, y

c) El término “registrador” se refiere a la persona que administra el registro.

77. También se utiliza, aunque no se define, el término “registro de buques”. No obstante, se hace una diferenciación entre el “registro de buques” y un “registro equivalente” en el que esté inscrito el buque, en reconocimiento de que la definición de “buque” está formulada en un sentido amplio y, como se observa en los comentarios sobre el artículo 2 b), comprende los buques inscritos en registros distintos del que podría denominarse o suele considerarse “registro de buques”.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párr. 22
Informe del 40º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1095 , párrs. 95 y 104

d) “Estado de matrícula”

78. En varias disposiciones se hace referencia al “Estado de matrícula”. En el artículo 4, párrafo 3 b), ese término se utiliza para referirse al Estado en que está inscrita la hipoteca o *mortgage* o la carga, y en el artículo 7, párrafo 1 c), para referirse al Estado en que está matriculado el buque. Según las definiciones de “hipoteca o *mortgage*” y de “carga inscrita”, se trata del mismo Estado.

e) “Momento de la venta judicial”

79. En varias disposiciones se menciona el “momento de la venta judicial”. Se ha omitido deliberadamente incluir una definición de ese concepto y, en su lugar, la convención se remite en ese sentido a la ley del Estado de la venta judicial (véanse los comentarios posteriores sobre el art. 4, párr. 1).

D. Artículo 3. Ámbito de aplicación

80. El artículo 3 circunscribe el ámbito de aplicación de la convención. En su párrafo 1 se dispone que esta no es aplicable a determinadas ventas judiciales, al hacer referencia a las siguientes circunstancias: a) si el Estado de la venta judicial es o no parte en la convención (el “ámbito geográfico”) y b) si el buque se encontraba o no físicamente

presente dentro del territorio del Estado de la venta judicial (el “requisito de presencia física”). El párrafo 2 excluye los buques de propiedad de un Estado o explotados por un Estado.

1. **Ámbito geográfico de aplicación (art. 3, párr. 1 a))**

81. En virtud del artículo 3, párrafo 1 a), la convención establece un régimen “cerrado” que solo es aplicable entre los Estados partes. Nada de lo dispuesto en ella impide que un Estado atribuya efectos —con arreglo a su derecho interno— a las ventas judiciales realizadas en otro Estado que no sea parte en condiciones similares a las previstas en sus disposiciones.

82. La venta judicial de un buque no escapa al ámbito de aplicación solo porque el buque esté inscrito en un Estado que no sea parte en la convención. Ahora bien, es cierto que, en virtud del derecho internacional, ese Estado no estaría obligado a atribuir efectos a la venta judicial ni a tomar medidas con respecto a la inscripción del buque una vez exhibido el certificado de venta judicial expedido de conformidad con el artículo 5, lo que restringiría las salvaguardias que la convención pudiera ofrecer a la venta.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párrs. 47, 52 y 53
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 16 a 18
Informe del 38º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1053 , párr. 49
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 32 y 39 a 42

2. **Requisito de la presencia física (art. 3, párr. 1 b))**

83. El requisito de la presencia física del buque previsto en el artículo 3, párrafo 1 b), se ha establecido en reconocimiento de que, en la práctica, la venta judicial de un buque suele ir precedida del embargo preventivo de este, medida que, según las normas armonizadas establecidas en los convenios sobre el embargo preventivo, solo podrá aplicarse en el territorio del Estado en que se autorice judicialmente el embargo preventivo. El requisito no es aplicable en el momento del embargo preventivo, sino “en el momento de la venta”.

84. El propósito del requisito de la presencia física es garantizar que exista un vínculo jurisdiccional entre el buque y el órgano judicial (u otra autoridad pública) bajo cuyo ámbito de competencias se hubiera llevado a cabo la venta judicial. Se ha omitido deliberadamente definir “el momento de la venta judicial” y, en cambio, la convención se remite en ese sentido a la ley del Estado de la venta judicial (véase el art. 4, párr. 1). No obstante, la expresión “en el momento de la venta” del artículo 3, párrafo 1 b), debe entenderse en el contexto de la convención, en particular de la definición de “venta judicial” enunciada en el artículo 2 a) y del artículo 4, párrafo 2, en que se reconoce que la notificación de la venta judicial se produce “antes de la venta judicial”. Así como el procedimiento de venta judicial difiere de un ordenamiento jurídico a otro, también hay diferencias en lo que atañe al tiempo durante el cual el tribunal de la venta judicial (u otra autoridad pública) ejerce competencia respecto del buque. En algunos ordenamientos jurídicos se puede considerar que se ejerce durante cierto período (p. ej., del principio al fin del procedimiento de venta judicial), si bien en otros se puede considerar que se ejerce en un momento determinado (p. ej., cuando el tribunal ordena, aprueba o ratifica la venta del buque al comprador, o al finalizar la venta judicial). En todos los casos, el párrafo 1 b) del artículo 3 exige la presencia física del buque en

la etapa final del procedimiento de venta judicial, cuando el buque es adjudicado al comprador.

85. El requisito de la presencia física no tiene por objeto impedir las prácticas existentes por las que: a) se puede iniciar un procedimiento de embargo preventivo del buque u otro procedimiento conducente a una venta judicial antes de que el buque entre en aguas territoriales o b) se levanta el embargo preventivo del buque en espera de la venta judicial.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párr. 28
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 50 y 83
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 22 a 25 y 82
Informe del 38º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1053 , párrs. 50 a 56

3. Exclusión de los buques de propiedad de un Estado o explotados por un Estado (art. 3, párr. 2)

86. Como ocurre con el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993), se excluye del ámbito de aplicación de la convención a los buques de propiedad de un Estado o explotados por un Estado. La formulación del párrafo 2 del artículo 3 está basada en el párrafo 2 del artículo 16 de la Convención de las Naciones Unidas sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de Sus Bienes (2004)¹⁷.

87. En el artículo 3, párrafo 2, se precisa que la exclusión de un buque de propiedad de un Estado o explotado por un Estado (que no sea un buque de guerra ni un buque auxiliar) utilizado exclusivamente para un servicio público no comercial solo rige si el buque se utiliza de esa manera “inmediatamente antes” del momento de la venta judicial. Hacer referencia a un momento inmediatamente anterior al de la venta tiene por objeto garantizar que se atribuya plenos efectos a la exclusión en la práctica. En concreto, se reconoce que, en el momento de la venta propiamente dicha, el buque estaría sometido a la competencia del tribunal de la venta judicial (o de otra autoridad pública que llevase a cabo la venta) y, por lo tanto, no podría ser utilizado “exclusivamente para un servicio público no comercial”.

88. La exclusión prevista en el artículo 3, párrafo 2, puede ser poco aplicable en la práctica, habida cuenta de lo siguiente: a) esos buques ya gozan de inmunidad frente al embargo preventivo en virtud de las normas armonizadas establecidas en los convenios sobre el embargo preventivo y b) la definición de “buque” comprende el requisito de que el buque en cuestión pueda ser “objeto de un embargo preventivo o de cualquier otra medida similar que pueda dar lugar a una venta judicial de conformidad con la ley del Estado de la venta judicial”.

¹⁷ El texto de la Convención figura en el anexo del documento A/RES/59/38.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párr. 40
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 40 a 42
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párr. 46
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párr. 48

4. Cuestiones no previstas en el artículo 3 con respecto al ámbito material de aplicación

a) Ventas que confieren un título de propiedad limpio

89. Como se indicó anteriormente (párr. 24), la convención se remite a las disposiciones sustantivas para circunscribir su ámbito de aplicación a las ventas judiciales que confieren un título de propiedad limpio. Al aplicar este criterio se reconoce que, en algunas jurisdicciones, los requisitos de notificación previstos en el artículo 4 son aplicables en una etapa del procedimiento de venta judicial en la que aún no se sabe si la venta llegará a conferir un título de propiedad limpio. También se evitan las dificultades que pueden derivarse de un requisito que obligue a comprobar el contenido de la legislación extranjera (es decir, si está previsto que una venta judicial confiera o no un título de propiedad limpio) para determinar el ámbito material de aplicación de la convención.

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párrs. 35 a 38, 92 y 93
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párr. 43
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 36 y 39 a 45
Informe del 38º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1053 , párrs. 13 a 15
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 43 a 47

b) Ventas forzosas en aplicación de la legislación tributaria, aduanera o penal

90. Durante la preparación de la convención se expresaron dudas acerca de la aplicabilidad de su régimen a la venta de buques que hayan sido apresados en aplicación de normas de derecho público, como el derecho tributario, aduanero o penal. No obstante, se consideró apropiado despejar esas dudas excluyendo esas ventas del ámbito de aplicación de la convención, en particular teniendo en cuenta que, en algunas jurisdicciones, un buque apresado en esas circunstancias aún podría enajenarse por venta judicial y el producto podría ponerse a disposición de los acreedores. En lugar de ello, se da respuesta a esa inquietud en la definición de “venta judicial”, en particular con el requisito del inciso ii) en el sentido de que el producto de la venta ha de ponerse a disposición de los acreedores (véanse los comentarios sobre el art. 2 a)).

Referencias a la labor preparatoria

<i>Documento</i>	<i>Referencia</i>
Informe del 35º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/973 , párrs. 18, 19, 79 y 90
Informe del 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1007 , párrs. 35 a 39
Informe del 37º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1047/Rev.1 , párrs. 30, 34 y 35
Informe del 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI	A/CN.9/1089 , párrs. 49 y 50
