



Asamblea General

Distr. general
22 de junio de 2018
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

51^{er} período de sesiones

Nueva York, 25 de junio a 13 de julio de 2018

Posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques: propuesta del Gobierno de Suiza

Nota de la Secretaría

1. En el marco de los preparativos para el 51^{er} período de sesiones de la Comisión, el Gobierno de Suiza presentó a la Secretaría una propuesta de posible labor futura de la CNUDMI sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques. En el anexo de la presente nota figura la traducción al español de la versión revisada del texto recibido por la Secretaría.



Anexo

Propuesta de posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques presentada por el Gobierno de Suiza

1. Introducción

En su 50º período de sesiones (Viena, 3 a 21 de julio de 2017), la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional observó la importancia de una propuesta (A/CN.9/923) presentada por el Comité Marítimo Internacional (CMI) en la que se señalaban los problemas que planteaba en todo el mundo la falta de reconocimiento en otras jurisdicciones de sentencias en que se ordenaba la venta de buques¹. Si bien varias delegaciones apoyaron la propuesta y expresaron interés en que se examinara, con sujeción a que los grupos de trabajo dispusieran de recursos y a que se mantuvieran las consultas necesarias con otras organizaciones, se convino en que sería útil que se proporcionara información adicional sobre la amplitud del problema².

Se sugirió “que el CMI procurara seguir desarrollando y promoviendo la propuesta mediante la celebración de un coloquio para proporcionar información adicional a la Comisión a fin de que esta pudiera adoptar una decisión fundamentada a su debido tiempo”³. La Comisión también estuvo de acuerdo en que la CNUDMI, por conducto de su secretaria, y los Estados apoyaran el coloquio que convocara el CMI para debatir y promover la propuesta y participaran en él⁴. La Comisión acordó volver a examinar la cuestión en un futuro período de sesiones⁵.

Con ese fin, atendiendo 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 las ventas judiciales transfronterizas de buques y el reconocimiento de dichas ventas.

En vista del resultado de las deliberaciones mantenidas durante el coloquio y del apoyo recibido de todos los sectores de actividad económica representados, el Gobierno de Suiza propone a la CNUDMI que considere la posibilidad de comenzar a trabajar en la preparación de un instrumento internacional que permita resolver las cuestiones transfronterizas relacionadas con el reconocimiento de las ventas judiciales de buques.

2. El coloquio

El Gobierno de Malta, por conducto de su Ministerio de Transporte, Infraestructura y Proyectos de Inversión en Obras, en colaboración con el CMI y la Asociación de Derecho Marítimo de Malta, acogió el coloquio el 27 de febrero de 2018 en la Cámara de Comercio de La Valetta (Malta). Los panelistas y los asistentes examinaron el alcance de los problemas relacionados con la venta judicial de buques, así como las posibles soluciones.

Se solicitó a los participantes que profundizaran en la propuesta presentada por el CMI a la Comisión, en la que se indicaba que los compradores, y los compradores posteriores, debían poder adquirir la propiedad de los buques vendidos judicialmente libres de todo gravamen y tener la posibilidad de cancelar la inscripción del buque en el registro en que estaba matriculado antes de su venta para inscribirlo en el registro elegido por el comprador, de modo que el buque pudiera comercializarse de manera adecuada, sin el riesgo de retrasos y litigios costosos. Esto, a su vez, permitiría que el buque comprado comerciara libremente y garantizaría la obtención de un precio mayor en beneficio de

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo segundo período de sesiones, Suplemento núm. 17 (A/72/17)*, párrs. 456 a 465.

² *Ibid.*, párr. 464.

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*, párr. 465.

⁵ *Ibid.*

todas las partes interesadas, incluidos los acreedores (que podrían ser autoridades portuarias y otros organismos públicos que hubiesen prestado servicios al propietario del buque)⁶.

3. Participación en el coloquio

Se señaló que la incertidumbre en torno al reconocimiento de las sentencias afectaba a una gran variedad de actividades económicas y Estados. El coloquio reunió a 174 participantes, entre ellos delegados de 60 países. Los delegados representaban a Gobiernos, incluidos Gobiernos de Estados del pabellón; el poder judicial; la comunidad jurídica; algunos sectores específicos, como propietarios de buques, bancos y financiadores, corredores marítimos, reparadores y constructores navales, proveedores de combustible, autoridades portuarias, fletadores, operadores de remolcadores y agentes marítimos; y varias organizaciones internacionales, como el Instituto de Armadores Marítimos Colegiados, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). En el coloquio también se recibió una comunicación escrita de la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes Marítimos. Los participantes explicaron de qué manera sus sectores de actividad económica y los Estados se veían afectados por la falta de armonía en cuanto al reconocimiento por los Estados de la venta judicial de un buque efectuada en otra jurisdicción.

a) Propietarios de buques

El representante de un conocido propietario de buques señaló cuatro de los aspectos más importantes relacionados con las ventas judiciales: 1) la seguridad jurídica; 2) la maximización del valor de los bienes; 3) la disponibilidad de financiación en el sector de los buques; y 4) la facilidad de la inscripción en el registro correspondiente después de la venta. Se afirmó que la falta de soluciones que tuvieran en cuenta esos aspectos distorsionaba el mercado de compraventa de buques y hacía disminuir el valor de los bienes en detrimento del sector en su conjunto.

En sus ponencias, formuladas en calidad de vendedores y posibles compradores, los propietarios de buques dejaron claro que su principal interés era la seguridad jurídica, que estaba manifiestamente ausente en el marco actual de las ventas judiciales. Se consideraba que, si se lograba dotar de mayor certeza al trámite de reconocimiento, aumentaría la valoración de los bienes, tanto en subastas como en ventas, lo que a su vez ampliaría la disponibilidad de financiación.

Se dijo también que todas las partes vinculadas al comercio marítimo (incluidos los propietarios de la carga, los bancos de financiación comercial, las compañías de seguros y otros) tenían interés en que no se impidiera la navegación de un buque debido a embargos preventivos innecesarios trabados por acreedores o propietarios anteriores, a pesar de que el buque se hubiera vendido por vía judicial. Se señaló que toda interrupción del tránsito sería inconveniente para el comercio y el transporte y generaría gastos y daños y perjuicios.

Hubo una clara indicación por parte de los propietarios de buques de que era necesario aclarar la situación mediante un instrumento internacional y de que el proyecto elaborado por el CMI podría resolver el problema de manera sencilla y pragmática⁷.

b) Financiadores, bancos de financiación de buques y corredores marítimos

Se hizo hincapié en que muchos bancos, independientemente de su ubicación, apoyaban la creación de un régimen internacional que permitiera mitigar los riesgos. Un destacado financiador de buques, que compartió la opinión de 11 bancos importantes de su

⁶ Véase [A/CN.9/923](#), párr. 5.

⁷ Los participantes en el coloquio se refirieron en varias ocasiones al proyecto de instrumento. Como se señala en el párrafo 3 del documento [A/CN.9/923](#), “[se] ha seguido analizando el tema y [se] ha preparado un proyecto de instrumento internacional en diversas reuniones posteriores, como la Conferencia de Beijing de 2012, la reunión de Dublín de 2013 y la Conferencia de Hamburgo de 2014, en que se finalizó y aprobó el proyecto de instrumento”.

jurisdicción, convino en que era necesario que hubiese certeza y puso de relieve el alto valor de los bienes en cuestión. Desde el punto de vista de los prestamistas, los mercados de buques se consideraban volátiles. Ante tal incertidumbre, se dijo que los bancos trataban de soslayar los problemas buscando soluciones amistosas, lo que generaba gastos adicionales. Se señaló que, en ausencia de una base internacional fiable para el reconocimiento de las ventas judiciales de buques, los compradores tendrían que asumir los riesgos cuando adquirieran la propiedad, lo que haría bajar los precios.

c) Registros de buques

El registrador de buques de pabellón maltés, que durante varios años ha sido el pabellón europeo enarbolado por más buques, que en conjunto superan los 72 millones de toneladas, describió la incertidumbre que emanaba de las ventas judiciales realizadas en el extranjero. Se señaló que la mayoría de los registros eran sistemas nacionales concebidos para la venta de buques nacionales en tribunales locales y se explicó la dificultad que existía para cancelar la inscripción de un buque en el registro cuando este se vendía en una jurisdicción extranjera. Se afirmó que la situación mejoraría considerablemente para todas las partes si el Estado donde se realizaba la venta expedía un certificado de venta judicial reconocido internacionalmente.

La opinión general fue que la creación de un instrumento centrado concretamente en el trámite de reconocimiento (en lugar de un proyecto amplio con normas relativas a la venta judicial propiamente dicha) sería un proyecto viable que aumentaría la probabilidad de que se aprobara un instrumento internacional de manera eficiente.

d) Comunidad jurídica

Profesionales del derecho de sistemas jurídicos de tradición anglosajona, romanista y mixtos citaron numerosos casos ocurridos en jurisdicciones de todo el mundo, en especial relacionados con el uso abusivo del procedimiento de embargo preventivo de buques, a fin de poner de relieve las lagunas existentes en la legislación internacional con respecto al reconocimiento por tribunales extranjeros de las ventas judiciales de buques. Hubo un consenso claro en cuanto a que el número de procesos generaba gastos y enfrentamientos innecesarios, con el consiguiente aumento de la devaluación de los bienes en el mundo comercial. A partir de su experiencia práctica representando a clientes de todas las ramas del sector, los participantes estuvieron de acuerdo en que era necesario llenar el vacío legal y permitir una transición sin dificultades del registro anterior al registro nuevo, y al nuevo propietario, liberando al buque vendido de todos los gravámenes que hubiesen podido existir sobre él antes de su venta judicial.

Se hizo referencia a la labor realizada por el CMI. Se entendió que la labor del CMI no consistía únicamente en realizar valiosos estudios exhaustivos de los problemas y sus posibles soluciones, sino que también demostraba un interés por aprobar normas adecuadas para los diversos sectores de actividad económica y compatibles con las distintas tradiciones jurídicas.

e) Proveedores de combustible y servicios

Los acreedores habituales de los buques estuvieron representados en el coloquio por los proveedores de combustible, que a menudo son también los propietarios de gabarras de suministro de combustible. Los acreedores pusieron de relieve la “necesidad de certeza, que en el clima económico actual eclipsa cualquier otra consideración comercial”. Se señaló que la preocupación principal de esos acreedores era el hecho de que trabajaban con márgenes de ganancia muy pequeños y que la adopción de cualquier medida que no se ajustara a pautas claras y unificadas entrañaba gastos y riesgos injustificables desde el punto de vista económico. En el coloquio se expresó apoyo a la creación de un régimen de reconocimiento, ya que introduciría normas claras y armonizadas y pesaría más que el interés de embargar preventivamente un buque después de su venta judicial en un intento por obtener fondos.

f) Intereses de la tripulación

En general se consideró que un trámite de reconocimiento simplificado sería beneficioso para la gente de mar que trabajaba a bordo de buques pertenecientes a propietarios que hubiesen incurrido en incumplimiento. Se dijo que la tripulación languidecía en diversos puertos del mundo por no poder abandonar el buque y por disponer de muy pocos medios de avituallamiento y suministro de combustible para mantener los generadores en funcionamiento. Se observó que, cuanto más duraban los trámites, mayor era el sufrimiento de los miembros de la tripulación, que tendrían dificultades para cobrar sus haberes y ser repatriados. La subdivisión de Malta de la ITF, que se ocupa de decenas de casos de este tipo, se mostró a favor de un instrumento que mitigara las penurias sufridas por la gente de mar y sus familias en esas situaciones.

g) Puertos y proveedores de servicios portuarios

El Capitán del Puerto de Malta explicó la importancia de que los procedimientos de venta judicial fueran lo más sencillos y rápidos posible, a fin de facilitar la gestión del problema de los buques abandonados, que causaba graves perjuicios a los puertos y entorpecía las operaciones comerciales.

h) Gobierno de Malta

El Sr. Ian Borg, Ministro de Transporte, Infraestructura y Proyectos de Inversión en Obras, explicó que Malta, como consecuencia directa de ser el pabellón de Europa que enarbolaban más buques y estar situada en el centro del Mediterráneo, se dedicaba principalmente a prestar servicios a la comunidad comercial internacional.

Se señaló que Malta tenía un régimen jurídico muy avanzado, sólido y eficiente que preveía tanto la venta judicial en subasta como un prestigioso sistema de ventas privadas aprobadas judicialmente. Se dijo que todas las empresas, financiadores y constructores navales que tenían hipotecas inscritas en el Registro de Buques de Malta, así como los cientos de proveedores de servicios, incluidos los de reparación naval, suministro de combustible, avituallamiento de buques, tripulación, manipulación de la carga, transbordo y servicios prestados al sector del petróleo y el gas, necesitaban tener la tranquilidad de saber que podían recurrir a la venta judicial en Malta en caso de que el propietario incurriese en incumplimiento y que esas ventas se reconocerían en todo el mundo. Ello ofrecería certeza a los compradores interesados, con lo que aumentaría el valor del buque durante la venta.

El Ministro agradeció al CMI su iniciativa de reunir a diversas ramas del sector marítimo con el fin de examinar el tema pertinente. Según sus palabras, “disponer de un instrumento internacional sobre el reconocimiento de la venta judicial de buques es un paso importante que tiene por objeto introducir un grado considerable de estabilidad y uniformidad en un aspecto destacado del comercio marítimo. La participación de Malta en el examen de este importante instrumento es indispensable”.

4. Posibles soluciones y viabilidad

En el coloquio se determinó que los principales problemas y obstáculos observados en el comercio y el entorno marítimo eran los siguientes:

- la falta de seguridad jurídica con respecto a la propiedad libre de gravámenes que toda venta judicial pretende transmitir al comprador, lo que ha dado lugar a problemas en el procedimiento de cancelación de la inscripción registral de un buque en el país del pabellón anterior;
- los obstáculos relativos al reconocimiento de los efectos de la venta judicial en cuanto a la extinción de todos los gravámenes y embargos anteriores;
- el aumento de los gastos de transacción cuando existen desavenencias en torno a la venta judicial forzada de un buque y el riesgo de tener que realizar trámites costosos o hacer pagos abultados para disuadir a antiguos acreedores de que intenten obtener el embargo preventivo del buque después de su venta judicial;

- la ponderación de esos riesgos al evaluar el precio que se ofrecerá en una venta judicial, lo que determina una reducción del valor de los bienes recuperables en detrimento de todos los acreedores (como la tripulación, los financiadores, los propietarios de la carga, los puertos, los agentes, los proveedores de combustible, los operadores de gabarras, etc.) del antiguo propietario del buque como consecuencia de una venta judicial menos favorable debido a la falta de certeza en cuanto a si será reconocida por los tribunales y las autoridades; y
- la disminución del producto de la venta, que conduce a una tendencia a la baja de la valoración de los buques por los corredores, lo que a su vez provoca una caída general en el valor de los buques en todo el mercado.

Hubo consenso entre los delegados y los panelistas con respecto a que:

- todas las partes se veían afectadas negativamente por la falta de seguridad jurídica;
- desde el punto de vista jurídico, ese problema podía solucionarse adoptando un instrumento sobre el reconocimiento de la venta judicial de buques;
- el proyecto de instrumento preparado por el CMI sería una referencia útil si la CNUDMI decidía comenzar a trabajar en el tema;
- la CNUDMI era el foro adecuado para resolver cuestiones que entrañaran efectos perniciosos para el comercio transfronterizo. Se observó que la CNUDMI tenía experiencia en asuntos estrechamente vinculados con este tema, como la insolvencia transfronteriza y los valores. Los métodos de trabajo de la CNUDMI, que permiten la participación activa de las organizaciones internacionales del sector marítimo, también facilitarían la preparación de un instrumento que contaría con un amplio apoyo en todos los sectores.

5. Conclusión

El coloquio generó un amplio consenso en favor de la elaboración de un instrumento internacional para solucionar los problemas derivados de la falta de armonía entre los Estados en cuanto al reconocimiento de las ventas judiciales de buques en otra jurisdicción. Por tal motivo, Suiza propone que la CNUDMI emprenda la labor de preparación de un instrumento internacional sobre la venta judicial de buques en el extranjero y su reconocimiento. Cabe señalar que el CMI ha trabajado intensamente para detectar los problemas y encontrar posibles soluciones respecto de este tema, y que esa labor ha sido respaldada por varios Estados y sectores de actividad económica. El trabajo realizado por el CIM constituye un punto de partida útil para la labor futura de la CNUDMI al respecto, ofrece orientación para un grupo de trabajo e indica la dirección que podría tomarse.
