



Asamblea General

Distr. limitada
14 de febrero de 2019
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo VI (Venta Judicial de Buques)
35º período de sesiones
Nueva York, 13 a 17 de mayo de 2019

Propuestas del Comité Marítimo Internacional (CMI) y de Suiza acerca de una posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques

Nota de la Secretaría

1. En el marco de los preparativos del 50º período de sesiones de la Comisión (Viena, 3 a 21 de julio de 2017), el Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó una propuesta (la “propuesta del CMI”) acerca de una posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques ([A/CN.9/923](#)). Para facilitar la labor del Grupo de Trabajo, se reproduce el texto de la propuesta del CMI como anexo I de la presente nota.
2. En su 51º período de sesiones (Nueva York, 25 de junio a 13 de julio de 2018), la Comisión examinó una propuesta de seguimiento presentada por el Gobierno de Suiza ([A/CN.9/944/Rev.1](#)) en la que se incluían los resultados y las conclusiones de un coloquio de alto nivel sobre el tema que había tenido lugar en La Valetta (Malta) el 27 de febrero de 2018. El texto de esa propuesta se reproduce como anexo II de la presente nota.



Anexo I

Propuesta del Comité Marítimo Internacional acerca de una posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques

1. Introducción

El Comité Marítimo Internacional (CMI) existe desde 1897, año en que fue creado por varios representantes visionarios del ámbito gubernamental y empresarial que estaban decididos a tratar de lograr la uniformidad del derecho internacional en relación con el transporte marítimo. El objetivo del CMI, enunciado en el artículo 1 de su Constitución, es:

“... contribuir con todos los medios y actividades pertinentes a la unificación del derecho marítimo en todos sus aspectos. A tal fin promoverá la creación de asociaciones nacionales de derecho marítimo y cooperará con otras organizaciones internacionales”.

Forman parte del CMI más de 50 asociaciones nacionales de derecho marítimo de todo el mundo.

2. Antecedentes del proyecto sobre la venta judicial

A raíz de la presentación en 2007 de un artículo del Profesor Henry Li, de China, en que se señalaban los problemas que se planteaban en todo el mundo cuando no se reconocían en otras jurisdicciones sentencias por las que se ordenaba la venta de buques, el Consejo Ejecutivo del CMI propuso que un grupo de trabajo internacional realizara un estudio preliminar de las cuestiones relacionadas con la venta judicial de buques.

3. El proyecto de instrumento internacional

El CMI comenzó su labor en este ámbito enviando a las asociaciones de derecho marítimo miembros del CMI un cuestionario detallado, cuyos resultados se examinaron en un coloquio celebrado en octubre de 2010 en Buenos Aires. Los miembros del Grupo de Trabajo Internacional resumieron las respuestas recibidas hasta ese momento de 19 asociaciones de derecho marítimo. Desde entonces, el CMI ha seguido analizando el tema y 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. En la Asamblea del CMI celebrada en Hamburgo en 2014, la Asociación de Derecho Marítimo de China propuso que se aprobara el texto definitivo del proyecto de instrumento internacional. La propuesta fue respaldada por 24 votos afirmativos y recibió 2 abstenciones y ningún voto en contra. Los 24 votos a favor fueron emitidos por las asociaciones nacionales de derecho marítimo de Alemania, la Argentina, Australia, Bélgica, el Canadá, China, Dinamarca, España, los Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, el Japón, Malta, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, los Países Bajos, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República de Corea, Suecia, Suiza y Turquía. Se abstuvieron dos asociaciones nacionales de derecho marítimo: las del Brasil y Polonia. Durante su elaboración, el proyecto recibió un amplio apoyo de las delegaciones.

Se consideró que un instrumento internacional sencillo y en su mayor parte de naturaleza procesal que tratara del reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras colmaría las lagunas del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, el Convenio Internacional relativo al Embargo Preventivo de Buques Destinados a la Navegación Marítima de 1952 y el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999 y satisfaría las necesidades comerciales del sector.

4. La gran proporción de ventas judiciales

Si bien no se ha llevado a cabo una recopilación exhaustiva de información sobre el número de buques vendidos por vía judicial, los datos proporcionados por cuatro importantes jurisdicciones marítimas de Asia (la República de Corea, China, Singapur y el Japón) indican que en esos países se vendieron judicialmente más de 480 buques al año entre 2010 y 2014. De ello se desprende que se contarían por centenares las ventas de buques que cada año se beneficiarían de la certeza ofrecida por el proyecto de instrumento internacional.

Es evidente que cada año se venden muchos cientos de buques por medio de alguna forma idónea de venta judicial. La causa o causas subyacentes de las ventas judiciales pueden ser numerosas, pero suelen incluir la falta de pago de deudas vencidas y el endeudamiento del propietario del buque.

5. Transmisión de la propiedad libre de obligaciones y gravámenes; cambio de pabellón

El comprador, así como los compradores posteriores, deben poder adquirir la propiedad del buque vendido judicialmente libres de obligaciones y gravámenes y tener la posibilidad de sustituir el pabellón con que estaba matriculado el buque antes de su venta por el pabellón del Estado en cuyo registro decida inscribirlo el comprador, de modo que el buque se pueda comercializar de manera adecuada, sin el riesgo de retrasos y litigios costosos. Esto, a su vez, permitirá explotar libremente el buque comprado y garantizará que, cuando se venda, se obtenga por él un precio mayor en beneficio de todas las partes interesadas, incluidos los acreedores (que podrían ser autoridades portuarias y otras instituciones públicas que hayan prestado servicios al propietario del buque).

Cabe destacar el importante principio jurídico inherente a las ventas judiciales según el cual ningún buque que se haya vendido judicialmente, salvo contadas excepciones, debería poder ser objeto de un embargo preventivo por créditos nacidos antes de su venta judicial. Si los compradores y quienes los financian pierden la confianza en que previsiblemente obtendrán la propiedad libre de obligaciones y gravámenes y podrán cambiar el pabellón del buque después de adquirirlo en una venta judicial, el proceso pierde atractivo y eficacia para el comprador y otros acreedores del propietario del buque que va a ser vendido judicialmente.

La compra de buques generalmente se financia con un préstamo hipotecario concedido por un banco cuya principal garantía de reembolso es el propio buque hipotecado. Cuando haya recibido un amplio apoyo, el instrumento internacional permitirá a los bancos conceder financiación para la compra de buques con mayor confianza en que en una venta judicial se obtendrá su valor de mercado y no el valor realizable menor que se obtiene cuando existe el riesgo, como en la actualidad, de que el buque sea embargado preventivamente por créditos anteriores a la venta judicial, y en razón de una pérdida general de confianza en la inviolabilidad del proceso.

6. Pronunciamientos judiciales

En el caso inglés “Acrux”¹, el juez Hewson confirmó que los tribunales debían reconocer “las ventas realizadas en debida forma por tribunales marítimos o tribunales de presas competentes en el extranjero, pues es parte de la *comitas gentium* y contribuye al bienestar general del comercio marítimo internacional”².

En el estudio del CMI también se destacaron algunos pronunciamientos judiciales de diversas jurisdicciones en que se habían puesto de relieve las dificultades encontradas por las partes para que otro tribunal reconociera la venta judicial de un buque realizada en el extranjero. Un tribunal canadiense llegó a decir en su sentencia que esa cuestión solo podía resolverse mediante un instrumento internacional que regulara la venta

¹ [1962] Vol. 1, *Lloyd's Law Reports*, pág. 405.

² *Ibid.*, pág. 409.

judicial de buques y su ejecución. Además de los casos de que se informó, hay otros muchos que no se han comunicado y algunos que no se han examinado judicialmente por completo y que son conocidos por la comunidad jurídica especializada en el ámbito marítimo.

Lo que es más importante, los tribunales de muchos países han señalado que la necesidad de que se reconozcan las ventas judiciales realizadas por tribunales competentes extranjeros forma parte de la *comitas gentium* y contribuye al bienestar general del comercio internacional.

Actualmente, no hay ningún instrumento internacional que trate del reconocimiento de las ventas judiciales. Tampoco existe ninguno que proteja adecuadamente a los compradores frente a créditos anteriores, ni que se ocupe de la cancelación de la inscripción de un buque en un registro nacional cuando el buque cambia de pabellón o de su posterior inscripción en otro registro nacional.

Dado que no existe hoy en día ningún instrumento internacional relativo al reconocimiento de las ventas judiciales de buques en el extranjero, se puede afirmar con cierta confianza que, a este respecto, el transporte marítimo no es seguro ni eficiente y dificulta más que promueve el comercio internacional y la economía mundial. La necesidad de que intervengan las organizaciones intergubernamentales e internacionales ha sido reconocida claramente tanto por órganos judiciales como por organismos marítimos nacionales e internacionales. El reconocimiento de las ventas judiciales de buques en el extranjero es fundamental para el derecho marítimo internacional.

Las dificultades que se plantean cuando un país no reconoce una orden de venta judicial de un buque dictada en otro país se han resumido brevemente del modo siguiente:

- 1) Es una afrenta para el tribunal y el Estado que ordenaron la venta;
- 2) Constituye la negativa de un país a respetar las sentencias de un tribunal de otro país y una excepción a una norma observada por la mayoría de las naciones del mundo;
- 3) Si otros países, u otros deudores, decidieran seguir este mal ejemplo, podría generarse una confusión en la materia que solo puede controlarse de manera eficaz con la buena fe de todas las naciones marítimas³.

El reconocimiento de las ventas judiciales a nivel internacional también se puso de relieve en el caso canadiense relativo al buque "Galaxias"⁴, en que el tribunal señaló lo siguiente:

- 1) Si bien un comprador en una venta judicial adquirirá la propiedad libre de obligaciones y gravámenes de conformidad con la legislación del Canadá y a pesar de que es evidente que los tribunales canadienses desean y esperan que los tribunales y Gobiernos de otras naciones respeten sus órdenes y sentencias, especialmente en el ámbito del derecho marítimo, esta no es, sin embargo, una esfera sobre la que una jurisdicción nacional ejerza control, ni tampoco corresponde que intente hacerlo;
- 2) Se precisa una regulación internacional de las ventas judiciales; y
- 3) A fin de promover la libre circulación del tráfico marítimo, los países han convenido, en términos generales, en aplicar un conjunto uniforme de leyes y reglamentos de derecho marítimo. Sin embargo, esto no impediría a un país ignorar o excluir por completo y lícitamente una práctica generalmente aceptada o un precepto legal reconocido universalmente en asuntos marítimos o incluso una norma jurídica que pudiera haber aprobado ese país anteriormente por medio de un tratado. Esto es lo que implica precisamente la jurisdicción territorial y esta es la situación con la que debemos

³ Magistrado Vicepresidente Noel, *Vrac Mar Inc. v Demetries Karamanlis et al* [1972] FC 430, pág. 434 (Canadá).

⁴ (1988) LMLN 240, sentencia del Tribunal Federal del Canadá.

convivir hasta que exista una autoridad internacional que ejerza una jurisdicción superior que prevalezca en todo el mundo⁵.

Al examinar las resoluciones de otros tribunales en las que se ordenaba la venta judicial de buques sin garantizar la transmisión de la propiedad libre de obligaciones y gravámenes, el mismo tribunal señaló que los abogados especializados en derecho marítimo y todos los legos en el ámbito del transporte marítimo que participaran de alguna forma en la compra o la venta de buques considerarían en todos los casos que esto reduciría en gran medida el importe que podía obtenerse de la venta judicial de buques y haría que algunos buques fueran totalmente invendibles. Así pues, las consiguientes ofertas bajas presentadas en la subasta realizada por el tribunal que conociera del caso frustrarían el cobro de los créditos legítimos de muchos acreedores nacionales y extranjeros.

A fin de que el reconocimiento de las ventas judiciales de buques en el extranjero se acepte de manera uniforme mediante un instrumento internacional, la participación de la CNUDMI sería de gran provecho para la comunidad marítima internacional.

Se debería ofrecer la protección necesaria y suficiente a los compradores de buques en ventas judiciales limitando los recursos de que disponen las partes interesadas para impugnar la validez de la venta judicial y la posterior transmisión de la propiedad del buque.

7. Otros tratados

El Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 no ha tenido éxito, ya que contiene disposiciones controvertidas que no resuelven los problemas relativos al reconocimiento de las ventas judiciales en el extranjero y su formulación a ese respecto deniega más que otorga el reconocimiento de la venta judicial. No obstante, en la medida de lo posible, el proyecto de instrumento internacional se ha preparado de tal modo que sus disposiciones no contradigan las de ese Convenio.

El Convenio Internacional relativo al Embargo Preventivo de Buques Destinados a la Navegación Marítima de 1952, si bien tiene por objeto regular los créditos que se pueden ejecutar mediante el embargo preventivo de un buque, no contiene disposiciones sobre la venta judicial de buques.

En el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999 se menciona la venta judicial o forzosa de buques, pero únicamente en el artículo 3, párrafo 3, en que se permite, como excepción a la regla general, el embargo preventivo de un buque propiedad de una persona que no esté obligada al pago del crédito.

8. Organización Marítima Internacional (OMI)

El CMI se dirigió por primera vez al Comité Jurídico de la OMI en vista de su anterior participación en la preparación del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval y le presentó información en 2015 con miras a solicitar oficialmente, 12 meses después, que añadiera esta labor a su programa.

En junio de 2016 se hizo otra presentación. Se necesitaban dos patrocinadores y, en el período previo a la reunión que el Comité Jurídico de la OMI celebraría en 2016, China y la República de Corea acordaron patrocinar la labor. El Comité Jurídico de la OMI no aceptó la propuesta de incluirla en su programa, pero dejó abierta la opción de que se planteara de nuevo más adelante.

En ese momento, los delegados expresaron, entre otras, las siguientes opiniones: si bien se entendía que era un tema importante y de interés para el Comité, algunos delegados consideraban que se trataba de una cuestión de derecho privado y mercantil en la que, por tanto, no tenía competencia; algunas delegaciones parecían no estar dispuestas a asumir una nueva labor, aunque otras destacaron que en sus legislaciones nacionales se aceptaban las ventas judiciales de buques realizadas en el extranjero y que ello entrañaba

⁵ *Ibid.*, pág. 11 de la sentencia.

muchas ventajas, en particular porque ofrecía certeza a las partes interesadas; otras delegaciones señalaron que también era una cuestión importante para el sector portuario, dado que los embargos preventivos de buques podían menoscabar la eficiencia de las operaciones portuarias.

9. Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado

Después de que el Comité Jurídico de la OMI se negara a asumir este proyecto, el CMI se dirigió a la Conferencia de La Haya, que estaba trabajando en un proyecto sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias extranjeras. Algunos representantes del CMI asistieron a la reunión de la Comisión Especial sobre el Reconocimiento y la Ejecución de Sentencias Extranjeras de la Conferencia de La Haya, celebrada del 16 al 24 de febrero de 2017, en la que, en nombre del CMI y por medio de una presentación, propusieron que la Comisión incluyera en su labor el proyecto de instrumento sobre la venta judicial de buques del CMI. Sin embargo, la Comisión decidió no seguir esa vía. Así pues, se invitó al CMI a que presentara un documento de información al Consejo de la Conferencia de la Haya el 15 de marzo de 2017, de modo que el Consejo, en la reunión que celebraría en 2018, pudiera examinar la inclusión del proyecto en su programa de trabajo como un nuevo tema independiente. En ese momento algunas delegaciones expresaron la opinión de que podría ser más apropiado que quien se ocupara de un tema tan abstruso y específico de un sector fuese la CNUDMI, y otras prefirieron no asumir nuevas tareas hasta que se finalizara el programa que estaban llevando a cabo. La cuestión volvería a examinarse en la reunión del Consejo de la Conferencia de La Haya que se celebraría en 2018.

10. Conclusión

El hecho de que los Estados no reconozcan la venta judicial de un buque realizada en otra jurisdicción socava la confianza de la comunidad marítima internacional en el sistema de ventas judiciales. Esas ventas solo recibirán apoyo y permitirán obtener valores adecuados por los buques si los posibles compradores pueden confiar en que adquirirán la propiedad del buque libre de obligaciones y gravámenes y en que podrán cancelar la matrícula del buque en su registro anterior e inscribirlo en el que elijan. A partir de ahí, el comprador también debe poder explotar el buque sin que esté sujeto a un embargo preventivo por créditos nacidos antes de su venta judicial.

El CMI ya ha trabajado con la CNUDMI, y la ocasión más reciente fue la elaboración del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (las “Reglas de Rotterdam”), de 2008. Se nombró a miembros de las asociaciones de derecho marítimo para que formaran parte de las delegaciones nacionales y pudieron prestar asistencia a la CNUDMI en la elaboración de esas Reglas, que habían sido redactadas inicialmente por el CMI. El CMI no espera que la CNUDMI apruebe automáticamente su proyecto de instrumento internacional. Le tranquilizan la cobertura “universal” de la CNUDMI por el número de Estados que participan en las negociaciones y el hecho de que sea una organización especializada en derecho internacional privado con experiencia en la elaboración de normas de derecho comercial y mercantil internacional.

Por lo antes expuesto, el CMI solicita a la CNUDMI que añada este tema a su programa de trabajo. Si la Comisión decidiera incluirlo (ya sea de manera independiente o junto con otro organismo), el CMI no seguiría adelante con las solicitudes formuladas a la OMI y a la Conferencia de La Haya para que se ocupen de esta labor.

Anexo II

Propuesta del Gobierno de Suiza acerca de una posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques

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 el no reconocimiento en otras jurisdicciones de sentencias en las que se ordenaba la venta de buques⁶. Si bien varias delegaciones apoyaron la propuesta y expresaron interés en que se examinara, a condición de que los grupos de trabajo dispusieran de recursos y se mantuvieran las consultas necesarias con otras organizaciones, se convino en que sería útil que se proporcionara información adicional sobre la amplitud del problema⁷.

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”⁸. 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 él.⁹ La Comisión acordó volver a examinar la cuestión en un futuro período de sesiones¹⁰.

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 “[E]l comprador, así como los compradores posteriores, deben poder adquirir la propiedad del buque vendido judicialmente libre de obligaciones y gravámenes y tener la posibilidad de sustituir el pabellón con que estaba matriculado el buque antes de su venta por el pabellón del Estado en cuyo registro decida inscribirlo el comprador, de modo que el buque se pueda comercializar de manera adecuada, sin el riesgo de retrasos y litigios costosos. Esto, a su vez, permitirá explotar libremente el buque comprado y garantizará que, cuando se venda, se obtenga por él un precio mayor en beneficio de todas las partes interesadas, incluidos los acreedores (que

⁶ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo segundo período de sesiones, Suplemento núm. 17 (A/72/17)*, párrs. 456 a 465.

⁷ *Ibid.*, párr. 464.

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*, párr. 465.

¹⁰ *Ibid.*

podrían ser autoridades portuarias y otras instituciones públicas que hayan prestado servicios al propietario del buque)”¹¹.

3. Participación en el coloquio

Se señaló que la incertidumbre en torno al reconocimiento de las sentencias afectaba a una amplia gama 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 de abanderamiento; 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 y los Estados se veían afectados por la falta de armonía entre los Estados con respecto al reconocimiento de las ventas judiciales de buques efectuadas 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 solicitados por acreedores o propietarios anteriores, a pesar de que el buque se hubiera vendido judicialmente. Se señaló que toda interrupción del tránsito sería inconveniente para el comercio y el transporte marítimos 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 pragmática¹².

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 jurisdicción, convino en que era necesario que hubiese certeza y puso de relieve el alto

¹¹ Véase [A/CN.9/923](#), párr. 5.

¹² 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”.

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 un fundamento 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 el precio de los buques vendidos judicialmente.

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 inscribir las ventas de buques nacionales realizadas por tribunales locales y se explicó la dificultad que existía para cancelar la matrícula registral de un buque 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 a nivel internacional.

La opinión general fue que la creación de un instrumento que se centrara 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 algunos en que se había hecho un 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, contribuyendo así a una mayor devaluación de los bienes en el mundo comercial. A partir de su experiencia práctica representando a clientes de todas las ramas del sector naviero, los participantes estuvieron de acuerdo en que era necesario llenar el vacío legal y permitir una transición sin dificultades del registro anterior al registro siguiente y al nuevo propietario, liberando al buque vendido de todas las cargas 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 abastecimiento 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 entrañaría 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 beneficiaría a la gente de mar que trabajara a bordo de buques cuyos propietarios hubiesen incurrido en incumplimiento. Se dijo que había tripulaciones que languidecían en diversos puertos del mundo, impedidas de abandonar el buque y con muy pocos víveres y combustible para mantener los generadores en funcionamiento. Se observó que, cuanto más duraban los trámites, mayor era el sufrimiento de los tripulantes, que tendrían grandes 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 internacional del comercio marítimo.

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, aprovisionamiento 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 esa venta se reconocería 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 relevante del comercio marítimo. La participación de Malta en el debate sobre 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 marítimos eran los siguientes:

- la falta de seguridad jurídica con respecto a la propiedad libre de obligaciones y gravámenes que toda venta judicial pretende transmitir al comprador, lo que da lugar a problemas en el procedimiento de cancelación de la matrícula en el país del pabellón anterior;
- los obstáculos relativos al reconocimiento de los efectos de la venta judicial en cuanto a la extinción de todas las cargas y privilegios anteriores;
- el aumento de los gastos de transacción cuando existen desavenencias en torno a la ejecución de la venta judicial del buque y el riesgo de tener que realizar trámites costosos o hacer pagos abultados para disuadir a antiguos acreedores de solicitar 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 perjudicadas por la falta de seguridad jurídica;
- desde el punto de vista jurídico, ese problema podía solucionarse con la aprobación de 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 relacionados 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 contara con el amplio respaldo de todos los sectores.

5. Conclusión

El coloquio generó un amplio consenso a favor de la elaboración de un instrumento internacional con el fin de 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.