



# Asamblea General

Distr. limitada  
13 de febrero de 2020  
Español  
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para  
el Derecho Mercantil Internacional**  
**Grupo de Trabajo VI (Venta Judicial de Buques)**  
**37º período de sesiones**  
Nueva York, 20 a 24 de abril de 2020

## Nota que acompaña a la segunda versión revisada del proyecto de Beijing

Nota de la Secretaría

### Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	2
II. Cuestiones que se someten a examen . . . . .	2
A. Forma del instrumento. . . . .	2
B. Ámbito geográfico de aplicación . . . . .	2
C. Tipos de buques comprendidos en el instrumento. . . . .	2
D. Archivo centralizado en línea . . . . .	4
E. Copias y traducciones autenticadas del certificado. . . . .	6
F. Condiciones para atribuir efectos internacionales. . . . .	7
G. Función de los requisitos de notificación. . . . .	7
H. Aplicación de los motivos de denegación . . . . .	8



## I. Introducción

1. La presente nota acompaña a la segunda versión revisada del proyecto de Beijing que figura en el documento [A/CN.9/WG.VI/WP.87](#) y en ella se destacan algunas cuestiones generales que se someten al Grupo de Trabajo para que las examine en su 37º período de sesiones.

## II. Cuestiones que se someten a examen

### A. Forma del instrumento

2. El proyecto de Beijing fue concebido originariamente como tratado. En el 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo, se apoyó ampliamente la idea de seguir trabajando sobre la base de la suposición de que el proyecto de instrumento revestiría finalmente la forma de convención, pero el Grupo de Trabajo también acordó que adoptaría una decisión definitiva al respecto en un futuro período de sesiones ([A/CN.9/1007](#), párr. 99). La segunda versión revisada se presenta en forma de tratado e incluye diversas cláusulas finales. En su 37º período de sesiones, el Grupo de Trabajo tal vez desee adoptar una decisión definitiva sobre la forma del instrumento.

### B. Ámbito geográfico de aplicación

3. No se ha decidido si el instrumento, en caso de adoptar la forma de un tratado, será aplicable a las ventas judiciales realizadas en un Estado que no sea parte en la convención. Aunque el Grupo de Trabajo no ha examinado en detalle el ámbito geográfico de aplicación del instrumento, ya se han expresado algunas dudas con respecto a la aplicación del régimen de reconocimiento a esas ventas ([A/CN.9/973](#), párrs. 47, 52 y 53). Se elaboró la segunda versión revisada partiendo de la base de que el régimen de reconocimiento se aplicará únicamente entre Estados partes (véase, por ejemplo, el nuevo art. 1). En su 37º período de sesiones, el Grupo de Trabajo tal vez desee manifestar su conformidad con este enfoque.

### C. Tipos de buques comprendidos en el instrumento

4. Se planteó la pregunta en el Grupo de Trabajo de si el instrumento sería aplicable únicamente a la venta judicial de buques de navegación marítima, o si también se aplicaría a los buques utilizados para la navegación interior. Si bien algunos participantes dieron por sentado que el instrumento no se aplicaría al segundo grupo de buques, otros se manifestaron a favor de incluirlos en su ámbito de aplicación. Se señaló que, si el instrumento se aplicaba a los buques utilizados para la navegación interior, podría superponerse a la Convención relativa a la Matriculación de Buques de Navegación Interior (1965) (“Convención de Ginebra”), en particular su Protocolo núm. 2 relativo al Embargo y la Venta Forzosa de Buques destinados a la Navegación Interior<sup>1</sup>. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que analizara la relación entre la Convención de Ginebra y un futuro instrumento y que le presentara sus conclusiones para examinarlas en su 37º período de sesiones ([A/CN.9/1007](#), párrs. 30 y 31).

#### 1. Tratados de derecho marítimo aplicables a los buques de navegación marítima

5. El calificativo “de navegación marítima” atribuido a un buque o una embarcación figura en varios tratados internacionales de derecho marítimo a los que el Grupo de Trabajo ha hecho referencia en las deliberaciones que ha mantenido hasta la fecha. Por ejemplo:

---

<sup>1</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1281, núm. 21114.

a) Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima (1952)<sup>2</sup>: El título del Convenio indica que se aplica a los buques “de navegación marítima”, si bien en el Convenio no se define el término “buque” ni se excluyen expresamente de su ámbito de aplicación los buques utilizados para la navegación interior. Siendo que se trata a fin de cuentas de una cuestión de interpretación del texto, se ha sostenido que el Convenio se aplica a los buques tanto de navegación marítima como de navegación interior<sup>3</sup>;

b) Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques (1999)<sup>4</sup> (“Convenio sobre el Embargo Preventivo de 1999”): Si bien no define el término “buque”, este Convenio permite que los Estados excluyan de su aplicación a “los buques que no sean de navegación marítima” (art. 10, párr. 1 a)). También permite que los Estados declaren que determinadas normas previstas en un “tratado sobre vías de navegación interior” prevalezcan sobre las disposiciones correspondientes del Convenio (art. 10, párr. 2);

c) Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993)<sup>5</sup>: El artículo 13 de este Convenio dispone que, salvo que se disponga otra cosa, sus disposiciones se aplicarán a “todos los buques de navegación marítima”.

6. En ninguno de estos tratados se define el calificativo “de navegación marítima” referido a buques o embarcaciones. Se ha sostenido que, en el contexto del Convenio sobre el Embargo Preventivo de 1999, el término depende de la utilización o la finalidad del buque y no de su capacidad de navegación, de modo que un buque destinado a las vías de navegación interior no es “de navegación marítima” aunque sea capaz de navegar por el mar y un buque destinado a la navegación por el mar sigue siendo “de navegación marítima” aunque navegue en algún momento dado por vías de navegación interior<sup>6</sup>. Al mismo tiempo, han fracasado los intentos por definir ese calificativo en los tratados internacionales de derecho marítimo<sup>7</sup>. De hecho, el Grupo de Trabajo Internacional del Comité Maritime International (CMI) tomó la decisión de no limitar el proyecto de Beijing a la venta judicial de buques “de navegación marítima” alegando que ello podría “generar interpretaciones contradictorias innecesarias”<sup>8</sup>. Por otra parte, si bien puede resultar difícil convenir en qué es un buque de navegación marítima, parece haber acuerdo general con respecto a las dos afirmaciones siguientes: en primer lugar, los buques de navegación marítima y los buques utilizados para la navegación interior se excluyen mutuamente y, en segundo lugar, el término “buque”, sin más calificativo, no excluye necesariamente los buques utilizados para la navegación interior.

## 2. La Convención de Ginebra y su Protocolo núm. 2

7. La Convención de Ginebra está actualmente en vigor en nueve Estados<sup>9</sup> y está abierta a la adhesión únicamente de los miembros de la Comisión Económica para Europa (CEPE), bajo cuyos auspicios se celebró, así como de los Estados admitidos en la CEPE con carácter consultivo. Siete de los Estados en los que está en vigor han aceptado el Protocolo núm. 2, que se aplica al “embargo” (incluido el embargo preventivo) y la “venta forzosa” (incluida la venta judicial) de “todo buque utilizado para la navegación interior”. El Protocolo núm. 2 trata específicamente de diversos asuntos

<sup>2</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 439, núm. 6330.

<sup>3</sup> Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions* (3ª ed., Londres, 2000), párr. I.34.

<sup>4</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2797, núm. 49196.

<sup>5</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2276, núm. 40538.

<sup>6</sup> Berlingieri, párr. II.18.

<sup>7</sup> Véanse, por ejemplo, los trabajos preparatorios del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo (1976) publicados en CMI, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996* (Amberes, 2000), págs. 41 a 46.

<sup>8</sup> Grupo de Trabajo Internacional del CMI, “Commentary on the 2nd Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sale of Ships”, *CMI Yearbook 2011–2012* (Amberes, 2012), pág. 127.

<sup>9</sup> Austria, Belarús, Croacia, Francia, Luxemburgo, Montenegro, Países Bajos, Serbia y Suiza.

relacionados con las ventas judiciales que también se encuentran regulados en el proyecto de instrumento, a saber, los requisitos de notificación (art. 21), los efectos internacionales de la venta judicial (art. 19) y la cancelación de la inscripción e inscripción de un buque en el registro tras su venta judicial (art. 22).

8. Si el Grupo de Trabajo conviniera en incluir los buques de navegación interior en el proyecto de instrumento (o al menos en no excluirlos expresamente), parecería, en efecto, que se solaparían en parte el proyecto de instrumento y el Protocolo núm. 2, lo cual obedecería en particular a los siguientes motivos:

a) La definición de “buque” que figura en el artículo 2 i) del presente proyecto no exige que el buque sea “de navegación marítima” (cabe recordar la conclusión anterior de que el término “buque” no excluía necesariamente los buques de navegación interior); y

b) El presente proyecto prevé que el buque pueda estar inscrito en el registro de buques o en otro “registro equivalente”, lo cual podría interpretarse en el sentido de que abarca los registros en que se inscriban los buques de navegación interior (cabe señalar que la Convención de Ginebra obliga a todos los Estados partes a llevar un registro específico de los buques de navegación interior (art. 2, párr. 1) y al mismo tiempo prohíbe la inscripción de este tipo de buques en otro registro, incluido el registro de buques (art. 3, párr. 3).

9. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar la posibilidad de mantener el criterio de que la Convención de Ginebra y su Protocolo núm. 2 se apliquen a los Estados partes en esos instrumentos. A tal efecto se ha añadido la correspondiente disposición al artículo 14 de la segunda versión revisada, que se somete al examen del Grupo de Trabajo.

## **D. Archivo centralizado en línea**

10. El Grupo de Trabajo convino en que podría utilizarse un archivo centralizado en línea para publicar las notificaciones y los certificados de venta judicial (A/CN.9/973, párrs. 46 y 73). El mecanismo del archivo se establece en el artículo 12 de la segunda versión revisada, que se mantiene prácticamente sin cambios con respecto a la primera versión revisada, y se materializa por las referencias que a él figuran en los artículos 4, párrafo 3 b), y 5, párrafo 3.

11. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que “estudiara en mayor detalle las opciones de posibles archivos, junto con las consecuencias financieras conexas” (A/CN.9/1007, párr. 67). Se presenta a continuación un informe preliminar, mientras se sigue trabajando en este aspecto. La Secretaría proporcionará al Grupo de Trabajo, en su 37º período de sesiones, otro informe (en el que también se analizarán las conversaciones mantenidas con la Organización Marítima Internacional (OMI) a las que hace referencia el párrafo 16 *infra*).

### **1. Modelos existentes**

#### **a) Registro de Transparencia**

12. El Registro de Transparencia es un archivo central en línea encargado de publicar información y documentos sobre los arbitrajes entre inversionistas y Estados en el marco de un tratado. El archivo fue establecido en virtud del Reglamento de la CNUDMI sobre la Transparencia en los Arbitrajes entre Inversionistas y Estados en el Marco de un Tratado (“Reglamento sobre la Transparencia”). El Secretario General de las Naciones Unidas lleva a cabo las funciones de archivo por conducto de la secretaría de la CNUDMI<sup>10</sup>.

13. El funcionamiento del Registro de Transparencia conlleva gastos de personal y otros gastos asociados al establecimiento y mantenimiento constante de la plataforma en línea<sup>11</sup>. Hasta la fecha, estos gastos se han sufragado íntegramente con aportaciones

<sup>10</sup> Reglamento sobre la Transparencia, art. 8.

<sup>11</sup> A/CN.9/791, párrs. 6 a 8.

voluntarias de la Comisión Europea y el Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional<sup>12</sup>. Puede consultarse en línea el Registro de Transparencia en el sitio web [www.uncitral.org/transparency-registry/registry/index.jspx](http://www.uncitral.org/transparency-registry/registry/index.jspx).

## b) Otros archivos internacionales

14. Como ya se informó anteriormente al Grupo de Trabajo<sup>13</sup>, se han establecido registros internacionales y otros sistemas de notificación similares en otros instrumentos internacionales, a saber:

a) *Registro Internacional para los Objetos Aeronáuticos*: El registro fue establecido en virtud del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil (2001) y su Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico (“Protocolo Aeronáutico”) y se utiliza fundamentalmente para inscribir las garantías internacionales sobre objetos aeronáuticos. La sociedad Aviareto Limited, constituida en Irlanda, desempeña las funciones de registrador en virtud de un contrato con la Organización de Aviación Civil Internacional, que ejerce de “autoridad supervisora” con arreglo al Protocolo Aeronáutico. En el 52º período de sesiones de la Comisión (Viena, 8 a 19 de julio de 2019), se comentó que en la actualidad constaban en el registro más de un millón de inscripciones<sup>14</sup>. La inscripción de las garantías internacionales no solo sirve para notificar a terceros, sino que también permite al acreedor conservar la prelación de su garantía inscrita frente a garantías inscritas con posterioridad y garantías no inscritas. En ese sentido, la inscripción no solo cumple una función informativa, sino también una función jurídica. La normativa que reglamenta el Protocolo Aeronáutico prevé el cobro de tasas por la realización de búsquedas en el registro y la expedición de certificados registrales. Se puede consultar el Registro en línea en el sitio web [www.internationalregistry.aero](http://www.internationalregistry.aero);

b) *Sistema de notificación de medidas antidumping*: En el 35º período de sesiones, se informó al Grupo de Trabajo del sistema de notificaciones establecido en virtud de los instrumentos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) con respecto a las medidas comerciales correctivas adoptadas por los miembros de la OMC, como las medidas *antidumping*. El Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994<sup>15</sup> establece el Comité de Prácticas Antidumping<sup>16</sup> y obliga a los miembros de la OMC, entre otras cosas, a presentar al Comité informes semestrales sobre todas las medidas *antidumping* que hayan adoptado<sup>17</sup>. El sistema es administrado por la secretaria de la OMC, que publica los informes en el sitio web de esa organización;

c) *Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación*: Es un sistema adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en virtud de la regla XI-1/3 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) que prevé la expedición de números de la OMI únicos a una amplia gama de buques, entre ellos todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 100 y los buques de pasajeros, así como a determinadas embarcaciones de pesca de arqueo bruto inferior a 100<sup>18</sup>. El sistema es administrado por IHS Maritime & Trade (anteriormente Lloyd’s Register y actualmente IHS Markit) en virtud de un acuerdo con la OMI y cuenta con una base de datos marítimos de todo el mundo que permite expedir y verificar los números de la OMI. Se puede consultar la base de datos

<sup>12</sup> Véase A/CN.9/979, párr. 15.

<sup>13</sup> A/CN.9/WG.VI/WP.84, párr. 8 k).

<sup>14</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/74/17)*, párr. 229.

<sup>15</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1868, núm. 31874, pág. 253.

<sup>16</sup> *Ibid.*, art. 16.1.

<sup>17</sup> *Ibid.*, art. 16.4.

<sup>18</sup> El sistema es obligatorio únicamente para los buques de pasajeros con un arqueo bruto igual o superior a 100 y buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300: regla XI-1/3, párr. 1. El sistema es voluntario para los demás buques.

en línea como módulo del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS): <https://gisis.imo.org>.

## 2. Uso de la plataforma del GISIS

15. Su mantenimiento está a cargo de la OMI y consta actualmente de 26 módulos públicos que brindan acceso a una amplia variedad de información facilitada por las administraciones marítimas nacionales a la secretaría de la OMI como consecuencia de la aplicación de diversos instrumentos de la OMI, así como a información proporcionada con arreglo a acuerdos interinstitucionales<sup>19</sup>. En la actualidad, la Secretaría está explorando varias opciones con la secretaría de la OMI para que esta última albergue el archivo en línea que podría establecerse en virtud del proyecto de instrumento como otro módulo más del GISIS. Los primeros intercambios indican que ese arreglo tendría que ser aprobado por el Consejo de la OMI.

16. La utilización de la plataforma del GISIS para albergar el archivo en línea tendría varias ventajas, como la de dotar al archivo de visibilidad entre las partes interesadas del sector marítimo. Además, el aprovechamiento de una plataforma en línea existente contribuiría a reducir los gastos derivados del funcionamiento del archivo. Estos gastos dependen en gran medida de la variedad de información que se albergue (es decir, certificados y notificaciones de ventas judiciales) y del número de ventas judiciales comprendidas en el ámbito de aplicación del futuro instrumento. Al respecto, la Secretaría no sabe de la existencia de ningún estudio que analice la cantidad de ventas judiciales que se llevan a cabo a nivel mundial. El CMI ha estimado que cada año se realizan cientos de ventas judiciales en todo el mundo<sup>20</sup>; sin embargo, el número de ventas judiciales registradas en el archivo sería probablemente muy inferior, al menos en una primera etapa, dado que únicamente se inscribirían las ventas judiciales realizadas en un Estado parte.

## E. Copias y traducciones autenticadas del certificado

17. La segunda versión revisada mantiene el requisito de autenticación de las copias y las traducciones del certificado de venta judicial. En el artículo IV, párrafos 1 y 2, de la Convención de Nueva York sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (1958)<sup>21</sup> (“Convención de Nueva York”) figura un requisito similar (para los laudos arbitrales), si bien, a diferencia de la Convención de Nueva York, la segunda versión revisada dispone que únicamente deberán presentarse copias y traducciones autenticadas *si se solicitan*. No se exige la autenticación en textos de la CNUDMI más recientes como la Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial Internacional<sup>22</sup> (art. 35, párr. 2) y la Convención de las Naciones Unidas sobre los Acuerdos de Transacción Internacionales Resultantes de la Mediación (2018) (art. 4, párr. 3).

18. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si es necesario mantener el requisito de autenticación. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar también si, a los efectos de los artículos 7 y 8, basta con presentar una copia (autenticada) del certificado en lugar del original. Esta opción podría resultar útil en los casos en los que el comprador solicite simultáneamente la cancelación de la inscripción del buque en el registro del Estado de matrícula y el Estado de inscripción del arrendamiento a casco desnudo, una situación que ya analizó el Grupo de Trabajo (A/CN.9/973, párr. 48).

<sup>19</sup> Por ejemplo, un módulo del GISIS consiste en una plataforma interinstitucional de intercambio de información sobre la migración en condiciones de riesgo por mar, que fue creada conjuntamente por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y puesta en marcha el 6 de julio de 2015.

<sup>20</sup> Véase A/CN.9/WG.VI/WP.81, pág. 3.

<sup>21</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 330, núm. 4739.

<sup>22</sup> Publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta S.08.V.4.



## F. Condiciones para atribuir efectos internacionales

19. En su 36° período de sesiones, el Grupo de Trabajo convino en limitar el ámbito de aplicación del instrumento a las ventas judiciales que (ya) hubieran conferido un título de propiedad limpio con arreglo al derecho interno del Estado de la venta judicial (A/CN.9/1007, párr. 43). Al mismo tiempo, se observó que las condiciones para conferir un título de propiedad limpio enumeradas en el artículo 4, párrafo 1, de la primera versión revisada contenían salvaguardias importantes que deberían establecerse en el régimen de reconocimiento previsto en el instrumento. Por ello, se propuso transformar esas condiciones en condiciones para atribuir efectos internacionales a la venta judicial, lo cual se prevé en el artículo 6 del presente proyecto (*ibid.*, párr. 46). Las condiciones son las siguientes: a) que el buque se encontrara físicamente dentro de la jurisdicción del Estado de la venta judicial en el momento de la venta (“condición 1”), b) que la venta judicial se haya llevado a cabo de conformidad con la ley del Estado de la venta judicial (“condición 2”) y c) que la venta judicial se haya llevado a cabo de conformidad con los requisitos de notificación establecidos en el proyecto de instrumento (“condición 3”).

20. Se expresaron algunas dudas con respecto a la condición 3, debido a que permitiría o exigiría que las autoridades de un Estado que no fuera el Estado de la venta judicial analizaran las diversas actividades contempladas en el (actual) artículo 4, la mayoría de las cuales habrían tenido lugar fuera de ese otro Estado (A/CN.9/1007, párr. 56). En particular, se observó que ello impondría una carga poco realista a los registradores de ese otro Estado, lo que a su vez podría socavar la eficacia del régimen de reconocimiento previsto en el instrumento (*ibid.*). Lo mismo podría decirse de la condición 1 (que obligaría a determinar unos hechos que serían probados con mayor facilidad en el Estado de la venta judicial, como ya apuntó el Grupo de Trabajo: A/CN.9/1007, párr. 81) y de la condición 2 (que obligaría a valorar el derecho extranjero).

21. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar si sería más eficaz que esas condiciones fueran analizadas por las autoridades del *Estado de la venta judicial* y, por tanto, si se deberían suprimir del artículo 6. Con el fin de ayudar al Grupo de Trabajo a visualizar esta alternativa:

a) Se modificó el encabezamiento del párrafo 1 del artículo 5 del presente proyecto para incorporar las condiciones 2 y 3, de modo que se exige a la autoridad expedidora que analice las condiciones cuando decida expedir el certificado de venta judicial. El párrafo 1 del artículo 5 ya obligaba a la autoridad expedidora a certificar el cumplimiento de esas condiciones; y

b) Se insertó el párrafo 1 b) del artículo 5 del presente proyecto para incorporar la condición 1, de modo que se exige a la autoridad expedidora que certifique el cumplimiento de esa condición. También se modificó el párrafo 1 del artículo 3 del presente proyecto para limitar el ámbito de aplicación del instrumento a las ventas judiciales de buques que cumplan la condición 1.

22. De conformidad con el artículo 9, párrafo 1, del presente proyecto, las impugnaciones de la expedición del certificado de venta judicial competirían exclusivamente a los tribunales del Estado de la venta judicial. Además, de conformidad con el artículo 5, párrafo 5, del presente proyecto, la información que figure en el certificado de venta judicial, incluida la información que certifica el cumplimiento de las condiciones, tiene eficacia probatoria concluyente en un Estado que no sea el Estado de la venta judicial.

## G. Función de los requisitos de notificación

23. En la segunda versión revisada se reduce el *contenido* de los requisitos de notificación, en consonancia con las deliberaciones mantenidas en el 36° período de sesiones del Grupo de Trabajo. Una cuestión que ha quedado sin resolver es la *función* que cumplen los requisitos de notificación. En el presente proyecto, los (menores) requisitos de notificación funcionan como condición para atribuir efectos internacionales a la venta judicial, en el sentido de que el efecto de la venta judicial consistente en

conferir un título de propiedad limpio no se hará extensible a otros Estados a menos que la venta judicial se haya llevado a cabo de conformidad con los requisitos de notificación. Como se ha señalado anteriormente (párr. 20), se expresaron algunas dudas con respecto a si los requisitos de notificación debían cumplir esa función. Se propusieron las siguientes opciones alternativas:

a) Los requisitos de notificación podrían funcionar como una *condición para que se expidiera el certificado de venta judicial*. En ese caso, el incumplimiento de los requisitos de notificación no constituiría un motivo de anulación de la venta, sino un motivo para impugnar la validez del certificado y, por tanto, privaría a la venta de los beneficios del régimen de reconocimiento previsto en el instrumento (A/CN.9/1007, párr. 57);

b) Los requisitos de notificación podrían funcionar como un *motivo para negar efectos internacionales a la venta judicial*. En tal caso, la venta judicial que no cumpliera los requisitos de notificación no tendría efectos internacionales en un Estado que no fuera el Estado de la venta judicial si un tribunal de ese Estado determinara que resultaba aplicable el motivo de denegación (como dispone el art. 10);

c) Los requisitos de notificación podrían funcionar como un *motivo para anular la venta judicial*. En ese caso, la venta judicial que no cumpliera los requisitos de notificación no tendría o dejaría de tener efectos internacionales si la venta fuera anulada por un tribunal del Estado de la venta judicial en ejercicio de su competencia de conformidad con el artículo 9 (como dispone el art. 9, párr. 3);

d) Los requisitos de notificación podrían funcionar como una *disposición autónoma*. En tal caso, en el instrumento no se establecería ningún efecto jurídico para el incumplimiento de los requisitos de notificación, sino que se dejaría en manos del derecho interno de cada Estado la atribución de consecuencias jurídicas a ese incumplimiento.

24. Si bien el Grupo de Trabajo ya expresó sus dudas con respecto a la opción alternativa b) (A/CN.9/1007, párrs. 58 y 85) y la opción alternativa c) (A/CN.9/1007, párrs. 59 y 70), no se pronunció sobre las opciones alternativas a) y d). La opción alternativa a) podría materializarse trasladando la referencia al cumplimiento de los requisitos de notificación del artículo 6, párrafo 1 b), al encabezamiento del artículo 5, párrafo 1, como se ha hecho en el presente proyecto. La opción alternativa d) podría materializarse suprimiendo íntegramente la referencia que figura en el artículo 6, párrafo 1 b).

## H. Aplicación de los motivos de denegación

25. En la segunda versión revisada se incorpora la propuesta formulada en el 36º período de sesiones del Grupo de Trabajo de que los motivos para negar efectos internacionales a la venta judicial, enumerados en el artículo 10, se vincularan y adaptaran a las obligaciones impuestas a los Estados que no fueran el Estado de la venta judicial, en particular la obligación de inscribir el buque y cancelar la inscripción en el registro (art. 7) y la obligación de no embargar preventivamente el buque (art. 8). Sigue sin resolverse la cuestión de la aplicación supletoria del artículo 10, que deroga la norma básica del artículo 6 según la cual la venta judicial que confiere un título de propiedad limpio en virtud de la ley del Estado de la venta judicial surtirá ese mismo efecto en los demás Estados partes. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo tal vez desee prestar especial atención a la relación entre los artículos 7, párrafo 5; 8, párrafo 4, y 10 cuando examine la segunda versión revisada.