


La preocupación por la pérdida de valor de los buques lleva a la adopción de un nuevo convenio internacional de derecho marítimo

# La nueva Convención sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques



Las ventas forzosas de buques se llevan a cabo como consecuencia de la reclamación de deudas marítimas contra su armador o propietario. Normalmente, el Estado en el que se ejecuta esta venta forzosa no es del pabellón y registro del buque. Estas ventas judiciales no siempre son reconocida por los tribunales de otros Estados y se llevan a cabo embargos sucesivos que terminan por perjudicar a todos los actores del tráfico marítimo. La nueva Convención sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques supone una oportunidad de poner fin a esta problemática.

Texto: Julio Carlos Fuentes Gómez

© carlos duclos

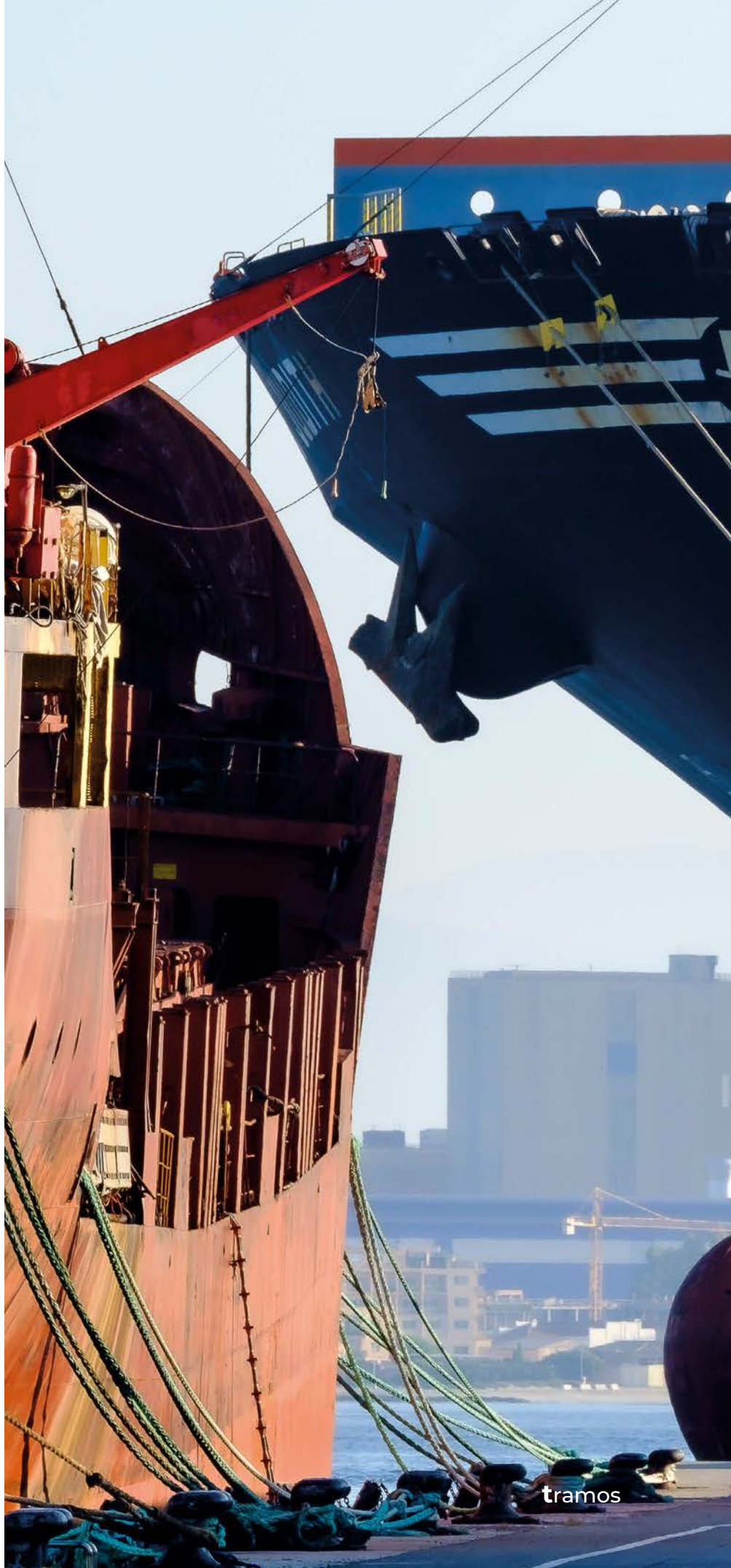
## Navegación marítima y responsabilidad

A lo largo de la historia, la navegación marítima ha permitido llevar a cabo descubrimientos geográficos, el desarrollo de la ciencia y la tecnología, así como el intercambio creciente de todo tipo de bienes. Nació así la denominada “aventura marítima” por el resultado incierto que podría resultar de todo ello. Tanto era así, que esta expresión ha llegado a nuestros días asociada al aseguramiento de un buque y de la mercancía que transporta.

El desarrollo y la práctica de la navegación supusieron la separación entre el propietario y el buque, lo que no impidió que el propietario asumiera la responsabilidad por los daños que pudiera causar el buque en su actividad. Esta circunstancia fue determinante en la configuración del papel que se concedió al vehículo de la navegación como garantía del cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que incumbían al porteador.

Muestra de ello es que el Código de Comercio español de 1885 permitía, en su derogado artículo 587, la exención de la responsabilidad del naviero en el caso de que hiciera abandono del buque con todas sus pertenencias y los fletes que hubiera devengado en el viaje.

De esta forma, el buque se configura como uno de los elementos esenciales de la navegación y del derecho marítimo. Los buques cuentan con una vida “reglada” basada en su construcción y mantenimiento, bajo la supervisión de la Administración marítima del país de su abanderamiento, y las ventas (voluntarias) de las cuales sea objeto. Sin embargo, pueden tener otra vida mucho más agitada. A modo de ejemplo, la historia nos habla de la existencia de un “derecho de presa” que permitía apoderarse de





los buques del país enemigo en tiempos de guerra. En tiempos de paz, los buques son normalmente objeto de gravámenes y responden a las deudas de su propietario.

Lo anterior explica el nacimiento y desarrollo de unas reglas propias basadas en la adopción de medidas sobre un buque cuando se presenta una reclamación contra el porteador. Es así como se han configurado dos instituciones básicas de derecho marítimo, que son el embargo preventivo de buques y su venta judicial. También derivadas de la concepción del buque como un patrimonio separado de los bienes de su propietario se encuentran otras dos figuras propias de la navegación, que son la limitación de responsabilidad y los créditos privilegiados marítimos.

De todo ello, se desprende que el derecho marítimo ha resuelto la responsabilidad del naviero sobre la base de su efectividad, que hace posible el embargo del buque y su venta. Lo que corresponde a cada acreedor depende de la distinta importancia que se concede a cada deuda, que se manifiesta en esa prelación de los créditos (los sueldos de la tripulación, las indemnizaciones por muertes, los derechos del puerto, las hipotecas sobre el buque...). Pero también, como excepción a la regla de la responsabilidad ilimitada del deudor (que en nuestro ordenamiento jurídico se consagra el artículo 1911 del Código Civil) y como consecuencia de los riesgos especiales que conlleva la navegación, se reconoce el beneficio de la limitación de responsabilidad.

La importancia de estas reglas proviene del hecho de que, hoy por hoy, el transporte marítimo forma parte de la práctica totalidad de compraventas internacionales de mercancías y de la relevancia de



los actores implicados (navieros, cargadores o aseguradoras).

### Las ventas judiciales de buques

El buque facilita la satisfacción de las deudas de su propietario debido a la facilidad de adoptar medidas sobre el mismo allá donde se encuentre. De esta forma, el buque, sin perjuicio de poseer la nacionalidad del Estado de su bandera, podrá quedar sometido a diversas medidas ante las jurisdicciones de otros países. De hecho, lo frecuente es que no coincida la ley del pabellón de un buque objeto de venta judicial y la ley aplicable a este procedimiento y sus efectos.

El conocimiento de un litigio que verse sobre los incidentes propios de la navegación marítima lleva a los jueces a adoptar decisiones que, en numerosas ocasiones, afectan directamente al buque, cuya actividad ha sido causa de las distintas demandas. Como indican M. Alba Fernández y J.P. Rodríguez Delgado, "la venta judicial" de un buque representa la etapa final de cualquier procedimiento judicial por la reclamación de deudas marítimas contra el armador o el propietario". Finalizado este procedimiento, es el producto de la venta

el que ha de satisfacer los daños producidos o saldar las deudas pendientes. El efecto que las distintas jurisdicciones reconocen a esta venta forzosa es la cancelación de todas las hipotecas y gravámenes inscritos, así como todos los privilegios y otras cargas de cualquier género que pudieran recaer sobre el buque.

El problema surge cuando los tribunales de otro país no reconocen la venta judicial del buque llevada a cabo en otro Estado y proceden a su embargo por deudas anteriores a la fecha de adquisición por el comprador. En la práctica, han sido frecuentes los nuevos embargos de buques que acababan de ser vendidos y fueron objeto de otra venta posterior. El resultado de todo ello es la pérdida de valor del buque, de donde se derivan perjuicios para los diversos actores del tráfico marítimo.

El procedimiento para la venta de un buque se lleva a cabo de conformidad con la legislación del tribunal (lo que se conoce como legislación del foro), pero, además, deben respetarse algunas normas internacionales con el propósito de lograr el reconocimiento internacional de la venta y sus efectos. Las leyes nacionales de los dife-

rentes Estados varían en la forma en que regulan la venta judicial de los buques, y hay tribunales que se niegan a reconocer las ventas judiciales extranjeras, convirtiéndose esta situación en una fuente de inseguridad jurídica.

Hasta ahora, las normas internacionales no han sido capaces de garantizar el reconocimiento de la venta judicial de un buque por Estados distintos al del tribunal que acuerda esa enajenación. La razón reside en que la legislación interna de muchas jurisdicciones reconoce que la venta judicial de un buque supone la eliminación de las cargas e hipotecas existentes, pero no incluye la misma previsión cuando se trata de reconocer la venta en otro Estado.

## La Convención sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques

El deseo de poner fin a esta situación ha llevado a la adopción de la Convención sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, también conocida como Convenio de Beijing sobre la venta judicial de buques (en adelante, CVJB). Así, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó este convenio en su sesión del 7 de diciembre de 2022 y la ceremonia de firma solemne tuvo lugar el 5 de septiembre de 2023 en Pekín.

La negociación de este nuevo convenio se llevó a cabo en el Grupo de Trabajo VI de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) entre mayo de 2019 y junio de 2022. Trabajo que fue precedido por la elaboración de una propuesta en el seno del Comité Marítimo Internacional, en el cual se debatió entre 2014 y 2018.

El CVJB pretende asegurar el efecto transfronterizo de las ventas forzosas para reforzar, con ello, el valor del buque como garantía y, a la postre, el acceso al crédito en la industria marítima. De esta forma, el reconocimiento internacional de las ventas judiciales de buques beneficiará a todos los intereses involucrados. Si la venta proporciona al comprador la propiedad del buque libre de cargas se podrá obtener el mejor precio posible y la satisfacción de un mayor número de créditos de los acreedores.

El CVJB es una norma caracterizada por su sentido práctico, que se limita a regular los aspectos básicos para conseguir sus objetivos, pero sin contener una regulación completa de la venta judicial de buques. Así, se trata de una regulación incompleta, de manera deliberada, con el propósito de respetar el derecho preexistente en esta materia, que se encuentra en otros convenios internacionales y en las legislaciones nacionales.

## Aspectos fundamentales

El CVJB pretende asegurar que, después de la venta forzosa, el buque no pueda ser de nuevo embargado por créditos que no hubieran sido satisfechos, protegiendo así al comprador.

1. Lo primero que define el CVJB es la propia venta judicial, que únicamente comprende aquellas “que confieran un título de propiedad limpio al comprador”. Es decir, aquellas en las que no subsista ninguna hipoteca ni carga que hasta entonces gravara al buque. Si la venta no produce este efecto no se incluirá en el ámbito de aplicación del convenio.

En una venta judicial de un buque, los créditos se trasladan al producto de la venta, y aquellos que no pudieran satisfacerse podrán reclamarse solo contra el deudor, pero ya no contra el buque que fue enajenado en el procedimiento judicial. De ahí, que otro aspecto fundamental del convenio es que el producto de la venta “se ponga a disposición de los acreedores”, cuyo crédito se garantiza de esta forma.

El CVJB prevé que la venta judicial puede haber sido “ordenada, aprobada o ratificada”, además de por un órgano judicial, por otra autoridad pública de un Estado parte. En el caso de España, la venta forzosa de un buque se contempla expresamente que pueda ser realizada por autoridades administrativas, como podría ser la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

2. Otra cuestión relevante para determinar el alcance del convenio se encuentra en la definición de buque, en la que se exige su inscripción “en un registro de acceso público y 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”. Por tanto, es la legislación de cada Estado la que determinará si se incluyen supuestos como el de los buques en construcción.

Como es tradición en los convenios de derecho marítimo, el CVJB excluye los buques de guerra y sus buques auxiliares, así como los buques propiedad de un Estado o explotados por un Estado “utilizados exclusivamente para un servicio público no comercial”.

3. El CVJB exige dos condiciones para su aplicación a una venta judicial de un buque, consistentes en que se lleve a cabo en un Estado parte y que el buque se encuentre físicamente dentro de su territorio en el momento de esa venta. Este segundo aspecto es el que confiere competencia judicial internacional al tribunal que lleve a cabo la venta judicial del buque.

4. Uno de los aspectos más relevantes de la realización de la venta judicial lo constituye la práctica de las notificaciones, configurada como garantía procesal que debe respetarse en todo caso. El artículo 4 del CVJB prescribe que el tribunal solo podrá expedir el certificado de venta judicial (que regula después) cuando se han llevado a cabo las siguientes notificaciones:

- Al registro de buques en el que esté inscrito.
- A todos los beneficiarios de hipotecas y cargas, siempre

que estén inscritas en el registro del buque. Precisamente, es este registro el que proporcionará la información referida a la identidad o dirección de las personas a quien efectuar esta notificación.

- A todos los titulares de privilegios marítimos, a condición de que hayan notificado la existencia de su crédito al órgano judicial u otra autoridad pública que lleve a cabo la venta judicial.
- Al propietario del buque en el momento de la venta.
- Finalmente, siempre que estuviera inscrito en el registro correspondiente, al fletador a casco desnudo del buque (o arrendatario, de acuerdo con el derecho español).

La notificación de la información se detalla en el formulario que incluye el anexo I del convenio y debe indicar, de manera expresa, que la notificación de la venta judicial se hace “a los efectos” que regula el convenio.

Además de las notificaciones indicadas, el mismo artículo 4 del convenio añade dos formas de publicidad:

- La primera tendrá lugar por edictos en la prensa o en otras publicaciones disponibles en el Estado de venta judicial.
- La segunda, mediante la transmisión de las notificaciones al archivo que está a cargo del secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), que regula el artículo 11 del CVJB. Este archivo se articula sobre la base del conocido Sistema Mundial

Integrado de Información Marítima o, por sus siglas en inglés, GISIS, a través del cual se vuelca la información prevista en los distintos convenios adoptados por la OMI. El artículo 11 del CVJB prescribe que el sistema GISIS pondrá a disposición del público la resolución transmitida.

La publicidad a través de este repositorio de la OMI constituye uno de los aspectos más destacados del nuevo convenio, en la medida que pueda proporcionar una mayor seguridad jurídica mediante la difusión internacional de las notificaciones de una

venta judicial, de los certificados de esta venta y de la información conexas.

La regulación de las notificaciones y publicaciones en el procedimiento de venta judicial del buque tienen por finalidad que todos los acreedores marítimos puedan presentar sus reclamaciones durante su tramitación.

5. Efectuada la venta judicial, se reconocerá al comprador un “título de propiedad limpio” sobre el buque, y el órgano judicial u otra autoridad pública que haya llevado a cabo la venta judicial expedirá un certificado de venta judicial al comprador. Este certificado se ajustará al modelo que figura en el anexo II del convenio.

El certificado de venta judicial se transmitirá también al repositorio del sistema GISIS y estará

exento del requisito de legalización u otra formalidad similar.

Este certificado permitirá el reconocimiento por los demás Estados de la venta del buque y su exhibición supondrá la desestimación o el levantamiento de las solicitudes de embargo del buque (u otra medida similar).

El certificado también facilitará al comprador del buque la inscripción de su propiedad o el cambio de registro. A tal fin, se presentará ante el registrador o autoridad competente del Estado donde se encuentre inscrito, al que se solicitará que cancele las cargas y gravámenes, inscriba el buque a nombre del nuevo titular, actualice la información o entregue un certificado de baja o cancelación de la inscripción.



6. La competencia para la venta forzosa corresponde al tribunal en cuya jurisdicción se encuentre el buque. Esta competencia se extiende, de manera exclusiva, para conocer cualquier “demanda o solicitud de anulación de una venta judicial de un buque realizada en dicho Estado, o la suspensión de sus efectos”.

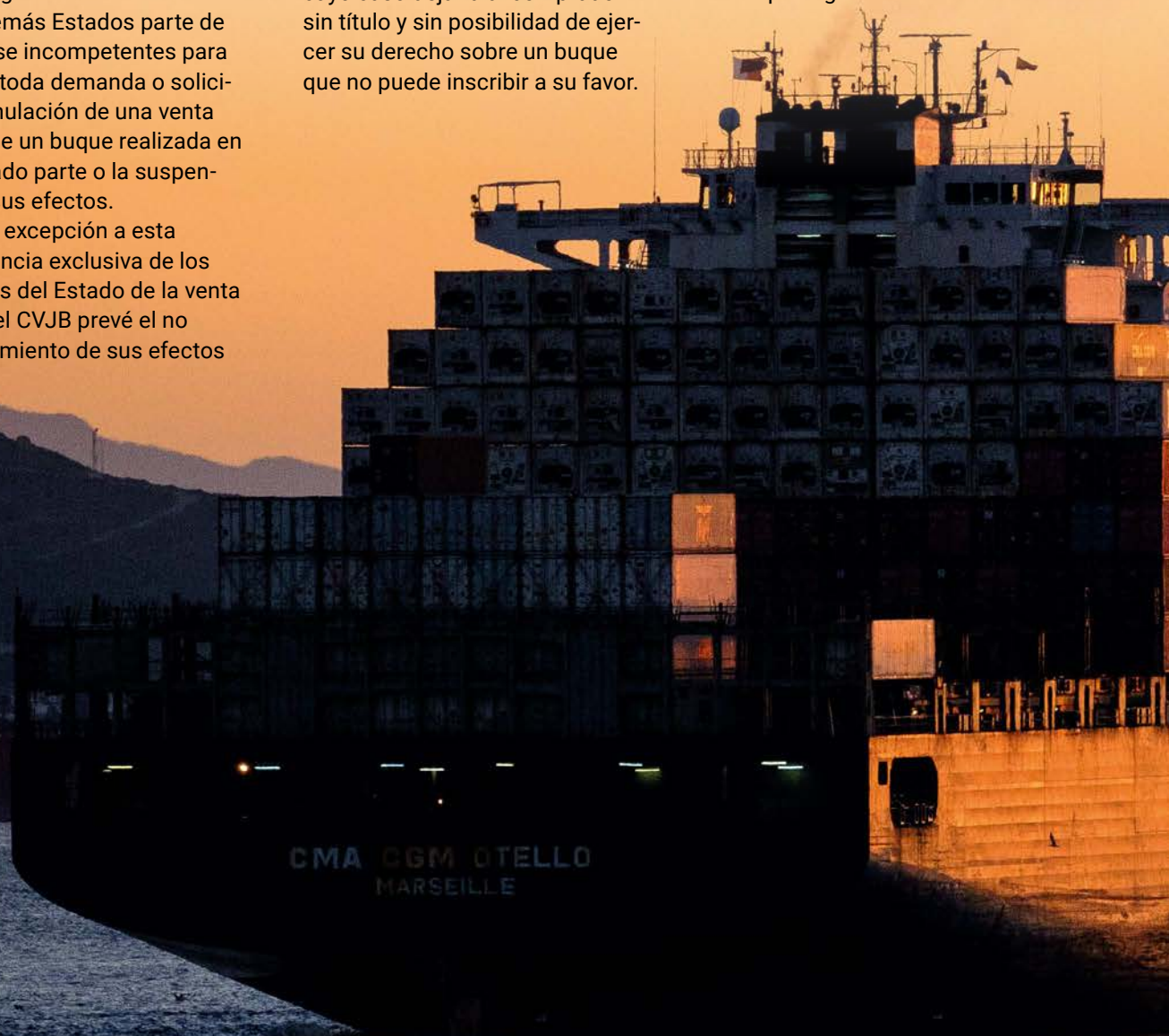
La contrapartida de esta regla es la obligación de los tribunales de los demás Estados parte de declararse incompetentes para conocer toda demanda o solicitud de anulación de una venta judicial de un buque realizada en otro Estado parte o la suspensión de sus efectos.

Como excepción a esta competencia exclusiva de los tribunales del Estado de la venta judicial, el CVJB prevé el no reconocimiento de sus efectos

cuando se considere que resulta manifiestamente contraria al orden público de un Estado distinto al de la venta del buque. En general, el alcance de la declaración de un tribunal se limitará a su decisión en relación con una actuación concreta en su Estado, con la excepción de que se trate de un órgano judicial del Estado de registro del buque, en cuyo caso dejaría al comprador sin título y sin posibilidad de ejercer su derecho sobre un buque que no puede inscribir a su favor.

## La inserción de la Convención sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques en el ordenamiento de los Estados

Las ventas judiciales de buques implican la aplicación de leyes de distintos Estados, que deben coordinarse con los convenios internacionales que regulan esta materia.



Las normas del CVJB deberán coordinarse con las que contiene el otro convenio internacional que se ocupa también de esta materia, que es el Convenio de Ginebra sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 (en adelante, CPMHN). Fue precisamente el escaso apoyo internacional a este convenio el que motivó la adopción del CVJB.

España es Estado parte del CPMHN y ya ha iniciado los trámites que conducirán a la ratificación del CVJB, dado que la firma ya ha sido autorizada por la Decisión (UE) 2024/414 del Consejo de 21 de diciembre de 2023, en la medida que

alguna de sus previsiones afecta a las competencias de la Unión Europea en materia de cooperación judicial.

Nuestro país cuenta, además, con una regulación interna de la venta forzosa de buques, que se encuentra en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), en sus artículos 480 a 486. Esta regulación interna responde a la misma configuración que los citados convenios internacionales, según la cual la venta judicial de un buque para el pago a los acreedores conlleva la extinción de las deudas de las que responda dicho buque.

En este caso, la ventaja de las normas de la LNM es que responden al fin de mantener la identidad entre la normativa interna y la internacional, pero respetando en

lo demás a la normativa procesal común, constituida por la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

En lo que será el nuevo marco normativo de la venta judicial de buques, se puede afirmar que el CVJB constituye un paso adelante. Su entrada en vigor aportará una mayor seguridad jurídica en dos aspectos fundamentales, como son la transferencia de la propiedad del buque al nuevo comprador, la purga de todas las cargas e hipotecas que gravaran al buque, y el reconocimiento internacional de los efectos de la venta judicial del buque.

El apoyo al CVJB de distintos países de gran tradición marítima y de importantes actores del transporte marítimo internacional permite vaticinar que será ratificado por un buen número de Estados, logrando una mayor unificación del derecho marítimo procesal. ■

