

## EL EMBARGO DE NAVES.

### LA CONVENCIÓN DE 1.952 Y EL PROYECTO PARA UN NUEVO TEXTO INTERNACIONAL

DOCTOR FRANCISCO VILLARROEL RODRÍGUEZ

Bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional, con el apoyo diplomático del gobierno belga, fue adoptada la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Embargo Preventivo de Naves, el 10 de mayo de 1.952. Esta convención tuvo un éxito importante por la cantidad de países que la ratificaron, a pesar de que otros países como China, Japón, Liberia, Rusia y los Estados americanos, a excepción de Belice, Costa Rica, Guyana y Paraguay, no la suscribieron.

Los objetivos principales de la Convención de 1.952 eran proteger los intereses de los armadores y de la carga, permitiendo el embargo de la nave únicamente en virtud de acreencias marítimas, es decir, nacidas en razón de las operaciones de la embarcación en las actividades propias del comercio marítimo.

El artículo 2 de la Convención de 1.952, establece que las naves solo pueden ser embargadas en virtud de acreencias marítimas. Adicionalmente, el artículo 1 de este ordenamiento jurídico internacional define a las acreencias marítimas como aquellas que tienen como causa: a) abordaje, b) muertes o lesiones personales provenientes de la explotación de la nave, c) salvamento, d) fletamento, e) transporte marítimo, f) pérdidas o daños a las mercancías, g) avería gruesa, h) prestamos a la gruesa, i) remolque, j) pilotaje, k) abastecimiento a la nave, l) construcción, reparación y equipamiento de la nave, m) salario del capitán, oficiales y miembros de la tripulación, n) los créditos por desembolsos del capitán y los efectuados por los cargadores, fletadores o agentes por cuenta de la nave o su propietario; o) las disputas sobre la propiedad de la nave, p) las disputas de los copropietarios de la nave o sobre su posesión o explotación o los derechos sobre los frutos de la explotación entre los copropietarios, q) hipoteca marítima y mortgage. La lista de acreencias marítimas contempladas por este artículo 2, es taxativa, por lo que ninguna otra acreencia puede dar lugar al embargo de la nave.

En relación a la lista de créditos marítimos contemplada en el artículo 1 de la Convención, se ha señalado que "... pareciera ser incompleta y anticuada, e insatisfactoria por lo que concierne a la descripción de algunos créditos marítimos. Esa lista excluye ciertos créditos que son de índole evidentemente marítima, tales como los créditos derivados por honorarios por agencia, primas de seguro

impagas y los gastos de estiba. Se ha puesto en duda si es satisfactorio el enfoque de establecer una larga, si bien no exhaustiva, lista de créditos marítimos o si bien debería ampliarse para incluir otros créditos marítimos o tal vez redactarla de modo más general con objeto de incluir el embargo preventivo por todo crédito relativo al buque".

La Convención contempla, en el numeral 1 del artículo 3, los casos de los buques hermanos, el acreedor puede embargar al buque que generó la acreencia o a su buque hermano al momento en que este crédito surgió, es decir, a cualquier otro buque que pertenezca a la persona que, en el momento en que nació el crédito marítimo, era propietaria del buque al que dicho crédito se refería. El numeral 2 del artículo 3 del texto internacional señala que los buques tienen el mismo propietario cuando la propiedad o todas sus partes pertenecen a las mismas personas.

De igual forma, el mismo artículo 3, numeral 4, permite que sean embargados los buques pertenecientes al fletador de la nave al momento del surgimiento de la acreencia, si este tenía para aquel instante la gestión náutica de la nave y respondía él solo por la acreencia, en cuyo caso no puede ser embargada en virtud de tal crédito marítimo ningún otro buque perteneciente al propietario.

En relación a estos párrafos 1 y 2 se ha señalado que "... han dado lugar a interpretaciones diferentes y a controversias. Ello se debe, en alguna medida, a la existencia de diferentes enfoques jurídicos: por una parte, el planteamiento angloamericano considera al buque como objeto de la infracción lo que hace que sea contra el propio buque que se dirija la acción (action in rem) de embargo e independientemente de la responsabilidad personal que recaiga sobre el propietario. Por su parte, otras jurisdicciones consideran que la responsabilidad personal del propietario es la condición principal para que proceda el embargo preventivo. Esos ordenamientos jurídicos autorizan la persecución de los créditos contra personas, sean jurídicas o naturales, y establecen que sólo pueden ser garantizados con los bienes pertenecientes al deudor, o ejecutados en éstos. No obstante, hay excepciones a estos principios como es el caso de los privilegios marítimos. Por consiguiente, si un crédito no está garantizado con un privilegio marítimo, el buque no puede ser objeto de embargo a menos que el propietario esté personalmente obligado en virtud del crédito. De la redacción de los párrafos 1 y 4 del artículo 3 no se desprende claramente si para los fines del embargo es o no esencial el establecimiento de la responsabilidad personal del propietario".

Para evitar que una nave sea objeto de embargos sucesivos, el artículo 3, numeral 3, de la Convención de 1.952, establece que una nave solo puede ser embargada o caucionada en razón de la misma acreencia marítima, una sola vez entre los Estados Partes.

El artículo 4 de la convención en estudio nos señala que la nave solo puede ser embargada con autorización de un tribunal o de cualquier otra Autoridad Judicial competente del Estado contratante en el que se practique el embargo.

Por otra parte, el artículo 5 de esta convención permite el levantamiento del embargo mediante la prestación de una caución o garantía suficiente.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 6 de la normativa internacional en estudio, cualquier disputa sobre la responsabilidad del demandante por los daños y perjuicios en virtud de embargo de la nave o los gastos de la caución o garantía son resueltos de acuerdo a las leyes y por ante los tribunales del Estado contratante en cuya jurisdicción se ha practicado o pedido el embargo.

De igual manera, las reglas de procedimiento a los fines de practicar la medida, se rigen por las leyes del Estado contratante en cuya jurisdicción se ha practicado o pedido el embargo.

Una vez embargada la nave se puede forzar la jurisdicción. El artículo 7, numeral 1, de la Convención de 1.952 establece lo siguiente:

"1.- Los tribunales del Estado donde el embargo ha sido realizado serán competentes para conocer sobre el fondo del proceso:

- bien si esos tribunales son competentes de acuerdo a la ley interna del Estado donde el embargo fue practicado;

- bien en los casos siguientes:

a) si el demandante tiene su lugar habitual de residencia o su establecimiento principal en el Estado donde fue practicado el embargo;

b) si la acreencia marítima ha nacido ella misma en el Estado Contratante donde depende el lugar del embargo;

c) si la acreencia marítima nace en el curso de un viaje durante el cual el embargo es realizado;

d) si la acreencia proviene de un abordaje en las circunstancias previstas en el artículo 13 de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmada en Bruselas, el 23 de septiembre de 1.910;

e) si la acreencia nace de una asistencia o salvamento;

f) si la acreencia es garantía de una hipoteca marítima o de un mortgage sobre la nave".

El tribunal que ha practicado el embargo, cuando no le corresponda conocer del fondo de la reclamación, podrá acordar un lapso para que la demanda sea intentada; en caso de no activarse el proceso durante el lapso establecido, podrá levantar el embargo.

En 1.984, la Organización Marítima Internacional y la Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo, mediante sendas Resoluciones, encomendaron al Comité Marítimo Internacional la elaboración de proyectos de convención para la revisión de las Convenciones Internacionales sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas de 1.926 y 1.967 y la Convención sobre Embargo de Naves de 1.952. El Comité Marítimo Internacional convocó a una conferencia internacional en Lisboa en 1.985, donde se revisó a fondo la Convención de 1.952, aprobándose un proyecto de texto revisado del convenio. En 1.989, el Grupo de Expertos que había sido asignado por la Organización Marítima Internacional y la Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo para el estudio de estos proyectos recomendó que el proyecto de texto para la revisión de la Convención de 1.952, debía posponerse hasta tanto el texto final de la Convención Internacional sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas fuese adoptado por una Conferencia diplomática. La Convención Internacional requerida por el Grupo de Expertos fue adoptada en 1.993. Mientras que en 1.994, comenzaron los trabajos de revisión de los proyectos de texto para la Convención sobre Embargo de Naves, como consecuencia de la adopción de la Convención Internacional sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas de 1.993.

Las discusiones sobre el texto del proyecto de la Convención sobre Embargo de Naves tuvieron un énfasis marcado, en primer lugar, en relación a las definiciones, particularmente con respecto a la definición de acreencias marítimas, contenidas en el artículo 1; en segundo lugar, con respecto al derecho de embargar la nave, enmarcado dentro del artículo 3; y por último, al derecho de reembargar, previsto en el artículo 5 del texto del proyecto.

El proyecto de convención elaborado por el Comité Marítimo Internacional contiene, en su artículo 1, una definición de acreencia marítima que podríamos llamar mixta. Por una parte, da una concepción general de los créditos que pueden dar lugar al embargo de la nave, otorgándole a la definición un elemento flexible, ya que habla del crédito concerniente a la propiedad, la construcción, la posesión, la administración, la explotación o el comercio de un buque, o que tenga por causa alguna de esas actividades o instituciones, o que tenga por causa una hipoteca o mortgage, un gravamen del mismo género impuesto sobre un buque u operaciones de asistencia o salvamento relativas a un buque. En segundo lugar, podemos observar un lista de créditos ampliada, que incluye algunos créditos que no habían sido previstos en la Convención de 1.952, tales como, las acreencias

surgidas por medidas preventivas dirigidas a evitar un daño, los gastos por remoción, recuperación o destrucción de restos de buques o sus cargamentos, primas de seguros, honorarios del agente y los litigios por compraventa de naves.

El artículo 3 del proyecto de convención adoptó la responsabilidad personal del propietario o del arrendatario a casco desnudo como condición para el embargo, o la existencia de un privilegio marítimo o una hipoteca, independientemente de la responsabilidad personal. De igual manera, se permite el embargo, independientemente de la responsabilidad personal del propietario o del arrendatario a casco desnudo, cuando la persona que es propietaria o arrendataria a casco desnudo, lo fue en el momento en que se practica el embargo. Por lo que se excluye, en este último caso, la posibilidad de perseguir el buque que se encuentra en manos de un nuevo propietario. Asimismo, un buque que está en poder del arrendatario a casco desnudo, del fletador por tiempo o por viaje puede ser embargado si el arrendatario es personalmente responsable.

El embargo de buques hermanos se mantiene en forma similar a lo estipulado en la Convención sobre Embargo de Naves de 1.952.

El reembolso de naves está contemplado en el artículo 5 del proyecto, que lo autoriza siempre que:

La fianza ya obtenida para responder del mismo crédito no sea de la clase adecuada o de la garantía suficiente, siempre que la cuantía total de la fianza no exceda del valor del buque; o

La persona que haya prestado ya la fianza no pueda o no sea probable que pueda cumplir total o parcialmente sus obligaciones; o

Se haya levantado el embargo del buque o se haya cancelado la fianza prestada anteriormente:

A instancias o con el consentimiento del acreedor, cuando actué por motivos razonables, o

Porque el acreedor no haya podido, mediante adopción de medidas razonables, impedir tal levantamiento o cancelación.

En materia de jurisdicción, la regla general adoptada por la CMI en la Conferencia de París de 1.937, según la cual el Estado contratante donde se practicaba el embargo tenía jurisdicción, había sido subsecuentemente rechazada por la Asociación francesa, lo que había generado el compromiso híbrido enmarcado en el artículo 7, párrafo 1 de la Convención de 1.952. En la Conferencia de Lisboa se

acordó retomar la fórmula adoptada en París. Sin embargo posteriormente fue enmendado.

El artículo 7 del proyecto establece como regla general que los tribunales del Estado Contratante en que se practique el embargo tendrán competencia para conocer el fondo del litigio a menos que válidamente las partes acuerden o hayan acordado someter el litigio, a un tribunal de otro Estado que se declare competente o al arbitraje. No obstante, el párrafo 2 de este artículo establece que los tribunales pueden declinar su competencia si la ley nacional los autoriza a ello y el tribunal de otro Estado se declara competente. Estos casos, el tribunal donde se haya practicado el embargo deberá fijar un plazo para que el acreedor entable la demanda ante el tribunal de justicia o el arbitro competente. Si no se intentare la acción dentro del plazo establecido, a solicitud de parte interesada, se levantará la medida. Si se entablare la acción, la definitiva deberá ser reconocida por el tribunal del Estado donde se práctico la medida.