

El Convenio de UNCITRAL sobre los efectos internacionales de la venta judicial de buques

EDUARDO ALBORS.
ALBORS GALIANO PORTALES SLP

El 7 de diciembre de 2022, la Asamblea General de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI/UNCITRAL) adoptó la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques («la Convención

de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques»). Han sido cuatro años de elaboración desde la primera sesión en Nueva York en 2009. El pasado día 5 de septiembre se produjo la ceremonia de la firma del Convenio en la ciudad de Beijing.

ANTECEDENTES

El Convenio de Beijing es una iniciativa del Comité Marítimo Internacional (CMI) que, desde 2008, ha venido trabajando en un texto que permitiese reconocer internacionalmente los efectos de las ventas judiciales de buques. El texto fue presentado a UNCITRAL en 2018 por la Delegación de Suiza y el propio CMI.

Tras cuatro años y siete sesiones del Grupo de Trabajo VI, el Convenio fue definitivamente adoptado por la Asamblea General en 2022. Miembros de la Asociación Española de Derecho Marítimo han participado activamente en el proceso de elaboración del Convenio, formando

parte de la delegación española en el citado Grupo de Trabajo VI.

JUSTIFICACIÓN

La venta judicial de un buque representa la etapa final de cualquier procedimiento de ejecución por la reclamación de deudas marítimas contra el armador o el propietario de un buque. Normalmente, el proceso viene precedido de un embargo del buque en garantía o en ejecución de un derecho de crédito, de un privilegio marítimo o una hipoteca naval. Paradójicamente, el régimen internacional del embargo de buques ha suscitado mucha uniformidad (Convenios de Bruselas de

1952 y de Ginebra de 1999) en contraste con el régimen de la venta forzosa de buques, que normalmente viene resultado por las normas de derecho interno de cada Estado y en la medida en que los Convenios internacionales sobre privilegios e hipotecas marítimos (Ginebra 1999) no han merecido una ratificación generalizada. La regulación de la venta forzosa de un buque necesitaba, por tanto, de unos ciertos niveles de uniformidad para obtener un respeto internacional a estas operaciones que se realizan en los Estados de acuerdo con sus propias normas internas, tratando de consolidar así un final adecuado al proceso de ejecución de un buque.

Y este final adecuado se consigue si a la venta en subasta pública acuden postores que compiten en un escenario de seguridad jurídica que permita una adjudicación libre de riegos de reclamaciones por créditos anteriores a la subasta y, para ello, es necesaria una cierta



签约仪式

SIGNING CEREMONY OF BEIJING CONVENTION ON THE JUDICIAL SALE OF SHIPS

2023年9月5日 中国·北京

SEPTEMBER 5, 2023 BEIJING, CHINA



El viceministro de Comercio y representante de Comercio Internacional de la República Popular China, Wang Shouwen, en la ceremonia de firma del Convenio de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques / ONU.

北京船舶司法出售公约
BEIJING CONVENTION ON THE JUDICIAL SALE OF SHIPS

uniformidad normativa con el fin de proporcionar a las ventas judiciales nacionales de buques determinados efectos internacionales. Sólo en estas condiciones se garantiza el mejor precio posible del buque y, por lo tanto, que un mayor número de acreedores puedan ver satisfechos sus créditos con el producto de la venta. Esta y no otra es la finalidad del Convenio de Beijing.

CONDICIONES DEL CONVENIO

El propósito de este breve artículo es precisar los puntos más relevantes del citado Convenio, en este sentido, y a modo de resumen, resaltar, en primer término, las condiciones para que una venta judicial de un buque realizada en un Estado parte tenga efectos transfronterizos en otro Estado Parte. Estas condiciones son las siguientes:

- **La venta** debe ser ordenada, aprobada o ratificada por un órgano judicial de un Estado Parte (u otra Autoridad Pública competente designada a tal efecto), ya sea en subasta pública o mediante acuerdo de las partes realizado bajo la supervisión y con la aprobación de un órgano judicial, siempre que el buque se encuentre físicamente bajo la jurisdicción de dicho Estado y siempre que se cumpla con las notificaciones a las que haremos referencia más adelante;
- **El producto** de esa venta debe ponerse a disposición de los acreedores, de conformidad con la ley del Estado en el que se produce la venta judicial;
- **El buque** objeto de la venta debe constar inscrito en un registro de acceso público y tiene que poder ser objeto

de embargo preventivo o medida similar que pueda dar lugar a una venta judicial;

- **La venta judicial** debe transferir al nuevo comprador, conforme a la ley del Estado en el que se produce, un título de propiedad libre de cargas y gravámenes (*clean title*) sobre el buque. De esta forma toda venta judicial respecto de la cual se haya expedido el Certificado de venta judicial que prevé el Convenio tendrá por efecto, en los demás Estados parte, conferir al comprador un título de propiedad libre de cargas sobre el buque.

NOTIFICACIONES Y NORMAS PROCESALES

El Convenio establece unas determinadas reglas procesales y requisitos relativos a la notificación que deben cumplirse para la emisión de un Certificado de venta

La venta judicial debe transferir al nuevo comprador un título de propiedad libre de cargas y gravámenes (*clean title*) sobre el buque.

judicial de un buque. En este sentido, las notificaciones sobre la venta judicial de un buque deberán ser cursadas:

- **al registro de buques** (o registro equivalente) en el que esté inscrito el buque (en España al Registro de Bienes Muebles). Si se hubiera inscrito un contrato de arrendamiento a casco desnudo del buque, se deberá también notificar al arrendatario inscrito en el registro correspondiente y al registro de arrendamientos a casco desnudo que hubiera autorizado a enarbolar temporalmente su pabellón, si fuere el caso;
- **a todos los titulares de hipotecas o mortgages** y de cargas inscritas, a condición de que el registro en el que estén inscritas sea de acceso público;
- **a todos los titulares de privilegios marítimos** sobre el buque, a condición de que hayan notificado al órgano judicial u otra Autoridad pública competente que lleve a cabo la venta judicial la existencia de tales créditos marítimos privilegiados de conformidad con las normas y procedimientos del Estado de la venta judicial;
- **al propietario del buque** en ese momento.

Con el fin de determinar la identidad o la dirección de los sujetos a quienes deba notificarse la venta judicial, el Convenio permite utilizar la información que

DNV

El buque ruso *Zapolyarye*, vendido en subasta pública en el puerto de Motril en febrero de 2021 / AP MOTRIL.



conste en el registro de buques (o registro equivalente) en el que esté inscrito el buque o el arrendamiento a casco desnudo; la información que conste en el registro en que esté inscrita la hipoteca o la carga inscrita, si es un registro distinto del registro de buques; y la información notificada a la Autoridad competente.

REPOSITORIO INTERNACIONAL

La notificación de la venta judicial, en aras a una mayor transparencia y visibilidad del proceso, se publicará mediante edictos en la prensa o en otras publicaciones disponibles en el Estado en el que la venta judicial haya de celebrarse. También, y esta es una de las grandes innovaciones del Convenio, deberá comunicarse la notificación al Archivo o Repositorio internacional *Global Integrated Shipping Information System* (GISIS) ubicado en el seno de la Organización Marítima Internacional.

EL CERTIFICADO DE VENTA JUDICIAL

La clave del Convenio radica en el Certificado de venta judicial se convierte en un auténtico pasaporte del buque con la finalidad de conseguir los efectos transfronterizos de la venta judicial. El propósito

principal del Certificado es dar soporte documental a la autoridad de otro Estado parte, ya sea registral o judicial, que va a materializar los efectos transfronterizos de la venta judicial del buque. El Certificado de venta judicial sirve de prueba suficiente de los extremos que se consignan en el mismo, si bien nunca con efecto de prueba irrefutable, como seguidamente analizaremos. No nos encontramos, por tanto, ante un documento ejecutivo o de titularidad (no es intención del Convenio que el Certificado sustituya la sentencia o auto judicial emitido por un Tribunal por el que se lleva a cabo la venta del buque), aunque esta sentencia es el antecedente necesario para que dicho Certificado pueda ser emitido.

El Convenio establece las condiciones para la emisión del Certificado de venta judicial en favor del comprador. En primer lugar, que la venta haya conferido al comprador un título de propiedad libre de cargas sobre el buque con arreglo a la ley del Estado de la venta judicial; y, en segundo lugar, que la venta judicial se haya llevado a cabo de conformidad con los requisitos exigidos por la ley del Estado en que se produce y los establecidos por el Convenio.

La emisión de este Certificado de venta judicial de un buque se llevará a cabo,

- **de oficio por el órgano judicial** u otra Autoridad competente que haya ordenado, aprobado o ratificado la venta judicial;
- **de conformidad** con las reglamentaciones y procedimientos del Estado emisor en el que se produce la venta judicial; y
- **en formato papel o electrónico**, en este último caso siempre bajo la condición de que la información sea accesible y que pueda identificarse la Autoridad que lo emite, así como las posibles alteraciones que haya podido sufrir el documento electrónico respecto del original. El Certificado deberá emitirse conforme al modelo que figura en el Anexo II del Convenio y deberá aportar un contenido mínimo conforme al Convenio.

Una vez emitido el Certificado, este deberá también transmitirse, al igual que indicamos para la notificación, al Repositorio Internacional GISIS para su publicación. El Convenio establece que el Certificado estará exento de requisitos de legalización u otras formalidades similares, lo que sin duda facilitará los trámites para la consecución de los efectos internacionales que persiga el comprador del buque.

EFFECTOS INTERNACIONALES

¿Y cuáles son los efectos internacionales que persigue el Convenio a través del Certificado de venta judicial? El Convenio

los establece siempre vinculados a la presentación del Certificado de venta judicial por parte del comprador del buque y a solicitud de éste. Por un lado, se prevén determinadas acciones por parte del Registro del buque en el que se encuentra inscrito. En tal sentido el Registrador podrá,

- **cancelar la inscripción** de todas las hipotecas o *mortgages* y cargas inscritas que graven el buque y que se hayan inscrito antes que haya sido finalizada la venta judicial;
- **cancelar la inscripción** del buque del registro y expedir un certificado de cancelación de la inscripción a los efectos de la nueva inscripción;
- **inscribir el buque** a nombre del nuevo comprador, sujeto al cumplimiento de las condiciones establecidas por el Derecho nacional aplicables;
- **actualizar la información** inscrita en el registro añadiendo cualquier otro dato pertinente que conste en el certificado de venta.

En caso de que el buque estuviese bajo un contrato de arrendamiento a casco desnudo, y, por tanto, matriculado en dos registros simultáneamente (uno primario y otro temporal para el arrendamiento), el Registro u otra autoridad competente del Estado parte en el que se haya inscrito el arrendamiento cancelará la inscripción del buque en dicho registro y expedirá un certificado de cancelación de la inscripción.

Por otro lado, el Convenio establece que cuando se solicite o se trabe un embargo cautelar o ejecutivo (o una medida de similar naturaleza y efectos) ante los tribunales de un Estado parte contra el buque que ha sido objeto de venta judicial por un tribunal o una autoridad de otro Estado parte y por razón de un crédito nacido antes de la venta judicial, la solicitud deberá ser rechazada o el embargo levantado contra la exhibición por parte del comprador del Certificado de su venta judicial emitido de conformidad con las normas establecidas en el Convenio.

Los anteriores efectos transfronterizos —y únicamente estos— no se producirán si la Autoridad judicial competente de un Estado parte ante el que se pretenden hacer valer determina que tales efectos son manifiestamente contrarios a las normas de orden público de ese Estado.

IMPUGNACIÓN DE LA VENTA JUDICIAL Y DE SUS EFECTOS INTERNACIONALES. COMPETENCIAS EXCLUSIVAS.

El Convenio permite también acciones contra los efectos de la venta judicial del buque. En este sentido, el Convenio establece la competencia exclusiva de los tribunales del Estado en el que se celebra la venta para conocer de las acciones dirigidas a obtener la anulación o la suspensión de los efectos de la venta judicial que confiera un título de propiedad libre de cargas sobre un buque o del Certificado emitido por las autoridades de ese mismo Estado. Esta norma debe ser interpretada y aplicada de manera ciertamente restrictiva. La misma no se refiere a la competencia originaria de los tribunales de los Estados parte, sino a la competencia exclusiva de los tribunales del Estado en que se ha llevado a cabo la venta del buque para conocer de las acciones o recursos contra las decisiones de uno de sus propios órganos o tribunales.

El Convenio establece unas reglas procesales y requisitos relativos a la notificación que deben cumplirse para la emisión de un Certificado de venta judicial de un buque

Por su parte, y bajo el principio de reciprocidad, los órganos judiciales de un Estado parte deberán declararse incompetentes para conocer de toda acción o solicitud de anulación de una venta judicial o de suspensión de sus efectos que haya sido realizada en otro Estado parte.

En cualquier caso, el Convenio crea la obligación para todos los Estados parte de exigir que cualquier decisión emitida por sus tribunales u órganos —que anule o suspenda los efectos de una venta judicial respecto de la que hay emitido un Certificado de venta judicial— sea comunicada al Archivo Internacional con

prontitud para su publicación. En caso de que el Certificado quede privado de efecto con carácter definitivo o temporal por decisión judicial, y de ahí la importancia de su pronta y eficaz publicidad a través del Archivo, decaerá el efecto transfronterizo automático de la venta previsto en el Convenio.

Finalmente, el Convenio reserva a los Tribunales del Estado parte en el que el comprador solicita la producción de los efectos internacionales mediante la presentación del Certificado de venta judicial, ya sean acciones ante el Registro o para impedir o liberar un embargo del buque, la competencia para determinar si tales efectos internacionales son o no manifiestamente contrarios al orden público de ese Estado.

CONCLUSIÓN

A modo de conclusión, resaltar la importancia que tendrá la implantación de este Convenio en la comunidad internacional para otorgar seguridad jurídica a estas operaciones de ejecución y adjudicación de un buque.

Por un lado, conjurando los riesgos que se pretenden evitar, los precios serán más acordes con el mercado, lo que redundará en que los acreedores vean sus créditos satisfechos de forma más conveniente y adecuada; el propietario deudor no sufrirá más perjuicio del estrictamente necesario, y el comprador del buque quedará mucho mejor protegido, lo que también llevará consigo la mejora de las condiciones de financiación.

Desde la perspectiva de España y de la Unión Europea, la implantación de este Convenio es de máxima importancia. De hecho, la Unión Europea publicó el pasado 30 de junio una Decisión recomendando su firma a los Estados miembros con el fin de garantizar su plena aplicación tanto internamente como frente a terceros Estados.

Además, está prevista la celebración de un *workshop* sobre este Convenio a finales de octubre de 2023 en Madrid, aprovechando la Presidencia europea de España.

La Asociación Española de Derecho Marítimo, en reunión de su Junta Directiva el pasado mes de julio, acordó remitir una comunicación a los Ministerios competentes (Transportes, Exteriores y Justicia) recomendando la ratificación de este Convenio tan pronto como sea posible.

ANAVE, como editora de *anave.es*, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.