

DENEGACIÓN DE EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUE  
CONTRA DEUDOR NO PROPIETARIO DEL BUQUE  
POR LA INEXISTENCIA DE “CRÉDITO MARÍTIMO”  
(AUTO DEL JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 10  
DE BARCELONA DE 21 DE MAYO DE 2021)

REJECTION OF ARREST OF A SHIP BASED  
ON THE NON-MARITIME NATURE OF THE CLAIM  
(EDICT OF THE COMMERCIAL COURT  
NO 10 OF BARCELONA, 21ST MAY 2021)

XABIER ORBEGOZO MIGUEL

*Profesor asociado doctor de Derecho internacional privado  
Universidad Pública de Navarra*

ORCID ID: 0000-0002-9697-6467

Recibido: 13.12.2021 / Aceptado: 28.12.2021

DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2022.6716>

**Resumen:** La resolución objeto del presente comentario aborda la solicitud de un embargo preventivo contra un buque que no es propiedad del deudor. La solicitud de embargo preventivo es rechazada por no ser propietario del buque el deudor y no tratarse de un crédito que dé acceso al embargo en estas circunstancias, de acuerdo con el Convenio de Ginebra sobre embargo preventivo de buques y la legislación española.

**Palabras clave:** Convenio de Ginebra de 1999 sobre embargo preventivo de buques, Ley de Navegación Marítima, créditos marítimos privilegiados, Derecho marítimo.

**Abstract:** In this case, the Court analyses the possibility of granting the arrest of a ship for a debt produced by the lessee, not the ship-owner. The arrest is denied since the claim is not considered as a maritime claim that enables the arrest of ship under these circumstances.

**Keywords:** International Convention on Arrest of Ships 1999, Spanish “Ley de Navegación Marítima”, Maritime liens, Maritime Law.

**Sumario:** I. Contexto y cuestiones relevantes de la resolución comentada. II. Legislación española sobre embargo preventivo de buques – del Código de Comercio a la Ley de Navegación Marítima III. Embargo preventivo de buques en España - Régimen jurídico. IV. Deudas de arrendatarios o fletadores del buque. V. Posibilidad de embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada. VI. Motivos de denegación y conclusiones

## I. Contexto y cuestiones relevantes de la resolución comentada

1. Nos encontramos ante un auto desestimatorio de una solicitud de medidas cautelares contra un buque que por algunas de sus particularidades resulta relevante para el estudio jurídico. Por un lado, no se trata de un “embargo preventivo” de buques en su concepción más generalmente entendida<sup>1</sup> ya que en este caso el demandante no solicita la inmovilización del buque, sino la anotación del embargo en el Registro Marítimo Español para impedir la venta de la embarcación en tanto en cuanto no se haya satisfecho la deuda.

2. Si bien, como decíamos, no se trata del supuesto general plasmado en la legislación aplicable a este tipo de embargos, la citada anotación en el Registro de Bienes Muebles y la prohibición de enajenar sí que están contempladas por nuestra Ley de Navegación Marítima<sup>2</sup> (en adelante LNM) en su artículo 473. Conviene apuntar que este supuesto está limitado a embargos estrictamente nacionales, es decir, aquellos practicados sobre “buques españoles que se encuentren materialmente dentro de la jurisdicción española” y “a solicitud de personas que tengan su residencia habitual o su establecimiento principal en España”.

3. En todo caso, siendo clara esta posibilidad, la controversia fundamental en este caso -de neta trascendencia internacional- se refiere al hecho de que el deudor, y explotador comercial del buque, no es a su vez propietario del mismo<sup>3</sup> y en la pertinencia de acceder al embargo preventivo de la embarcación en estos supuestos. El tribunal debe, por tanto, determinar si accede a conceder un embargo sobre un bien, en este caso un buque, por una deuda generada por una persona que no es propietaria de dicho bien, con las evidentes repercusiones que ello generará para el efectivo propietario.

4. En la controversia a la que se refiere el presente comentario la propietaria del buque es una empresa diferente a la explotadora del mismo -y deudora-, que lo explota en virtud de un contrato de leasing.

## II. Legislación española sobre embargo preventivo de buques – del Código de Comercio a la Ley de Navegación Marítima

5. Procede, como primera aproximación a la cuestión, examinar el sistema de fuentes que regula la posibilidad de practicar un embargo preventivo de buques en Derecho español.

6. En la actualidad España cuenta con una dualidad de regímenes en el que conviven el Convenio de Ginebra sobre embargo preventivo de buques de 1999 con la norma española de referencia en materia marítima, la LNM, siendo aplicables otros preceptos de la legislación procesal española para cuestiones específicas no reguladas por los textos anteriores.

7. De la regulación “primitiva” que contenía el Código de Comercio<sup>4</sup> a la situación actualmente vigente -descrita supra- la legislación española ha vivido diferentes fases. La primera etapa de regula-

---

<sup>1</sup> El artículo 1.2 del Convenio de Ginebra sobre embargo preventivo de buques de 1999 (En España: Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, «BOE» núm. 104, de 02/05/2011) define “Embargo” como “toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio.”

<sup>2</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, «BOE» núm. 180, de 25/07/2014.

<sup>3</sup> Nos encontramos ante un supuesto muy habitual en la práctica, que recibe diferentes representaciones jurídicas.

<sup>4</sup> En relación con el embargo, en general, de buques se aplicaba el artículo 584 en relación con los artículos 690.4, el 755.11, el 789.3, el 795, el 809.4 y el 811.10. Con todo, la regulación se limitaba al embargo ejecutivo, por lo que no existía una figura equivalente.

ción específica de la medida vino de la mano de la Ley 2/1967 sobre embargo preventivo de buques<sup>5</sup>, elaborada para adaptar el Convenio de Bruselas sobre embargo preventivo de buques de 1952 -al que alude la resolución comentada en su fundamento de Derecho primero- a la normativa española. Estas dos normas contaban con la LEC 1881 como norma supletoria.

8. Una segunda etapa supuso el periodo transitorio entre la vigencia del Convenio de 1952 y su sucesor, etapa en la que convivieron ambos convenios -desde el 14 de septiembre de 2011 hasta el 28 de marzo de 2012<sup>6</sup>-. Dado que no se había producido denuncia del Convenio de 1952, este seguía vigente y la versión más reciente solo podía aplicarse a buques de Estados parte en ambos convenios.

9. A continuación, denunciada ya la versión de 1952, los instrumentos legislativos aplicables eran el propio Convenio de 1999 junto con la LEC. Todo ello hasta la esperada entrada en vigor de la LNM, que dotaría a la legislación española finalmente de un texto *ad-hoc* para regular diferentes cuestiones en materia marítima.

10. Nuestra legislación carecía de una regulación general en materia marítima hasta la aprobación de esta norma, que nació con vocación de ser una norma completa, que contemple “todos los aspectos”<sup>7</sup> del Derecho marítimo español<sup>8</sup>. Para cumplir dicho objetivo en un contexto tan intrínsecamente internacional, el legislador enumera una serie de textos internacionales que servirían de referencia para elaboración de la Ley<sup>9</sup>.

11. Asimismo, en relación con la materia que nos ocupa, el título IX de la ley, referido a “especialidades procesales” dedica el capítulo II en exclusiva al embargo preventivo de buques, remitiendo para ello de manera expresa al Convenio sobre embargo preventivo de buques de 1999 como norma de referencia para la regulación de dicha figura en España, sirviendo la LNM para completar las estipulaciones del texto internacional.

<sup>5</sup> Ley 2/1967, de 8 de abril, sobre embargo preventivo de buques, «BOE» núm. 86, de 11 de abril de 1967, p. 4776.

<sup>6</sup> A través del Real Decreto-ley 12/2011, de 26 de agosto, por el que se modifica la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, para la aplicación del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques y se regulan competencias autonómicas en materia de policía de dominio público hidráulico, «BOE» núm. 208, de 30 de agosto de 2011.

<sup>7</sup> Preámbulo LNM, punto I.

<sup>8</sup> Aspectos a los que, naturalmente, no podemos referirnos de manera pormenorizada pero extensamente tratados en la doctrina española, vid., entre otros: A. EMPARANZA y J.M. MARTÍN OSANTE, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015; CAMPUZANO, A. B. y E. SANJUÁN (dir.), *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016; AA.VV., *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015; S. DÍAZ RIBES, “El embargo preventivo de buques y el salvamento marítimo en la nueva Ley de Navegación Marítima”, *Diario La Ley*, 6482/2014, pp. 8-10; J.J. ÁLVAREZ RUBIO, “La dimensión procesal internacional en la Ley de navegación marítima”; AA.VV., *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de la Ley General de Navegación Marítima*, Gobierno Vasco, Vitoria, 2006.

<sup>9</sup> Destacan entre ellos la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar -CNUDM- (en España: Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, «BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 1997); el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) (en España: Instrumento de Ratificación de 16 de agosto de 1978 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974, «BOE» núm. 144, de 16 de junio de 1980); las Reglas de York y Amberes sobre avería gruesa (elaboradas por el Comité Marítimo Internacional), remitiendo además expresamente a convenios como el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 (En España: Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, «BOE» núm. 57, de 8 de marzo de 2005); el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969. Hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992 (En España: Instrumento de adhesión de España al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969. Hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992, «BOE» núm. 225, de 20 de septiembre de 1995) o al Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001 (En España: Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001, «BOE» núm. 43, de 19 de febrero de 2008).

**12.** Vigente por tanto la LNM, la situación en España es, actualmente, la siguiente:

- Para embargos preventivos de buques contemplados en el ámbito de aplicación del Convenio de 1999, prevalecerá el Convenio y será de aplicación supletoria la LNM.
- Para supuestos excluidos del ámbito de aplicación del Convenio -supuestos meramente nacionales o embargos de buques que enarbolen pabellón de Estados no parte del Convenio- la norma de aplicación preferente será, en este caso, la LNM (si bien remite para numerosas cuestiones al Convenio).

**13.** El caso al que nos referimos en el presente comentario, según los datos aportados en la resolución, parece ser un caso de los que consideraríamos “estrictamente nacionales”, por cuanto que tanto el deudor, como el acreedor, como el propio buque ostentan nacionalidad española, Procede por ello analizar el régimen jurídico de la LNM y del Convenio conjuntamente. Análisis que, desde luego, no puede obviar el carácter eminentemente internacional del objeto principal de estudio -la cuestión del embargo por deudas ajenas al propietario del buque-, por cuanto que la controversia es perfectamente extrapolable a situaciones de embargo preventivo internacionales.

### III. Embargo preventivo de buques en España - Régimen jurídico

**14.** En efecto, aunque debemos acudir a la LNM, por tratarse de un supuesto estrictamente nacional, veremos que ello no supone apartarnos del régimen establecido por el Convenio. Ante la citada dualidad de fuentes, el propio articulado de la LNM establece en su artículo 470 la prevalencia del Convenio para todos aquellos embargos de buques decretados en España.

“Artículo 470. Naturaleza y regulación de la medida.

1. La medida cautelar de embargo preventivo de buques, tanto nacionales como extranjeros, se regulará por el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, por lo dispuesto en esta ley y, supletoriamente, por lo establecido en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. Dicha medida conllevará necesariamente la inmovilización del buque en el puerto donde se encuentre.”

**15.** Asimismo, delimita el concepto de “embargo preventivo” a supuestos que conlleven la inmovilización del buque, con una excepción a este requisito que deviene relevante en el presente caso.

**16.** El citado art. 473 permite, en los supuestos de embargos “estrictamente nacionales” a los que nos referíamos, la sustitución de la citada inmovilización por “la anotación en el Registro de Bienes Muebles de la medida y, en su caso, de la prohibición de enajenar.” La solicitud de medida cautelar en este caso se refiere expresamente a esta posibilidad.

**17.** Continuando con un breve repaso al articulado, en referencia a la competencia judicial, el artículo 471 dota de competencia para decretar el embargo al tribunal que tuviera competencia sobre el fondo o al del puerto en el que esté o se espera que arribe el buque.

**18.** Se establece de esta manera la competencia para decretar el embargo del tribunal competente para conocer la demanda principal, si bien no de forma exclusiva, pudiendo ser decretado, además, por el tribunal del lugar en el que se encuentre el buque o en el que “se espere que llegue”<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Esta última consideración es una de las principales diferencias entre el precepto español y la norma recogida en el Convenio, ya que la posibilidad de solicitar el embargo en el puerto en el que se “espere que llegue” el barco es una alternativa no expresamente recogida en el Convenio.

19. En relación con la competencia objetiva se han generado algunas dudas en la doctrina<sup>11</sup> española, por cuanto la naturaleza de las deudas puede requerir la actuación de diferentes órdenes jurisdiccionales. Aunque la competencia para conocer sobre el caso recaerá, en general, sobre los juzgados de lo mercantil –ex. artículo 86 ter LOPJ–, algunas cuestiones como los créditos relativos a reclamaciones salariales de la tripulación serán conocidos por los Juzgados de lo Social -ex. artículo 2.a de la Ley reguladora de la jurisdicción social-. Otros créditos, como supuestos de asistencia, salvamento remolque, pueden recaer en el ámbito competencial de los Tribunales de lo contencioso administrativo.

#### IV. Deudas de arrendatarios o fletadores del buque

20. Al margen de las consideraciones “estrictamente nacionales” relacionadas, sobre todo, con dar al embargo la forma de anotación en lugar de la paralización del buque, la resolución comentada incide en una cuestión cuyas derivadas son de incuestionable interés para el Derecho internacional.

21. La figura de los contratos de utilización de buques alberga, en una disciplina de alcance mundial como es el Derecho marítimo, una pluralidad de específicos contratos<sup>12</sup> sobre los cuales se deben hacer algunas puntualizaciones antes de proceder al análisis del régimen jurídico que regula los embargos preventivos en estas situaciones. La distinción tiene su relevancia práctica, puesto que en ocasiones el Convenio sobre embargo preventivo se refiere -artículo 3.1.b- a “arrendamiento a casco desnudo” específicamente.

22. Debemos distinguir, en términos generales entre dos figuras: el arrendamiento a casco desnudo (*bare-boat charter*) y el arrendamiento de buque armado y equipado (*charter by demise*).

23. El primer supuesto es definido por el artículo 2.1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques<sup>13</sup> como “un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el periodo de arrendamiento”.

24. Este último punto es el determinante a la hora de distinguirlo del *charter by demise*, la tripulación en este caso será contratada por el propietario o arrendador, aunque ceda toda la gestión de la misma al arrendatario. No es esta, sin embargo, la única diferencia, por cuanto que en el arrendamiento de buque armado se exige, además de la tripulación, que el propietario pertreche y equipe el buque para la navegación.

25. Por el contrario, en el caso del arrendamiento a casco desnudo será el arrendatario el que se hará cargo de estas cuestiones, siendo la única obligación del arrendador entregar la posesión de un buque en condiciones de navegabilidad.

26. En el “leasing” al que se refiere la resolución comentada estaríamos ante una figura equiparable a este arrendamiento a casco desnudo, por cuanto que de la lectura del penúltimo párrafo del fundamento de derecho segundo se infiere que es el arrendatario el que hace frente a los salarios de la tripulación, por lo que debemos entender que será este quien la contrata. Veremos a continuación en qué condiciones debe entenderse embargable un buque por deudas ajenas al propietario.

<sup>11</sup> A. B. CAMPUZANO/E. SANJUÁN, *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, p. 503.

<sup>12</sup> Vid. entre otros I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo...*, op. cit., pp. 493 y ss.

<sup>13</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, Adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques, 1986.

## V. Posibilidad de embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada

27. En el contexto descrito, debemos centrar el análisis en el motivo alegado por el tribunal para denegar el embargo en este caso.

28. Como decíamos, en la práctica marítima resulta habitual que la propiedad de una embarcación no se corresponda con la efectiva explotación del buque, lo que genera, en el caso de surgir deudas, evidentes problemas para el acreedor que se cree desprovisto de una de las principales vías para asegurarse el cobro de la deuda, como es el embargo preventivo del buque en cuestión.

29. Con todo, el artículo 3.1.b<sup>14</sup> del Convenio establece la embargabilidad de un buque por deudas de su *demise charterer* o arrendatario a casco desnudo -que lo fuera en el momento de surgir el crédito y en el momento en que se solicite el embargo-, e introduce un punto de gran transcendencia -al que alude el tribunal en el caso comentado- en el artículo 3.3, limitando el embargo, en estos casos, a situaciones en las que el crédito alegado pueda dar lugar a una ejecución del buque para satisfacer dicha deuda según la legislación nacional del país en que se practique el embargo.

30. En concreto, según el citado artículo, se limita el acceso al embargo preventivo, cuando el deudor no sea a su vez el propietario, a tres supuestos:

- a. Créditos marítimos privilegiados, que coinciden con los créditos marítimos privilegiados regulados por el artículo 4 del Convenio sobre privilegios marítimos e hipoteca (CPH<sup>15</sup>) y a los que nos referiremos a continuación.
- b. Créditos garantizados con hipoteca naval (artículo 1.u del Convenio sobre embargo preventivo).
- c. Controversias en torno a la propiedad o posesión del buque (artículo 1.s del Convenio sobre embargo preventivo).

31. Respecto de la alusión a crédito privilegiados, aunque el Convenio sobre embargo preventivo rehúsa deliberadamente a referirse de manera expresa al CPH<sup>16</sup>, muchos de los créditos recogidos en la siguiente lista han sido, como veremos, adoptados del Convenio sobre privilegios e hipoteca.

32. En ausencia de regulación expresa en el Convenio, la *lex fori* será la que determine la naturaleza privilegiada o no del crédito, siendo el citado convenio CPH de aplicación en Estados como España<sup>17</sup>, razón por la cual el tribunal remite al artículo 4 de este convenio en la resolución. Todo ello responde a la lógica de dotar al potencial acreedor de algún instrumento para poder hacer efectiva su deuda en supuestos que ordinariamente pueden suscitarse en la operativa marítima y es una herramienta que debemos valorar de manera muy positiva<sup>18</sup>.

33. Concretamente, dicho artículo 4 CPH se refiere a:

“a) los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación (...)

<sup>14</sup> 3.1.b.: “Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo; o”

<sup>15</sup> Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993 (En España: Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, «BOE» núm. 99, de 23 de abril de 2004).

<sup>16</sup> Introduciendo además -ex. artículo 9- la indicación de que el Convenio en ningún caso dará lugar a la creación de privilegios marítimos

<sup>17</sup> Aunque no se trata de un texto de gran implantación internacional -ni cualitativa ni cuantitativamente a juzgar por el número y la relevancia internacional de los Estados que lo han ratificado, 19 Estados parte a la fecha de publicación del presente trabajo: vid. [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-D-4&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en)

<sup>18</sup> En la misma línea, entre otros I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo* (Ley 14/2014 de Navegación Marítima), Civitas, Madrid, 2015, p. 476.

- b) los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- c) los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;
- d) los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicable;
- e) los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.”

**34.** Vemos por tanto que la condición que en la práctica hace embargables los buques por deudas ajenas a su propietario se resumen en que dichos créditos tienen que estar dotados de reipersecutoriedad, que vincule al buque independientemente de la persona generadora del crédito. A la misma lógica responde la inclusión tanto los litigios relativos a la hipoteca o aquellos en los que se discute la propiedad o posesión del buque.

## VI. Motivos de denegación y conclusiones

**35.** Establecidas las condiciones para acceder al embargo por deudas de una persona distinta al propietario, el Juzgado de lo Mercantil desestima la petición considerando que “ni se prueba ni se alega” que la deuda sobre la que se sustenta la petición de embargo se acoja a ningunos de los supuestos citados.

**36.** Según la propia resolución, el crédito alegado es un “préstamo concedido al armador” y se alega que dicho crédito “tiene carácter de crédito marítimo al haber abonado partidas que se corresponden con los apartados l) y o), conforme al artículo 1.1. del Convenio de Ginebra de 12 de marzo de 1999”. Se trataría, por tanto, de créditos para atender a cuestiones como “Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento” (1.1. l del Convenio) o “Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre” (1.1. o del Convenio).

**37.** Este último apartado citado, relativo a salarios de la tripulación se corresponde con el artículo 4.1.a del CPH por lo que, a priori, podríamos considerar que se trata de un crédito dotado de privilegio marítimo. A esta cuestión se refiere el tribunal en los dos últimos párrafos del fundamento de Derecho segundo.

**38.** Al parecer únicamente se prueba la existencia de un préstamo entre el solicitante de la medida y el armador, pero sin probar que las cantidades percibidas con ese importe fueran destinadas a pagar salarios de la tripulación (lo que supondría la consideración de crédito privilegiado), como se alega. Con todo, al referirse el tribunal a un “préstamo parcial para pago de los sueldos de la dotación del buque (tres nóminas de 3000, 2500 y 3000 euros)”, no argumenta con claridad si el uso “privilegiado” de dicho crédito está o no probado o si descarta su naturaleza privilegiada únicamente porque solo parte de la cantidad pedida en préstamo fue destinada al pago de salarios, lo que, entendemos, supondría una interpretación cuestionable de la legislación aludida en el presente comentario.

**39.** En definitiva, la naturaleza del crédito tiene una importancia muy significativa en Derecho marítimo, rama jurídica cuya especial idiosincrasia se muestra una vez más en esta resolución en la que conviven cuestiones de Derecho nacional e internacional privado. Se generan, en consecuencia, controversias que derivan en análisis complejos, como podemos ver al leer el auto comentado, que en pocos párrafos remite a multitud de normas internas e internacionales para dar solución a una cuestión menor en apariencia, como la reclamación de un crédito.