

Un paso más para la eficacia internacional de la venta forzosa de buques

A further step towards the international effectiveness of the judicial sale of ships

JULIO CARLOS FUENTES GÓMEZ

Administrador Civil del Estado y Doctor en Derecho

ORCID ID: 0000-0002-3759-4741

Recibido: 15.12.2023 / Aceptado: 15.01.2024

DOI: 10.20318/cdt.2024.8421

Resumen: El 7 de diciembre de 2022, la Asamblea General de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) adoptó la conocida como Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques, ciudad en la tuvo lugar la firma el 5 de septiembre de 2023. El nuevo convenio supone un paso adelante en el reconocimiento de los efectos internacionales de las ventas forzosas de buques. Para su correcta aplicación el convenio tendrá que aplicarse de manera coherente tanto con las legislaciones nacionales como otros convenios que también se ocupan de esta materia. Este artículo profundiza en la relación entre estos niveles normativos a partir de la regulación española, entre los que existe un alto grado compatibilidad, sin perjuicio de que también serán necesarias algunas reformas.

Palabras clave: Venta judicial de buques, acreedores marítimos, efectos internacionales, registros de buques, orden público, Ley de Navegación Marítima.

Abstract: On December 7, 2022, the General Assembly of the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) adopted the so-called Beijing Convention on the Judicial Sale of Ships, where it was signed on September 5, 2023. The new convention represents a step forward in the recognition of the international effects of judicial sales of ships. For its correct application, the convention will have to be applied in a manner consistent with both national legislation and other conventions that also deal with this matter. This article explores the relationship between these regulatory levels based on the Spanish regulation, between which there is a high degree of compatibility, without prejudice to the fact that some reforms will also be necessary.

Keywords: Judicial sale of ships, maritime creditors, international effects, ship registers, public order, Maritime Navigation Law.

Sumario: I. El camino hacia un nuevo régimen normativo de la venta forzosa de buques. II. La venta forzosa de buques en la Ley de Navegación Marítima. III. El marco internacional de los privilegios marítimos: el Convenio de Ginebra sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993. IV. La nueva Convención sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques. 1. El fin, las definiciones y el ámbito de aplicación del CVJB. 2. La realización de la venta judicial: las notificaciones y el certificado. 3. La intervención del registro de buques. 4. La suspensión y la anulación de la venta judicial. 5. La venta judicial manifiestamente contraria al orden público. 6. La relación del CVJB con otros convenios y con las normas de la Unión Europea. V. Conclusiones.

I. El camino hacia un nuevo régimen normativo de la venta forzosa de buques

1. Los litigios de Derecho marítimo presentan algunas notas especialmente marcadas. La primera viene dada por la internacionalidad, derivada de la distinta nacionalidad o residencia de los intervinientes en esos procesos. A ella se añade que la garantía del cumplimiento de las obligaciones y las responsabilidades en que incurren los navieros o armadores recae, tradicionalmente, sobre sus buques. Prueba de ello es el ya derogado artículo 587 del Código de Comercio de 1985, que permitía 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 viaje¹.

2. De acuerdo con la tradición marítima, el buque, con sus pertenencias, se concibe como un patrimonio separado de los bienes de su propietario, como exigen dos instituciones propias de este ámbito: la limitación de responsabilidad y los créditos privilegiados marítimos. La lógica de estas figuras obedece a la lejanía del armador o propietario del buque a efectos de plantearle cualquier reclamación, frente a la facilidad de alcanzar el buque en una jurisdicción cercana. De esta forma, el buque, sin perjuicio de poseer la nacionalidad del Estado que lo abandera, podrá quedar sometidos 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 procedimiento². Es así como de las citadas instituciones nacieron otras que aseguraban su efectividad, como es el embargo preventivo de buques³ y su venta judicial.

3. El conocimiento de un litigio que verse sobre los incidentes propios de la navegación marítima llevará al juez a adoptar decisiones que, en numerosas ocasiones, giran en torno al buque, cuya actividad ha sido causa de las distintas demandas. De ahí que muchos de esos procesos finalicen con la venta judicial de un buque y es el producto de la venta el que ha de satisfacer los daños producidos o saldar las deudas pendientes.

4. 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”⁴.

5. Las disposiciones aplicables a esta materia vienen constituidas en los distintos Estados tanto por normas internacionales como internas. De esta forma, aunque el procedimiento para conseguir la ejecución de un buque debe practicarse de acuerdo con la legislación del foro, existen “algunas normas internacionales que han de ser tomadas en consideración a fin de lograr el reconocimiento internacional de dicha ejecución y los efectos que la misma está llamada a producir”⁵.

6. No obstante, 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 adopta esa decisión. La razón reside en que muchas jurisdicciones que en su legislación interna reconocen que la venta judicial de un buque supone la eliminación de las cargas e hipotecas existentes, no contemplan idéntica previsión cuando se trata de reconocer la venta judicial de un buque en otro Estado.

¹ E. CARBALLO MORALES, “La nave y el capitán en los riesgos del transporte marítimo”, separata del núm. 3/1968 de la *Revista Española de Derecho Marítimo*, Comité de Derecho Marítimo, Valencia, p. 23.

² P. MYBURGH, “International recognition of judicial ship sales: English common law and the Beijing Convention”, en *Journal of International Maritime Law*, 28 (2022) 6, noviembre – diciembre 2022, pp. 368-369.

³ Frente a la tendencia a eliminar la posibilidad de embargar preventivamente bienes de extranjeros (que quedó de manifiesto en su desaparición en la Ley de Enjuiciamiento Civil del año 2000, frente a las previsiones de la Ley de 1881), son distintos convenios internacionales los que prevén la aplicación de estas figuras. *Vid.* A.L. CALVO CARAVACA y J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Derecho Internacional Privado*, volumen I, decimosexta edición, Comares, Madrid, 2016, pp. 870-871.

⁴ M. ALBA FERNÁNDEZ/ J.P. RODRÍGUEZ DELGADO, “Proyecto de Convenio sobre venta judicial de buques: una breve guía de urgencia”, en *Revista de Derecho del Transporte* n.º 29, 2022, p. 250.

⁵ J.L. GABALDÓN GARCÍA, *Curso de Derecho Marítimo Internacional: Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 918.

7. Este es precisamente el objetivo de la Convención sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, más conocida como Convenio de Beijing sobre la venta judicial de buques (en adelante, CVJB), adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el 7 de diciembre de 2022 y cuya ceremonia de firma tuvo lugar el 5 de septiembre de 2023 en Pekín.

8. La negociación de este nuevo convenio se llevó a cabo en el seno de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) entre mayo de 2019 y junio de 2022, a partir de la toma en consideración de una propuesta del Comité Marítimo Internacional, adoptada en 2018, a partir de una propuesta de 2014⁶.

9. El trasfondo de la nueva regulación reside en asegurar el reconocimiento internacional de la venta judicial de un buque y, con ello, la extinción de cualquier hipoteca, carga o gravamen que recaiga sobre el buque que haya sido objeto de ese procedimiento. Se trata de hacer frente al problema al que se enfrentan tanto los nuevos propietarios (de buena fe) de buques adquiridos en ventas judiciales como quienes financian su compra, que, con frecuencia, tienen que hacer frente a reclamaciones por deudas anteriores que tenían al buque como garantía. En la práctica, han sido frecuentes los nuevos embargos de buques que acaban de ser vendidos y son 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.

10. Esta situación explica el propósito principal del CVJB, que es 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. En definitiva, se trata de un instrumento que persigue el reconocimiento internacional de las ventas judiciales de buques en beneficio de todos los intereses involucrados. Esto es así porque la venta forzosa de un buque, al igual que la venta voluntaria, es una forma de adquirir su propiedad, con la salvedad de que se impone por la ley con la finalidad de “satisfacer los intereses de determinados acreedores, privilegiados o no”⁷.

11. Desde el principio, podemos caracterizar el CVJB como una norma pragmática, que ofrece de manera deliberada una regulación incompleta, pero adecuada para alcanzar su objetivo. Se trata, además, de una norma de contenido intencionadamente limitado, lo cual obedece a la necesidad de respetar el derecho preexistente en esta materia, que se encuentra tanto en otros convenios internacionales como en las legislaciones nacionales. La previsible entrada en vigor del CVJB ofrece la oportunidad de efectuar un análisis de lo que será el nuevo marco normativo de la venta judicial de buques, que previsiblemente requerirá algunas modificaciones de la regulación española. Para ello, antes de analizar el contenido del CVJB, se examinará cuál es el marco normativo en el que se inserta, tanto nacional (limitado a España) como internacional, para examinar después el fundamento del CVJB y su contenido, así como las cuestiones que plantea.

II. La venta forzosa de buques en la Ley de Navegación Marítima

12. España cuenta con una regulación sobre la venta forzosa de buques en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM). Igualmente, nuestro país es parte del Convenio de Ginebra sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 (en adelante, CPMHN). Estas normas responden a una configuración de la venta forzosa de un buque para el pago a los acreedores como una de las causas de extinción de las deudas de las que responda dicho buque.

13. La LNM regula la venta forzosa de buques en el capítulo III del título IX, dentro de las especialidades procesales. Como explicaba la propia memoria que acompañó a esta ley durante su trami-

⁶ A. FENECH / P. LAURIJSEN, “Preface”, en *European Transport Law* VOL. LVIII n.º 2 – 2023, p. 135.

⁷ E. GARCÍA-SAÑUDO DÍEZ, “La venta forzosa de buques”, en *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, AEDM-Dykinson, Madrid, 2015, p. 455.

tación⁸, la inclusión de estos preceptos es consecuencia de la remisión de la ley al CPMHN que se ocupa de los privilegios e hipotecas marítimos. La venta judicial de buques se configura como un proceso especial de ejecución, que ha de seguirse después de que el tribunal acuerde la citada enajenación y que hasta ahora no ha suscitado demasiado interés para la doctrina ni los especialistas.

14. De este modo, el artículo 480 de la LNM remite, en primer término, a las pocas normas aplicables a esta materia que contiene el CPMHN y, como complemento a las normas que incorpora la propia LNM, a la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (en adelante, LEC) o, en su caso, a la normativa administrativa que resulte de aplicación en los casos en los que sea la Administración pública la que realiza esa enajenación de un buque en pago de deudas. De aquí se desprende que la venta forzosa puede tener lugar mediante este procedimiento especial que regula la LNM o efectuarse por una Administración pública en pago de deudas, normalmente tributarias.

15. Las normas de la LNM responden al fin de mantener la identidad entre la normativa interna y la internacional, pero respetando en lo demás la normativa procesal común. Por ello, este capítulo se abre con la enunciación, en el artículo 480, de que la venta forzosa del buque se regirá por lo dispuesto en la LEC para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral, salvo las especialidades que se contienen en esta ley. De esta forma, la LNM y la LEC son la *lex fori* aplicable a las ventas forzosas en España.

16. La venta judicial de buques “es un medio de garantizar el cobro y obtener el pago de créditos, ya que el producto es entregado a los acreedores”⁹. La distribución del producto de la venta judicial del buque se efectuará de acuerdo con la prelación de créditos que contiene el CPMHN¹⁰.

17. La idea básica que late en esta normativa especial es que la venta forzosa implica la cancelación de todos los gravámenes que sobre el buque pudieran pesar. Esta es precisamente la diferencia del régimen de la venta forzosa de buques con el que establece la LEC para la enajenación forzosa de bienes, en el cual solo se cancelan las cargas posteriores al gravamen que se ejecuta, mientras que subsisten las cargas anteriores¹¹.

⁸ La memoria original fue redactada por la Sección Especial para la Reforma del Derecho de la Navegación, compuesta por J.F. DUQUE DOMÍNGUEZ, E. ALBERT PIÑOLÉ, C. ALONSO LEDESMA, J.L. GABALDÓN GARCÍA, M.A. RUEDA PÉREZ, J.M. RUIZ SOROA, A. SÁNCHEZ ANDRÉS y L.M. GUÉREZ ROIG. Esa memoria está incluida en la publicación que lleva el título *Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, editada por el Ministerio de Justicia, Madrid, 2004. La explicación de las normas sobre la venta forzosa de buques se encuentra en las páginas 76 y 77.

⁹ M.J. MORILLAS JARILLO, “Disposición adicional vigésima primera. Praelación de créditos en los casos de venta judicial de buques”, en *Comentarios al Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y normativa de desarrollo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023, p. 1701.

¹⁰ No obstante, subsisten en nuestro ordenamiento jurídico algunas normas que debieran haber sido objeto de actualización tras la aprobación de la LNM. Es lo que sucede con la disposición adicional vigésima primera del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Esta norma lleva la rúbrica de “Praelación de créditos en los casos de venta judicial de buques” y reconoce el carácter de créditos privilegiados, de acuerdo con el derogado artículo 580 del Código de Comercio, a las tasas devengadas por utilización especial de las instalaciones portuarias y a los créditos por tarifas devengadas por servicios comerciales prestados al buque.

Estas previsiones debieran haber sido objeto de modificación. En principio, las tasas y tarifas portuarias quedarían incluidas en el privilegio que la letra d) del artículo 4.1 del CPMHN reconoce a “los créditos por derechos de puerto”. Sin embargo, como han señalado los tribunales, no todos los servicios y suministros regulares estarían comprendidos dentro del CPMHN. *Vid.* M.J. MORILLAS JARILLO, *cit.*, pp. 1709-1711.

Por su parte, el artículo 304.3 del TRLPEMM reconoce, igualmente, como crédito privilegiado los derivados de la remoción o hundimiento del buque, sin que el propietario del buque pueda limitar su responsabilidad con arreglo al Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, hecho en Londres, de 19 de diciembre de 1976 y reformado por el Protocolo de Londres, de 2 de mayo de 1996.

¹¹ A.J. BETANCOR GUERRA y E. NÚÑEZ RODRÍGUEZ, “Especialidad procesal referida a la cancelación de cargas en sede de ejecución forzosa de buques”, en *Legal Today*, 22 de junio de 2023 (disponible en <https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-civil/civil/especialidad-procesal-referida-a-la-cancelacion-de-cargas-en-sede-de-ejecucion-forzosa-de-buques-2023-06-22/>, consultado el 8 de noviembre de 2023).

18. En la venta forzosa concurre la prerrogativa que el derecho concede a los créditos marítimos privilegiados y la afcción real y especial del buque al pago de esos créditos, como contrapartida al derecho que se reconoce al naviero de limitar su responsabilidad frente a otros créditos¹². También debe tenerse en cuenta que la venta forzosa de un buque puede también producirse por causas no marítimas que quedan fuera de esta regulación¹³.

19. Este régimen de extinción de los gravámenes exige, al mismo tiempo, en salvaguarda de los intereses de los acreedores, del establecimiento de un sistema de publicidad sobre el procedimiento de ejecución que conduce a la enajenación forzosa del buque para que todos ellos puedan hacer valer sus derechos y concurrir a la distribución del producto obtenido por la realización del valor del buque.

20. Para lograr este objetivo, los artículos 481 y 482 establecen, como paso previo a la venta forzosa, la obligatoriedad de dar a conocer a los interesados la resolución de la autoridad judicial (o administrativa, ya que estas garantías también se han de observar cuando la enajenación se efectúe por un órgano administrativo) de proceder a la venta del buque. Destinatarios de esta notificación son tanto los titulares de derechos de garantía como el propietario registral y el registrador o autoridad competente encargada de la inscripción del buque. R.A. GONZÁLEZ-LEBRERO entiende que esa notificación “debe hacerse al registrador titular del Registro de Bienes Muebles, así como a la autoridad competente encargada de la inscripción del buque en el Estado que lo hubiera autorizado a enarbolar temporalmente su pabellón, si fuere el caso”¹⁴. A los anteriores interesados se añaden los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos, con independencia de que se hubieran constituido o no al portador.

21. Como los titulares de hipotecas constituidas al portador, así como los de créditos privilegiados, no son conocidos, dada la forma de constitución del gravamen en el primer caso y el carácter de garantías ocultas que, normalmente, tienen los segundos, el deber de notificación impuesto por la norma queda, en estos casos, limitado a quienes hubieren comunicado la existencia de su crédito a la autoridad competente encargada de proceder a la venta.

22. Las exigencias de publicidad de la venta se completan con una referencia al plazo y al contenido de la notificación, al momento en que la misma debe efectuarse, así como a la forma en que debe llevarse a efecto (artículo 482).

23. Es así como el procedimiento garantiza la necesaria publicidad, de tal forma que todos los acreedores y titulares de créditos marítimos puedan comparecer y formular las tercerías de mejor derecho que proceda¹⁵. Esta publicidad está estrechamente unida al efecto que se reconoce a la venta forzosa de buques para cancelar las cargas, gravámenes, privilegios y de la hipoteca naval.

24. El artículo 483 reconoce la facultad de los acreedores marítimos privilegiados para formular las correspondientes tercerías de mejor derecho tanto en el procedimiento que desemboca en la venta judicial del buque como en cualquier otro de ejecución de la hipoteca naval. Estas tercerías se tramitarán por las normas generales de los artículos 614 a 620 de la LEC.

25. Es el artículo 484, cuando regula los efectos de la venta forzosa, el que prescribe que la consecuencia de la venta forzosa del buque 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.

¹² J. DEL CORTE LÓPEZ, “Especialidades procesales en la Ley de Navegación Marítima”, en *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015, p. 770.

¹³ E. HERNÁNDEZ PÉREZ, “La venta forzosa de buques y los avances en el proyecto de convenio sobre reconocimiento y efectos de la venta judicial de buques”, en *Revista de Derecho de Transporte*, n.º 28, 2021, pp. 302-303.

¹⁴ R.A. GONZÁLEZ-LEBRERO, *Curso de Derecho de la Navegación*, II edición, Letras de Autor, Madrid, 2018, p. 1158.

¹⁵ E. GARCÍA-SAÑUDO DíEZ, “La venta forzosa de buques”, en *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, AEDM-Dykinson, Madrid, 2015, p. 460.

No obstante, se exceptúan de este efecto las hipotecas y gravámenes inscritos en los que el comprador se hubiere subrogado con el consentimiento de los acreedores. Corresponderá al registrador responsable del Registro de Bienes Muebles en el que esté inscrito el buque llevar a cabo esta cancelación.

26. Los efectos de la venta forzosa de un buque deberían aclararse no solo respecto a las hipotecas y cargas, sino respecto a los contratos que puedan verse afectados. Esto explica que el Anteproyecto de ley de reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, pendiente de aprobación, contiene alguna previsión a este respecto. En concreto, se introduce un párrafo nuevo en el artículo 196 de la LNM, en el cual se declara la extinción del contrato de arrendamiento de buque en los casos de venta forzosa. Con ello se excluyen la subrogación en dicho contrato que se prevé en los supuestos de enajenación voluntaria del buque¹⁶.

27. El apartado 2 del mismo artículo 484 exceptúa de la aplicación al procedimiento de la venta forzosa determinadas previsiones de la LEC, que contiene la sección que regula las subastas de bienes inmuebles y de “bienes muebles sujetos a un régimen de publicidad registral” (artículo 655 de la LEC). En concreto, no se aplicarán los artículos 666, 668.3, 670 y 672 de la LEC en lo que se refiere a las previsiones que contengan “sobre avalúo y declaración de cargas y sobre cargas y gravámenes”, lo que implica:

- a) Que en el avalúo del buque para su venta no se deducirán “cargas y derechos anteriores al gravamen por el que se hubiera despachado ejecución” (artículo 666).
- b) Que las certificaciones registrales previstas en el artículo 668.3 de la LEC no serían aplicables, lo cual obedece a que el segundo párrafo del apartado anterior del mismo precepto prevé que:

“Además se señalará que las cargas, gravámenes y asientos anteriores al crédito del actor continuarán subsistentes y que, por el solo hecho de participar en la subasta, el licitador los admite y acepta quedar subrogado en la responsabilidad derivada de aquéllos si el remate se adjudicare a su favor”.

Esta previsión no resulta aplicable a la venta forzosa de un buque en la medida que es contraria a la regla de cancelación de la totalidad de las cargas y gravámenes.

- c) Que tampoco se aplica el artículo 670 de la LEC (referido a la aprobación del remate, el pago y la adjudicación de los bienes al acreedor), en que afecta a la regla de que el adjudicatario haya de “aceptar la subsistencia de las cargas y gravámenes anteriores, si los hubiere y subrogarse en la responsabilidad derivada de ellos”.
- d) Finalmente, que no se aplican las reglas destino de las sumas obtenidas en la subasta del artículo 672 de la LEC, que se ven sustituidas por las previsiones del artículo 486 de la LEC.

28. El artículo 485 de la LNM sigue la línea más innovadora en materia de realización forzosa de los bienes, y prevé que la enajenación del buque no queda limitada al procedimiento tradicional de subasta pública, sino que también podrá llevarse a cabo por persona especializada y conocedora del mercado, como se prevé en el artículo 641 de la LEC, al que se remite.

29. Especial relevancia tiene el artículo 486 en el que se establece, siguiendo la orientación de la normativa internacional, el destino que ha de darse a la suma obtenida en la subasta o venta directa del buque. Con ello, se determinan cuáles son los créditos prededucibles, esto es, aquellos gastos que se originan o emanan del propio proceso y no de un crédito anterior al mismo y que, por tanto, deben

¹⁶ N.A. ORELLANA CANO considera que, incluso sin esa reforma, una venta judicial de un buque, como fin de un proceso de embargo y ejecución, es difícilmente compatible con un arrendamiento sobre el buque. En tales casos, surge un derecho de crédito del arrendatario frente al propietario del buque, pero no de una pretensión del arrendatario de continuar con el contrato con el comprador del buque que lo haya adquirido con motivo de su venta judicial.

ser satisfechos con prioridad antes de proceder a ningún reparto entre los acreedores. Tales gastos se determinan de forma precisa conforme a lo prevenido en el CPMHN y se dispone, finalmente, que, concretado y satisfecho el montante de esa prededucción, la suma restante se repartirá entre los acreedores concurrentes con arreglo al orden de prelación establecido en el capítulo VII del título II de la LNM, en el que se regulan los derechos de garantía sobre el buque (artículos 122 a 144).

III. El marco internacional de los privilegios marítimos: el Convenio de Ginebra sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993

30. Desde la codificación del siglo XIX cada país llevaba a cabo una regulación propia de los créditos privilegiados por su afectación al buque, a los que se otorgaba preferencia para la satisfacción de su deuda con cargo al propio barco que era objeto de alguna medida preventiva. Desde entonces y hasta hoy, con esta regulación se quiebra el tradicional principio de igualdad de trato a todos los acreedores (el principio *par conditio creditorum*) en beneficio de los titulares de un privilegio marítimo¹⁷.

31. En aquel momento, la ley aplicable para determinar esos privilegios se limitaba principalmente entre la ley del pabellón del buque o la ley del lugar donde se presentaba la reclamación (*lex fori*). En la medida que los créditos privilegiados presentaban una regulación distinta en cada jurisdicción, el demandante debía localizar el país cuya ley fuera más favorable para su reclamación en atención a la naturaleza de su crédito. La reclamación se debía presentar en el momento en el que el buque estuviera en aguas de soberanía del Estado con una legislación más favorable a su causa. En contrapartida, la aplicación de la ley del pabellón del buque llevaba a los armadores y propietarios a matricular el buque en el país que más favoreciera sus intereses.

32. A esta situación compleja se añadía la dificultad que se derivaba del reconocimiento y validez en una jurisdicción de los créditos marítimos privilegiados otorgados conforme a la ley aplicada en otra jurisdicción¹⁸, con los problemas procesales que se originaban y que se siguen produciendo con ocasión de la prueba del derecho extranjero ante los tribunales. Estas razones impulsaron la elaboración de diversos convenios que se ocuparon del régimen de los créditos marítimos y propiciaron así la uniformidad internacional de esta cuestión. Así sucedió con los de 1926 y 1967, cuyas adhesiones no lograron demasiado éxito.

33. De esta forma se llegó al ya citado CPMHN, del que España es Estado parte¹⁹, de tal forma que la LNM complementa sus normas, en las que se contiene la prelación de los privilegios marítimos en nuestro Derecho, tal como se prevé en los artículos 4 a 10 del convenio.

34. De acuerdo con este convenio, corresponde al Derecho procesal del Estado donde se presente demanda contra un buque por un crédito privilegiado regular las cuestiones relativas al procedimiento de ejecución. Sin embargo, a tenor de ese artículo 2 del convenio, el tribunal del Estado de ejecución deberá aplicar la ley de abanderamiento del buque para determinar las preferencias en el cobro de los acreedores.

35. El CPMHN determina la competencia de los tribunales del Estado donde el buque haya sido embargado (*forum arresti*). Esta previsión se hace de manera incidental, derivada de la primera condición que se exige para que la venta forzosa produzca efecto extintivo sobre los privilegios y cargas, consistente en que el buque se encuentre en el ámbito de la jurisdicción del Estado donde su enajenación

¹⁷ M.N. JIMÉNEZ LÓPEZ, “Cuestiones procesales de los privilegios marítimos”, en *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, n.º 4, 2021, p. 109.

¹⁸ J.M. ALCÁNTARA GONZÁLEZ, *Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo. Visión Práctica. Volumen II. Los créditos marítimos: privilegios e hipotecas, embargo preventivo de buques, limitación de responsabilidad, arqueo y registro de buques*, IME, Madrid, 2019, p. 16.

¹⁹ Ver «BOE» núm. 99, de 23 de abril de 2004.

se efectúa (artículo 12.1.a). Por tanto, es necesario que el buque se localice físicamente en las aguas soberanía de ese Estado que procede a ejecutar la venta forzosa.

36. Este convenio exige una segunda (y última) condición para que la venta forzosa extinga los privilegios y cargas, de manera similar a las previsiones relativas al régimen de la venta forzosa en los artículos 480 a 486 de la LNM. En este caso se trata de que “la venta se haya efectuado de conformidad con la legislación de ese Estado” y con lo dispuesto en sus artículos 11 y 12 (artículo 12.1.b). Este requisito exige el respeto a las normas procesales del país donde el buque es objeto de la medida de traba.

37. El artículo 11 del CPMHN regula las notificaciones que deben efectuarse con ocasión de la venta forzosa. Estas notificaciones se dirigirán a la autoridad encargada del registro en el Estado de matrícula y a los distintos tipos de beneficiarios de “hipotecas, *mortgages* o gravámenes inscritos” (incluyendo tanto los constituidos al portador como aquellos no constituidos al portador). Las notificaciones se harán “por lo menos treinta días antes de la venta forzosa”.

38. En cuanto al contenido, la notificación indicará la fecha y lugar de la venta forzosa (si no puede determinarse con certeza, bastará una aproximación) y las circunstancias relativas a la misma. Se precisa que la notificación se “hará por escrito” y se practicará por correo certificado, por cualquier medio de comunicación electrónica o por otro medio idóneo que dé lugar a un acuse de recibo.

39. A lo anterior se suma la práctica de “edictos publicados en los periódicos del Estado en que se realice la venta forzosa y, si la autoridad que proceda a la venta forzosa lo estimare conveniente, en otras publicaciones”. Aunque las reformas de los últimos años en el Derecho español se adherían, con carácter general, al empleo de medios de comunicación electrónicos, el segundo párrafo del artículo 482 de la LNM previó que “en aquellos casos en que lo exijan los tratados aplicables, la notificación se practicará por anuncios publicados en dos periódicos de ámbito nacional, pudiendo, además, insertarse los edictos en otras publicaciones si la autoridad judicial o administrativa que proceda a la venta forzosa lo estima conveniente”.

40. El artículo 12 del CPMHN prescribe los efectos de la venta forzosa de un buque. Entre ellas, se incluye la garantía de las cosas y gastos del embargo preventivo que hubiera precedido a este procedimiento de enajenación. Igualmente, se dispone que la autoridad competente librará al comprador un certificado que acredite que se vende libre de cargas. La presentación del certificado al encargado del registro en el que estuviera inscrito el buque a la cancelación de todas esas hipotecas, *mortgages* o gravámenes inscritos.

41. De esta forma, el CPMHN contiene previsiones suficientemente completas para realizar la venta forzosa, con el complemento de las normas estatales que proceda. Sin embargo, se ha dado la paradoja de que, mientras el régimen internacional del embargo de buques ha suscitado una elevada uniformidad (a través de los Convenios de Bruselas de 1952 y de Ginebra de 1999), no ha sucedido lo mismo con el CPMHN, que no ha sido objeto de una ratificación generalizada. La consecuencia es que el régimen de la venta forzosa de buques carece hasta ahora de la deseada uniformidad y sigue constituido principalmente por las normas de derecho interno de cada Estado. Una situación insatisfactoria que está en el origen de los trabajos que dieron lugar a la aprobación del CVJB.

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

42. La regulación de la venta forzosa de un buque sigue necesitando, por tanto, de una mayor uniformidad que asegure su reconocimiento internacional. Para conseguir este fin el CVJB pretende que estas operaciones tengan lugar en un marco de seguridad jurídica, en el cual la venta efectuada por los tribunales de un Estado, de acuerdo con sus propias normas internas, cumpla unos estándares que

permitan su conocimiento por los demás acreedores del buque, informados también de los efectos de la venta, y por las autoridades encargadas del registro de buques donde estuviera inscrito.

43. La observancia de los nuevos trámites del procedimiento debe conducir a una adjudicación del buque libre de riesgos de reclamaciones por créditos anteriores a la subasta.

44. Este nuevo escenario, diseñado por el CVJB, tendría un efecto adicional (y perseguido por los impulsores del nuevo convenio), que es el garantizar 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 es la finalidad que subyace a la regulación del Convenio de Beijing.

45. Como ya se ha apuntado, 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.

46. Precisamente, estos son los fundamentos y lo que el CVJB pretende garantizar, en el entendimiento de que 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. La consecuencia posterior es que, con la protección que el nuevo convenio proporciona al comprador, después de la venta forzosa el buque no podrá ser de nuevo embargado por créditos que no hubieran sido satisfechos.

47. El CVJB trata de hacer frente al problema del escaso grado de reconocimiento transfronterizo de las ventas forzosas de buques ante la insuficiencia de los convenios que hasta ahora regulan esta materia (como hemos apuntado, a causa de la limitada acogida del CPMHN). De esta forma, las leyes nacionales de los diferentes 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. Esta situación es fuente de inseguridad jurídica y perjudica gravemente a los distintos actores del comercio marítimo.

48. El CVJB consagra los dos efectos que la mayoría de las jurisdicciones ya reconocen a la venta judicial de un buque, que es la transferencia de la propiedad del buque al nuevo comprador y la purga de todas las cargas e hipotecas que gravaran al buque, debido a que esos créditos se trasladan al producto de la venta²⁰. A partir de aquí se regulan los requisitos para que la venta judicial de un buque goce de reconocimiento internacional en los 23 artículos y dos anexos de los que consta el convenio. Además, en la página web de UNCITRAL, la publicación de convenio se acompaña de una nota explicativa, preparada con fines informativos por la secretaria de UNCITRAL²¹.

49. La comprensión del CVJB requiere analizar sus aspectos principales.

1. El fin, las definiciones y el ámbito de aplicación del CVJB

50. El artículo 1 del convenio declara su voluntad de regir “los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques que confieran un título de propiedad limpio al comprador”. A pesar de esta afirmación, el objeto del CVJB comprende también determinados aspectos que los Estados parte del convenio deberán observar cuando alguno de sus tribunales lleve a cabo la venta judicial de un buque²².

²⁰ Si el producto de la venta del buque no fuera suficiente para pagar a todos los acreedores, estos tendrían una acción personal contra el propietario del buque, pero este queda libre de cargas.

²¹ Disponible en <https://uncitral.un.org/en/judicialsaleofships> (consultado el 6 de diciembre de 2023). Además, esa nota explicativa fue publicada en la revista *European Transport Law* VOL. LVIII n.º 2 – 2023, pp. 114-195.

²² Compartimos esta apreciación, a pesar de que el punto 24 de la nota explicativa de UNCITRAL limita el objeto del convenio a los efectos de una venta judicial de un buque. *Vid.* R. THOMAS, “The United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships: The Beijing Convention – a textual análisis”, en *Journal of International Maritime Law*, 28 (2022) 6, noviembre – diciembre 2022, p. 369.

51. El CVJB alude a los “efectos internacionales”, que no es un término técnico del Derecho internacional privado, pero que comprende las cuestiones propias al “reconocimiento y ejecución” de las ventas judiciales de buques²³.

52. Conviene precisar que la regulación del CVJB no comprende cualquier venta judicial de buques, sino solo aquellas practicadas en Estados cuya legislación reconoce al comprador una propiedad libre de cargas y la cancelación de las cargas y gravámenes que recayeran sobre el buque.

53. Los artículos 2 y 3 del CVJB, referidos a las definiciones y al ámbito de aplicación, respectivamente, permiten determinar el alcance del convenio.

54. La primera de las definiciones es la de venta judicial de un buque, que, dentro de un enfoque estricto, no se limita a aquella que “sea ordenada, aprobada o ratificada por un órgano judicial”, sino también aquellos casos en los que estas funciones se desarrollan por otra “autoridad pública” de un Estado parte. La venta puede tener lugar en subasta pública (*by auction*) o mediante acuerdo de las partes (*private treaty*) realizado bajo la supervisión y con la aprobación de un órgano judicial. Pero el aspecto fundamental de esta definición es que el producto de la venta “se ponga a disposición de los acreedores” De esta forma, el objetivo principal de la venta de un buque, ordenada bien por un tribunal o por otra autoridad pública, es garantizar los créditos de los acreedores existentes en relación con el buque²⁴. Cumplir esta finalidad permitirá rechazar las reclamaciones por derechos anteriores a la venta judicial, que no deberán admitirse proporcionando seguridad jurídica al comprador.

55. La siguiente definición relevante es la de buque y se centra en el hecho de que esté inscrito “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, dependerá de la legislación del Estado parte la amplitud de esta definición²⁵ y que comprenda o no los buques en construcción o los artefactos navales²⁶.

56. Como es habitual en los convenios de Derecho marítimo, el apartado 2 del artículo 3 del CVJB excluye los buques de guerra y sus buques auxiliares, así como los buques propiedad de un Estado o explotados por un Estado “que, inmediatamente antes del momento de la venta judicial, fueran utilizados exclusivamente para un servicio público no comercial”.

57. A continuación, el CVJB contiene las definiciones relativas al “título de propiedad limpio”, la “hipoteca o *mortgage*”, “carga”, “carga inscrita” y “privilegio marítimo”. Se trata de explicaciones amplias que tratan de conjugar las dos leyes que serán de aplicación en cada caso, que son la ley del Estado de la venta judicial, conforme a la cual se determinarán cuáles son esos privilegios marítimos, y la del Estado de registro del buque, en el cual constan inscritas las hipotecas y cargas que deberán tenerse en cuenta en el procedimiento de venta. Es, igualmente, este registro del buque el que permitirá determinar quién es el “propietario”²⁷.

²³ P. MYBURGH, “International recognition of judicial ship sales: English common law and the Beijing Convention”, *cit.*, p. 419.

²⁴ R. THOMAS, “The United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships: The Beijing Convention – a textual análisis”, *cit.*, p. 371.

²⁵ Y-F SHAO, L. CARBALLO PIÑEIRO y J.R. MÁXIMO Q. MEJIA, “Allanando el camino para el reconocimiento de las ventas judiciales de buques celebradas en el extranjero. Análisis comparado de los procedimientos de venta judicial en jurisdicciones seleccionadas”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional* (Marzo 2023), Vol. 15, N.º 1, pp. 139 (disponible en <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/7536/5897>, consultado el 8 de diciembre de 2023).

²⁶ De acuerdo con la definición del artículo 58 de la LNM; los artefactos navales comprenden:

a) “toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas”.

b) El “buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación”.

²⁷ De tal forma que un propietario no inscrito en un registro de buques no estaría protegido por las disposiciones del CVJB. *Vid.* P. MYBURGH, “International recognition of judicial ship sales: English common law and the Beijing Convention”, *cit.*, p. 420.

58. Por otro lado, el CVJB define al “comprador” y al “comprador posterior”, aunque estas figuras no son tratadas en paralelo. Por una parte, el “comprador” es “la persona a quien se venda el buque en la venta judicial”. Por otra parte, el “comprador posterior” será “la persona que compre el buque a quien figure como comprador en el certificado de venta judicial” que se regula en el artículo 5 del convenio. Esta figura solo tiene sentido cuando el comprador no ha inscrito su propiedad en el registro del buque o lo ha dado de baja para inscribirlo en otro Estado. Una vez que se ha realizado dicho registro, la definición de “comprador posterior” no tiene aplicación²⁸.

59. Las dos condiciones que exige el artículo 3 del CVJB para su aplicación a una venta judicial de un buque son 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 vaya a dirigir la venta judicial del buque, de la misma forma que sucede para la adopción del embargo preventivo, con independencia de a qué tribunal correspondería conocer sobre el fondo del asunto, con independencia de estas medidas²⁹. La ubicación del buque dentro del territorio del Estado parte en el momento en que se lleva a cabo la venta judicial es una condición para que un tribunal lleve a cabo válidamente la venta de un buque.

2. La realización de la venta judicial: las notificaciones y el certificado

60. El artículo 4 del CVJB dispone que la realización de la venta se llevará a cabo de conformidad con la ley del Estado en el que tiene lugar. De esta forma se reconoce la aplicación de la *lex fori* a la venta judicial, la cual se extiende a las impugnaciones y recursos frente a la venta. Asimismo, esta ley es la que determina el momento de la venta “a los efectos de la presente Convención”.

61. Con el fin de que la venta del buque obtenga reconocimiento internacional, su realización debe respetar unas garantías procesales que establece el propio CVJB cuando determina las notificaciones que deben llevarse a cabo y que son un elemento fundamental para la validez del procedimiento. En este sentido, el artículo 4.2 del CVJB prescribe que el tribunal solo podrá expedir el certificado de venta judicial (que regula posteriormente) cuando se han llevado a cabo las notificaciones que se regulan en ese mismo precepto (en sus apartados 3 a 7).

62. La notificación de la venta judicial del buque se efectuará:

- a) Al registro de buques en el que esté inscrito.
- b) A todos los beneficiarios de hipotecas o *mortgages* y de cargas siempre que en el registro en el que estén inscritas, de conformidad con la ley del Estado de bandera, sean de acceso público y sea posible obtener del registro extractos de la información registral y copias de esos instrumentos.
Debe tenerse en cuenta también, como prevé el apartado 7 del artículo 4 del CVJB, que es este registro de buques el que proporcionará la información referida a la identidad o dirección de las personas a quien debe efectuarse esta notificación.
- c) A todos los titulares de privilegios marítimos, a condición de que hayan notificado al órgano judicial u otra autoridad pública que lleve a cabo la venta judicial la existencia de su crédito, en este caso con arreglo a las normas y procedimientos del Estado de la venta judicial (*lex fori*).
- d) Al propietario del buque en el momento de la venta.
- e) Finalmente, siempre que estuviera inscrito en el registro correspondiente, al fletador a casco desnudo del buque (o arrendatario, de acuerdo con nuestra LNM), incluyendo al “registro de arrendamientos a casco desnudo”.

²⁸ R. THOMAS, “The United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships: The Beijing Convention – a textual análisis”, *cit.*, p. 379.

²⁹ B. MORA CAPITÁN, *El embargo preventivo de buques*, Bosch Editor, Barcelona, 2000, p. 358.

63. La práctica de esta notificación se sujeta también a la ley del Estado de la venta judicial, si bien deberá contener la información que se especifica en el anexo I, lo que comporta indicar, de manera expresa, que la notificación de la venta judicial se hace “a los efectos” que regula el CVJB. Este anexo enumera la información que como mínimo se incluirá en la notificación de la venta judicial, que se completará por lo que disponga la *lex fori*. En cambio, el CVJB no cierra las vías para la transmisión de las notificaciones al extranjero. En este sentido, su artículo 13 remite a la aplicación, entre los Estados partes, del Convenio sobre la Notificación o Traslado en el Extranjero de Documentos Judiciales y Extrajudiciales en Materia Civil o Comercial.

64. Además de las notificaciones indicadas, el apartado 5 del artículo 4 añade dos formas de publicidad. La primera tendrá lugar por edictos en la prensa³⁰ o en otras publicaciones disponibles en el Estado de venta judicial³¹. 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.

65. La OMI ha desarrollado y gestiona la plataforma conocida como Sistema Mundial Integrado de Información Marítima o, por sus siglas en inglés, GISIS, a través de la cual se vuelca la información prevista en los distintos convenios adoptados por la OMI, parte de la cual es de acceso público.

66. De acuerdo con el artículo 11, el sistema GISIS pondrá a disposición del público la resolución transmitida “oportunamente, en la forma y en el idioma en que se hayan recibido”. No obstante, de acuerdo con el artículo 4.6, esta comunicación de la notificación de la venta judicial al sistema GISIS debe realizarse en alguno de sus idiomas de trabajo. Por esta razón, se exige que la notificación se acompañe de una traducción de la información del anexo I a alguno de esos idiomas si la comunicación original estuviera en otra lengua.

67. La publicidad a través de este repositorio constituye uno de los aspectos más destacado del nuevo convenio, en la medida que pueda proporcionar un sistema eficaz para la difusión internacional de las notificaciones de una venta judicial, de los certificados de esta venta y de la información conexa³². Sin duda, la publicidad del certificado a través del sistema GISIS conlleva un incremento de la seguridad jurídica de estos procedimientos en relación con actos jurídicos posteriores relativos al buque³³.

68. Esta regulación de las notificaciones y publicaciones en el procedimiento de venta judicial del buque pretenden garantizar que todos los acreedores marítimos puedan presentar sus reclamaciones durante su tramitación y su realización pondrá de manifiesto el respeto al principio del proceso debido.

69. Efectuada la venta judicial, en los términos previstos por la *lex fori* y por el CVJB, que confiera un “título de propiedad limpio” sobre el buque, el artículo 5 del convenio prevé que el órgano judicial u otra autoridad pública que haya llevado a cabo la venta judicial expedirá un certificado de venta judicial al comprador.

70. Este certificado de venta judicial “deberá ajustarse, en esencia, al modelo que figura en el anexo II”. El certificado incluirá, entre otros datos, la información relativa al Estado de la venta judicial,

³⁰ En este punto, el CVJB coincide con lo que dispone el artículo 11. 3 del CPMHN y el artículo 482.2 de la LNM admite esta forma de publicación, que hoy por hoy parece anticuada, aparte de costosa.

³¹ Esta exigencia no deja de ser ambigua, pero parece que sería válida cualquier publicación que sea accesible en ese Estado, lo cual podría producirse también en formato digital mediante Internet, plataformas digitales o sistemas de comunicación. *Vid.* R. THOMAS, “The United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships: The Beijing Convention – a textual análisis”, *cit.*, p. 378.

³² R. THOMAS, “The United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships: The Beijing Convention – a textual análisis”, *cit.*, p. 378.

³³ G. THEOCHARIDIS, “Some thoughts on the functionality of the Beijing Convention”, en *Journal of International Maritime Law*, 28 (2022) 6, noviembre – diciembre 2022, p. 405.

el tribunal o autoridad pública, al buque, a su propietario y al comprador. En especial, el certificado declarará que el buque ha sido vendido de conformidad con los requisitos exigidos por la ley del Estado de la venta judicial y los establecidos en el CVJB y que ha conferido al comprador un título de propiedad limpio sobre el buque. Se reconoce que el propio certificado es “prueba suficiente de los asuntos consignados en él”³⁴.

71. Este certificado se transmitirá también al repositorio del sistema GISIS “con prontitud”. Se aclara que tanto el certificado de venta judicial como cualquier traducción estarán exentos del requisito de legalización u otra formalidad similar.

72. Por lo demás, se admite que el certificado de venta judicial se expida en forma de documento electrónico, sin que por esta sola razón pueda rechazarse. Este formato electrónico debe incluir tres garantías, que consisten en que:

- a) La información consignada en documento electrónico sea accesible para su ulterior consulta.
- b) Se utilice un método fiable para identificar a la autoridad que expide el certificado.
- c) Que ese método permita detectar cualquier alteración posterior.

73. Cumplidos los trámites y requisitos anteriores, se producirán los efectos internacionales de la venta judicial que indica el artículo 6. Esta disposición señala que, expedido el certificado de venta judicial, los demás Estados parte reconocerán que se ha conferido “al comprador un título de propiedad limpio sobre el buque”. De esta forma no se admitirán que por deudas anteriores a la venta judicial los acreedores insatisfechos puedan perturbar la propiedad del comprador, de tal forma que no amenacen la purga de cargas y gravámenes que esa venta judicial supuso³⁵.

74. Las previsiones del CVJB examinadas conllevan el reconocimiento a favor del adquirente mediante la venta judicial de un “título de propiedad limpio” (que en rigor debiera traducirse como “libre de cargas”) sobre el buque. Este título se plasmará en un certificado que supondrá la concesión de efectos internacionales a la venta judicial.

75. La consecuencia de la realización de una venta judicial con arreglo a estas estipulaciones supondrá que la venta judicial llevada a cabo en un Estado Parte entrará dentro del ámbito de aplicación del Convenio y este desplegará esos efectos internacionales para los demás Estados Contratantes³⁶. Estos efectos son tanto el reconocimiento por los demás Estados de dicha venta del buque como la desestimación de las solicitudes de embargo de buque (u otra medida similar contra un buque) cuando se exhiba el certificado de venta judicial que expedirá la autoridad competente del Estado en el que se llevó a cabo esa enajenación.

76. Es el artículo 8 del CVJB el que prevé que la exhibición del certificado de venta judicial supondrá bien la desestimación de una solicitud de embargo de ese buque o bien su levantamiento, cuando, en ambos casos, la medida se hubiera solicitado en virtud de créditos nacidos antes de la venta judicial del buque. Según este precepto, si el certificado de venta judicial no ha sido expedido en un idioma oficial del tribunal u otra autoridad judicial, este podrá solicitar a la persona que exhiba el certificado que presente una traducción certificada a dicho idioma oficial.

77. Como ya hemos visto en la definición de venta judicial del artículo 2 del CVJB, el producto de esa venta se pondrá a disposición de los acreedores para su distribución. La prelación de los acree-

³⁴ Esta redacción implica que también ha de ser posible considerar otros documentos o pruebas.

³⁵ Se trata así de poner fin al acoso al que se somete a muchos buques tras la ejecución de su venta judicial. *Ver* G. THEOCHARIDIS, “Some thoughts on the functionality of the Beijing Convention”, *cit.*, p. 398.

³⁶ J.P. RODRÍGUEZ DELGADO, “Algunas observaciones sobre el proyecto de convenio de UNCITRAL sobre la venta judicial de buques”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional* (Octubre 2021), Vol. 13, n.º 2, p. 476 (www.uc3m.es/cdt - DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2021.6268>, consultado el 11 de diciembre de 2023).

dores se determinará de acuerdo con la legislación del Estado de matrícula, como dispone el artículo 2 del CPMHN.

78. Más adelante, en coherencia con esta regla de otro convenio y las distintas legislaciones nacionales, el artículo 15 del CVJB dispone que no se regula por este convenio el procedimiento de distribución del producto de una venta judicial ni el orden de prelación en esa distribución, que en la mayor parte de los países conlleva atender, en primer término, las costas del proceso y los gastos derivados de la retención del buque. Asimismo, el CVJB tampoco regula “los créditos personales que puedan existir contra una persona que haya sido propietaria del buque o haya tenido derechos reales sobre este antes de la venta judicial”. Como aclara la nota explicativa del CVJB, en su punto 230, estas previsiones del artículo 15 no consisten en exclusiones de su ámbito de aplicación, sino una remisión de su regulación al derecho interno de cada Estado.

3. La intervención del registro de buques

79. Dentro de los problemas a los que trata de dar solución el CVJB destacan los que se encuentra el comprador del buque cuando trata de inscribir su propiedad o cambiar el registro del buque. A tal fin, se pretende facilitar que el comprador del buque, mediante la exhibición del certificado de venta judicial, logre que el registrador o autoridad competente del Estado parte donde aquel se encuentre inscrito 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.

80. A este propósito responde el artículo 7, que lleva la rúbrica de “Actuación del registro”, la cual se producirá siempre “A solicitud del comprador o comprador posterior, y cuando se le exhiba el certificado de venta judicial”.

81. Este precepto dispone que el registrador o encargado del registro de buques llevará cabo las siguientes actuaciones:

- a) Cancelará la inscripción de todas las hipotecas o *mortgages* y cargas inscritas que graven el buque y que se hubieran inscrito antes de finalizada la venta judicial.
- b) Cancelará la inscripción del buque del registro y expedir un certificado de cancelación de la inscripción a los efectos de la nueva inscripción.
- c) Inscribirá el buque a nombre del comprador o comprador posterior, a condición de que el buque y la persona a cuyo nombre se haya de inscribir el buque reúnan los requisitos exigidos por la ley del Estado de matrícula.
- d) Actualizará la información inscrita en el registro, añadiendo cualquier otro dato pertinente que conste en el certificado de venta judicial.

82. En la medida que la venta forzosa del buque implicará la extinción del contrato de arrendamiento de buque, se deberá cancelar, en su caso, la inscripción de estos arrendamientos a casco desnudo en el registro correspondiente, expidiéndose el correspondiente certificado de cancelación de la inscripción.

83. El registro o autoridad competente podrán solicitar, por un lado, una traducción certificada su idioma oficial, si hubiera sido expedido en otra lengua; y, por otro lado, que presente una copia autenticada del certificado de venta judicial para incorporarla a sus archivos.

4. La suspensión y la anulación de la venta judicial

84. Como hemos apuntado, la competencia para la venta forzosa corresponde al tribunal en cuya jurisdicción se encuentre el buque. Esa competencia se extiende, de manera exclusiva, para conocer de

cualquier “demanda o solicitud de anulación de una venta judicial de un buque realizada en dicho Estado o de suspensión de sus efectos, y dicha competencia se hará extensiva a toda demanda o solicitud de impugnación de la expedición del certificado de venta judicial”. Así lo prevé el artículo 9 del CVJB.

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

86. El apartado 3 del artículo 9 del convenio establece como una tarea que incumbe al Estado de la venta judicial la publicación “con prontitud” en el repositorio del sistema GISIS de la OMI de la anulación o suspensión de los efectos de una venta judicial respecto de la cual se hubiera expedido un certificado.

87. De esta forma, el CVJB no trata de la competencia original para conocer de las distintas categorías de litigios que dan lugar a la venta judicial de un buque (por ejemplo, el proceso de ejecución de un privilegio marítimo o una hipoteca naval), sino que parte de que un tribunal ya ha ejercido su competencia en un proceso sobre la venta judicial y ha procedido a ordenar o realizar la venta judicial. Lo que sí hace el CVJB es tratar de la competencia en segunda instancia, es decir, la referida al conocimiento de las impugnaciones de las ventas judiciales.

5. La venta judicial manifiestamente contraria al orden público

88. El CVJB incorpora también supuestos en los cuales no se reconocerán los efectos de la venta judicial, en la medida que se considere que resulta manifiestamente contraria al orden público de un Estado distinto al de la venta del buque. Esta declaración de infracción del orden público debe efectuarse, en todo caso por un tribunal y se prevé por el convenio en tres casos:

- El primero para rechazar que el registro de buques modifique cualquier inscripción como consecuencia de la venta judicial, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.5. Un supuesto en el cual la intervención del juez se produciría a instancias bien del registrador o bien de los acreedores.
- El segundo comprende los casos en los que se adopta el embargo preventivo de un buque o se mantiene la medida a pesar de la presentación del correspondiente certificado de venta judicial, como prevé el artículo 8.4.
- El tercer supuesto se refiere al no reconocimiento de los efectos internacionales de la venta judicial consecuencia de que el órgano judicial del Estado parte distinto al de la venta la considera manifiestamente contraria a su orden público, de forma que esa decisión adoptada de conformidad con el artículo 10 impide que se produzcan los efectos que proclama el artículo 6 del CVJB.

89. El concepto de «orden público» no está definido en el CVJB, pero la calificación de que deba ser «manifiestamente contrario» es una indicación de que esas previsiones deben aplicarse con cautela y moderación³⁷. El orden público aparece como una cláusula abierta, un último recurso que impediría el reconocimiento de una resolución extranjera. Procedería, en consecuencia, una aplicación restrictiva del concepto de orden público. Como supuestos de posible aplicación de la noción de orden público se han señalado los siguientes³⁸:

³⁷ R. THOMAS, “The United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships: The Beijing Convention – a textual analysis”, *cit.*, p. 377.

En el mismo sentido, se destaca que, como excepción al normal funcionamiento de las normas de conflicto, el orden público debe aplicarse de modo restrictivo. *Vid.* A.L. CALVO CARAVACA y J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Derecho Internacional Privado*, volumen I, decimosexta edición, Comares, Madrid, 2016, p. 603.

³⁸ G. THEOCHARIDIS, “Some thoughts on the functionality of the Beijing Convention”, *cit.*, p. 407.

- Que la solicitud de registro según el certificado se refiera a un derecho que difiere del derecho inscrito en el registro.
- El caso extremo de un procedimiento de ejecución sin respetar las formalidades previas a la ejecución relativas a la publicidad o las notificaciones.
- La utilización de documentos falsificados.
- La emisión del título ejecutivo contra el fletador de tiempo o el armador (no propietario del buque) y que la ejecución se impusiera contra el buque.

90. En cualquier caso, la eficacia de la apreciación de que la venta es contraria al orden público varía de unos a otros supuestos previstos en el CVJB. En general, el alcance de la declaración de un tribunal se limitará a su decisión en relación con una actuación concreta en su Estado³⁹, 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 favor⁴⁰.

6. La relación del CVJB con otros convenios y con las normas de la Unión Europea

91. El artículo 14 del CVJB admite la posibilidad de que un Estado parte atribuya efectos a la venta judicial de un buque realizada en otro Estado “de conformidad con cualquier otro acuerdo internacional o con arreglo a la ley aplicable”. Como aclara el punto 227 de la nota explicativa del CVJB, con esta previsión se evitarían problemas a la hora de que un Estado parte reconociera la venta judicial de un buque realizado en un Estado no parte o cuando se trate de ventas que queden fuera del ámbito de aplicación del convenio⁴¹.

92. Por su parte, el artículo 18 se dedica a regular la “Participación de organizaciones regionales de integración económica”, cuya firma, ratificación o adhesión al convenio se admite en que “tenga competencia en determinadas materias que se rigen por la presente Convención”. El último de los apartados de este precepto prevé que el CVJB “no afectará a la aplicación de las normas de una organización regional de integración económica, independiente de que se hayan adoptado antes o después de la presente Convención:

- a) en relación con la transmisión de una notificación de venta judicial entre los Estados miembros de esa organización, o
- b) en relación con las normas jurisdiccionales aplicables entre los Estados miembros de esa organización”.

93. En el caso del marco jurídico de la Unión Europea⁴², la CVJB regula aspectos que recaen dentro de la competencia europea⁴³, que se aplicarán cuando se trate de relaciones entre los Estados

³⁹ Por ejemplo, no permitir el levantamiento del embargo del buque a pesar de la presentación del certificado solo tendría ese efecto limitado; esto no impediría el levantamiento del embargo por otras razones, como sería la constitución de la garantía exigida por el juez.

⁴⁰ G. THEOCHARIDIS, “Some thoughts on the functionality of the Beijing Convention”, *cit.*, p. 408.

⁴¹ Podría ser el caso de ventas judiciales en las que el comprador se subroga en alguno de los créditos que recayeran sobre el buque y no se obtuviera, por tanto, un título limpio de propiedad (supuesto que regula la LNM y que no cae dentro del ámbito del CVJB).

⁴² Que se contiene en el título V del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con mención especial, por su relación con el CVJB, del artículo 81.

⁴³ Como serían las materias reguladas en:

a) El Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

b) El Reglamento (UE) 2020/1784 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2020 relativo a la notificación y traslado de documentos en los Estados miembros de documentos judiciales y extrajudiciales en materia civil o mercantil («notificación y traslado de documentos»).

De esta forma, el CVJB no supone un problema para la aplicación del Derecho de la Unión Europea en relación con las reglas de reconocimiento de resoluciones judiciales y las notificaciones entre los Estados miembros.

miembros, y otras dentro de la competencia de los países europeos. Dentro de este grupo de cuestiones de la competencia exclusiva de cada Estado, destacan el régimen de anulación y suspensión de la venta judicial o la impugnación de la expedición del certificado de la venta judicial del buque.

V. Conclusiones

94. Después de este recorrido por lo que será el nuevo marco normativo de la venta judicial de buques, podemos afirmar que el CVJB constituye un paso adelante en esta materia, aunque, previsiblemente, no definitivo. 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 y 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.

95. Además, el nuevo convenio se adopta en un escenario en el que las nuevas tecnologías proporcionan una mayor facilidad para conocer tanto la situación de un buque como los posibles procedimientos a los que pueda verse sometido. Todo ello incide en la buena dirección para que los procedimientos de venta judicial de buques sean percibidos como justos para todas las partes afectadas⁴⁴. Ese reconocimiento internacional de las ventas judiciales depende en buena medida de que se alcance “un justo equilibrio entre los derechos de los acreedores existentes y los derechos del comprador en la venta judicial”⁴⁵, a los que quizás hubiera que añadir los propietarios que son objeto de los embargos y las posteriores ejecuciones.

96. Es cierto que, a pesar de estos avances, no será tan fácil cambiar la posición del pequeño número de jurisdicciones (entre las que se cita Turquía, Grecia o Panamá) que se niegan sistemáticamente a reconocer las ventas judiciales extranjeras cuando afectan a buques con pabellón de esos países⁴⁶.

97. La entrada en vigor CVJB se regula con gran flexibilidad y sentido práctico en su artículo 21, que prevé su aplicación simplemente cuando cuente con tres Estados parte y hayan transcurrido “180 días después de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión”. De esta forma, la CVJB será de aplicación entre esos Estados parte en un plazo breve y previsiblemente a finales del año 2024 ya se hayan cumplido esos requisitos de entrada en vigor y, de manera progresiva, se amplíe ese número de Estados parte.

98. El carácter limitado del CVJB obligará también a introducir algunos ajustes dentro de los distintos Derechos nacionales para resolver diferentes dudas en su aplicación. En el caso español, el convenio y la regulación de la LNM presentan un alto grado de compatibilidad. No obstante, sí sería conveniente que nuestra ley incorpore cuestiones como la propia aplicación del CVJB, la notificación al arrendatario del buque de la venta judicial o la expedición del certificado⁴⁷. Cada Estado deberá examinar los problemas procesales que puedan plantearse en los procedimientos de venta judicial para abordar las reformas oportunas. En la práctica, los titulares de un crédito privilegiado elegirán con mayor probabilidad presentar estas reclamaciones un país con normas procesales ágiles.

99. R. MATILLA ALEGRE ya explicó como la unificación normativa de la mano de los convenios internacionales no es completa, sino que puede considerarse una armonización restringida a determina-

⁴⁴ A. BASU BAL, “Ontological turn in judicial sales of ships”, en *Journal of International Maritime Law*, 28 (2022) 6, noviembre – diciembre 2022, p. 434.

⁴⁵ J.P. RODRÍGUEZ DELGADO, “Algunas observaciones sobre el proyecto de convenio de UNCITRAL sobre la venta judicial de buques”, *cit.* 497.

⁴⁶ P. MYBURGH, “International recognition of judicial ship sales: English common law and the Beijing Convention”, *cit.*, p. 423.

⁴⁷ Sobre estas cuestiones versó la intervención de N.A. ORELLANA CANO, en el taller de Madrid sobre el CVJB organizado por la Comisión Europea y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, celebrado el 24 de octubre de 2023.

dos sectores y, desde el punto de vista subjetivo, a los Estados que ratifican los convenios internacionales⁴⁸. El apoyo de importantes actores del transporte marítimo internacional al CVJB permite vaticinar que en estos próximos años, un número relevante de Estados ratificará el convenio, lográndose con ello un avance en esa unificación del Derecho marítimo procesal y, dentro de este, del consenso sobre las leyes aplicables a las situaciones que concurren en las ventas forzosas de buques.

⁴⁸ R. MATILLA ALEGRE, *Internacionalidad del Derecho marítimo y jurisdicción internacional*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1999, pp. 51-54.