

## ASPECTOS PROCESALES RELATIVOS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE VENTA JUDICIAL DE BUQUES

### PROCEDURAL ASPECTS ON THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE JUDICIAL SALE OF SHIPS

Silvia Pilar Badiola Coca

Magistrada Suplente Audiencia Provincial de Navarra.  
Profesora Ayudante Doctora Universidad Pública de Navarra

**Sumario:** *I. Premisas de partida. II. El convenio internacional sobre venta judicial de buques. II.A. Introducción. II.B. Ámbito de aplicación del Convenio Internacional sobre Venta Judicial de Buques. III. Cuestiones procesales del Convenio Internacional sobre Venta Judicial de Buques. III.A. Introducción. III.B. La notificación de la venta judicial. III.B. La certificación de la venta judicial. IV. Conclusiones. Bibliografía.*

**Resumen:** La Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques (Convención de Beijing sobre venta judicial de buques) aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 7 de diciembre de 2022, tiene como objetivo principal establecer un régimen internacional uniforme a las ventas judiciales de buques, respetando la legislación nacional aplicable al procedimiento de venta judicial, garantizando un título de propiedad limpio, exento de cargas *mortgages*, derechos, privilegios y reclamaciones a los compradores de buques, incluso a los efectos de la inscripción registral. Se prevé que la adopción del Convenio promoverá la armonización y unificación internacional de la legislación en materia de venta judicial de buques; minimizando los conflictos legales, ofreciendo protección jurídica a los propietarios y compradores de buques, así como a los acreedores, y, en definitiva, contribuirá

a una mayor seguridad económica en el ámbito del transporte marítimo y comercio internacional.

**Palabras clave:** Venta Judicial, Buques, Reconocimiento Internacional, Convención de Beijing, Notificación, Certificación.

**Abstract:** The United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships (Beijing Convention on Judicial Sale of Ships) adopted by the United Nations General Assembly on December 7, 2022, has as its main objective to establish an international regime uniform to judicial sales of ships, respecting the national legislation applicable to the judicial sale procedure, guaranteeing a clean title of ownership, free of charges, rights and claims to ship buyers, including for the purposes of registration. It is anticipated that the adoption of the Convention will promote the international harmonization and unification of legislation on the judicial sale of ships; minimizing legal conflicts, offering legal protection to ship owners and buyers, as well as creditors, and, ultimately, will contribute to greater economic security in the field of international maritime transport and trade.

**Key words:** Judicial Sales, Ships, Cross-border, International Recognition, Beijing Convention, Notification.

## I. PREMISAS DE PARTIDA

El transporte marítimo internacional es el motor que impulsa la economía global, y se configura como la columna vertebral del comercio internacional. De facto, alrededor del 90 por ciento del comercio mundial en volumen, y más del 70 por ciento del comercio mundial por valor, se transportan por vía marítima en alrededor de 50.000 buques mercantes, y toneladas de mercancías son manipuladas por los puertos de todo el mundo. El transporte marítimo presenta una notable superioridad respecto a los otros tipos de transporte (aéreo, ferroviario y por carretera) en cuanto a volumen y capacidad de almacenaje de mercancías, variedad de materias y género transportable, seguridad y estabilidad en el transporte, cobertura y seguro y la gran economicidad de los fletes.

En este contexto, la industria naviera, presenta una posición privilegiada en el ámbito del comercio y el transporte internacionales, industria en la que destaca a su vez el alto valor económico de los buques utilizados tanto en la navegación marítima como en la navegación fluvial o de interior.

Sin embargo, recurrentemente los armadores y propietarios de buques deben hacer frente a grandes desafíos que afectan negativamente tanto a su desempeño como a su situación financiera, como son las disminuciones drásticas de la demanda de exportación e importación de bienes, el efecto dominó de las cadenas de suministros o la crisis sanitarias, que se traducen en graves situaciones de insolvencia con numerosos acreedores. Es entonces cuando, los acreedores van en busca del gran activo: el buque, para en una jurisdicción adecuada, proceder a embargarlo y posteriormente proceder a su venta forzosa, y satisfacer su derecho de crédito.

Partiendo de esta situación, resulta necesario diferenciar el efecto de una venta judicial al de una venta privada. Así, en las ventas privadas de un buque realizadas por el propietario o armador (o en su caso el acreedor hipotecario), la cantidad obtenida de la venta es ingresada por el vendedor y el comprador adquiere un título de propiedad sobre el buque sobre el que recaen todos los créditos, gravámenes y obligaciones existentes.

Mientras que, en las ventas judiciales de buques, epílogo de los procedimientos judiciales de reclamación de deudas marítimas, la cantidad obtenida de la venta permanece en un fondo custodiado por el Tribunal en aras de proteger y beneficiar a todas las partes interesadas en la resolución, especialmente a los acreedores que formularán posteriormente las correspondientes reclamaciones, y el comprador adquiere un título limpio de propiedad, esto es, un buque libre cargas y gravámenes.

A día de hoy, no contamos con ningún instrumento internacional uniforme en el que se aborde específicamente<sup>1</sup> el reconocimiento internacional de las ventas judiciales de buques<sup>2</sup>, factor que repercute negativamente en los nuevos propietarios de buena fe, y en aquellos sujetos que financian la compra de buques, ya que con posterioridad a la adquisición pueden toparse con reclamaciones de los acreedores del anterior propietario que exigen el buque como garantía de su crédito<sup>3</sup>. En síntesis, las ventas judiciales de buques se dictan conforme

<sup>1</sup> Los Convenios sobre Privilegios Marítimos e Hipotecas navales de 1926 y 1993 y de 1926, prevén en su articulado varios preceptos sobre la venta forzosa de buques, pero no ofrecen una regulación integral de la materia.

<sup>2</sup> En extenso, véase: YINGFENG, S., *Harmonisation in the rules governing the recognition of foreign judicial ship sales*, Tesis Doctoral. Disponible en: [https://commons.wmu.se/phd\\_dissertations/31/](https://commons.wmu.se/phd_dissertations/31/)

<sup>3</sup> El origen o germen del Convenio de Beijing, se encuentra en las manifestaciones realizadas por HENRI HAI LI, en las destacaba los obstáculos con los que se enfrentaban en la práctica los compradores de buques de buena fe por parte de los

a la legislación nacional aplicable y carecen por lo tanto de efectos internacionales, salvo en aquellos casos en los que puedan aplicarse Tratados de reconocimiento y ejecución de sentencias.

El régimen diseñado en La Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, popularmente conocida como la Convención de Beijing, tiene como finalidad cubrir la laguna existente en materia de reconocimiento internacional de ventas judiciales de buques. En ese sentido, en el Preámbulo de la resolución aprobada por la Asamblea General el 7 de diciembre de 2022, con motivo del Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, se destacó: «*El papel fundamental de la actividad naviera en el comercio y el transporte internacionales, el alto valor económico de los buques utilizados tanto en la navegación marítima como en la navegación interior, y la función que desempeñan las ventas judiciales como medio de ejecutar créditos*».

Esta armonización internacional parece a *prima facie* no sólo conveniente, para evitar los posibles derivados de problemática relativa al no reconocimiento de las ventas judiciales de buques, sino además necesaria para otorgar una protección jurídica adecuada a aquellos compradores que adquieren un buque en una subasta celebrada en el seno de un proceso judicial (administrativo o extrajudicial) que tenga lugar en un Estado parte. Partiendo de esta seguridad jurídica (sobre lo que volveremos más adelante, el elemento central de la Convención de Beijing se plasma en la obtención de un título de propiedad libre de cargas y mortgages, incluidos los privilegios marítimos («*maritime lien*»)<sup>4</sup> que pudieran recaer sobre el buque, internacionalmente reconocido en todos los Estados parte.

## II. EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE VENTA JUDICIAL DE BUQUES

### II.A. Introducción

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, es instrumento que se

acredores anteriores del buque, que no les permitían obtener la baja del buque de su anterior registro véase: HAI LI, H., «A brief discussion on Judicial Sale of Ships», *CMI Yearbook*, 2009, págs. 342-356.

<sup>4</sup> Por «*privilegio marítimo*» (art. 2 g) del Convenio): «*se entenderá toda carga que la ley aplicable reconozca como privilegio marítimo o maritime lien sobre un buque*».

elaboró entre 2019 y 2020 por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (en adelante, CNUDMI), durante seis períodos de sesiones de su Grupo de Trabajo VI<sup>5</sup>, siendo finalmente aprobado con fecha de 7 de diciembre de 2022.

Se trata de un instrumento internacional compuesto por un total de 23 artículos y dos Anexos: Anexo I: Información mínima que debe contener la notificación de la venta judicial. Anexo II. Modelo de certificado de venta judicial, cuyo objetivo es instaurar un régimen internacional uniforme a las ventas judiciales de buques, respetando simultáneamente la legislación nacional que rige el procedimiento de las ventas judiciales y las circunstancias en que las ventas judiciales confieren un título de propiedad limpio o «*clean title*», entendiéndose como tal, conforme al art. 2 c): «*la propiedad libre y exenta de cualquier hipoteca o mortgage y de cualquier carga*».

Finalmente, la Convención fue firmada el 5 de septiembre de 2023 por 15 países: la República Popular China; Burkina Faso; Comoras; El Salvador; Granada; Honduras; Kiribati; Liberia; Santo Tomé y Príncipe; Arabia Saudita; Senegal; Sierra Leona; Singapur; Suiza; la República Árabe Siria; y el 21 de septiembre de 2023, por la República Unida de Tanzania<sup>6</sup>. Si bien, resulta llamativo que, en un primer momento, los principales precursores de citado instrumento internacional, esto es, la República Popular China<sup>7</sup>, Suiza y Malta no hayan procedido a su firma.

<sup>5</sup> Sobre el Proyecto de Convenio sobre venta judicial de buques, véase: RODRÍGUEZ DELGADO, «Algunas observaciones sobre el Proyecto ...», *op.cit.*, págs. 472-497; RODRÍGUEZ DELGADO, J.P., ALBA, M., «Proyecto de Convenio sobre el Proyecto de Convenio de Uncitral sobre la Venta Judicial de Buques», *Revista de Derecho del Transporte N° 29*, 2022, págs. 250-264; ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M., «Consideraciones en torno al proyecto del Comité Maritime Internacional sobre venta judicial de buques», GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., DÍAZ DE LA ROSA, A., QUINTANS-EIRAS, M.R. (Directores), *El derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2021, págs. 419-439; FARIA, E., ANGELO, J., «Vers Pékin via Vienne et New York: le voyage commun CNUDMI/CMI vers la toute nouvelle convention de droit maritime sur les effets internationaux des ventes judiciaires de navires», *Droit maritime française N° 857*, 2023, págs. 391-404; STANKOVIC, G., «Judicial sales of ships – A rocky road to unification», *Poredbeno pomorsko pravo Vol. 60 N° 175*, 2021, págs. 11-35.

<sup>6</sup> Puede consultarse la situación actual de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques, en la web de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Internacional, véase: <https://uncitral.un.org/es/judicialsaleofships/status> (Última consulta el 30 de octubre de 2023).

<sup>7</sup> Directamente relacionado con el reconocimiento de las ventas judiciales internacionales de buques, preocupa y afecta especialmente a la República Popular China los casos de insolvencia transfronteriza, relacionados con el derecho marítimo, tal y como plantea JINGCHEN, X, en el paper en el que tomando como referencia la quiebra del buque coreano «*Hanjin Shipping Co Ltd*» estudia el enfoque adoptado

Su entrada en vigor, tendrá lugar 180 días después de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión (art. 21.1 de la Convención de Beijing). Mientras que, para todos los demás Estados u organizaciones regionales de integración económica, como es el caso de la Unión Europea, que ratifiquen, acepten o aprueben la Convención o se adhieran a ella después de que se haya depositado el tercer instrumento, la Convención entrará en vigor 180 días después de que haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión<sup>8</sup>.

Tras la adopción de la Convención sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques, la Organización Marítima Internacional apoya la misma actuando como depositaria de las notificaciones y certificados de venta judicial y anima a sus Estados Miembros a ratificarla<sup>9</sup>.

En el caso de la Unión Europea (en adelante UE), la adopción del presente instrumento internacional se alinea con los objetivos de la Comisión establecidos en las orientaciones políticas de la Comisión Europea (2019-2024) y, en especial con la prioridad «Una Europa más fuerte en el mundo», que paralelamente sustenta los objetivos de las categorías principales: «Una Economía al Servicio de las Personas» y «Un Nuevo Impulso a la Democracia Europea». Por ese motivo, en la propuesta de decisión del Consejo de 30 de enero de 2023, se manifestó un claro interés principalmente económico en ratificar el Convenio, ya potencialmente podrá: «satisfacer las necesidades comerciales del sector marítimo y del sector financiero y de esa forma contribuir a impulsar aún más el mercado financiero de la UE»<sup>10</sup>. En la práctica, la ratificación del Convenio puede ser de interés incluso para Estados

miembros que no poseen costa o ribera, ya que les permitiría mantener una ventaja competitiva el día de mañana, tanto por su actual vinculación con negocios relacionados con la industria marítima, como por su futura relación comercial con industria marítima<sup>11</sup>.

Por todo ello, se prevé la firma, ratificación o adhesión de la UE, a más tardar el último trimestre de 2023. En consecuencia, si finalmente como propone la Comisión la UE firma y ratifica esta Convención, se atribuirían efectos internacionales a las ventas judiciales de buques vendidos libres y exentos de cualquier hipoteca o mortgage y de cualquier carga, incluso a los efectos de la inscripción registral de los buques, entre los Estados miembros de la UE que la firmen y la ratifiquen y con otros Estados contratantes de la Convención.

La relevancia del presente Convenio, también se identifica al otro lado del mundo, concretamente en Australia, tras el arresto y posterior venta del buque «*Yangtze Fortune*», un buque con bandera de Liberia, de 1.600 toneladas y 132 metros de eslora, construido en 2005 como buque portacontenedores, pero convertido con posterioridad en buque de transporte de ganado. La venta judicial del buque se produjo en marzo de 2023 por el Tribunal Federal de Australia, después de que fuera abandonado<sup>12</sup> frente a la costa suroeste de Victoria, junto con 30 miembros de la tripulación, el 20 de diciembre 2022 en medio de una deuda cuantiosa deuda. La venta judicial, fue finalmente ordenada, sin solicitud, utilizando una licitación cerrada para lograr su venta<sup>13</sup>. Por ello, debido a las complejidades involucradas en el procedimiento de venta judicial de buques en Australia, se identifica

<sup>11</sup> Véase. FERNÁNDEZ-TRESGUERRES, A., «El convenio sobre la venta judicial de buques: una visión europea», Disponible en: <https://www.economista.es/opinion/noticias/12499130/10/23/el-convenio-sobre-la-venta-judicial-de-buques-una-vision-europea.html>. (Última consulta el 30 de octubre de 2023).

<sup>12</sup> Sobre el incidente de abandono del buque «*Yangtze Fortune*», puede consultarse la siguiente base de datos de la Organización Internacional del Trabajo: [https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p\\_lang=en&p\\_abandonment\\_id=720&p\\_search\\_id=230401232345](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=720&p_search_id=230401232345) (Última consulta el 30 de octubre de 2023).

<sup>13</sup> En Australia, la venta judicial de buques se rige por las Reglas del Almirantazgo de 1998 (Cth) (las Reglas). Según la regla 69(1) de las Reglas, un buque puede venderse a petición de una de las partes, antes o después de la sentencia. Una «parte» es parte en el procedimiento en el que el buque está detenido. La regla 69(5) establece que cuando el valor del buque se está deteriorando, el tribunal puede ordenar su venta en cualquier etapa del procedimiento, con o sin solicitud de cualquiera de las partes. Una orden judicial para vender un buque sólo puede dictarse si el buque se encuentra bajo embargo preventivo en el momento de dictarse la orden. Según la regla 70 del Reglamento, las ventas judiciales de buques las lleva a cabo el Mariscal del Almirantazgo, quien puede vender un buque mediante subasta, licitación pública o cualquier otro método que determine el tribunal, véase: NELL, G., «Some practical aspects associated with the judicial sale of ships», *National Admiralty Seminar 2017*.

por los tribunales chinos para resolver los conflictos que surgen entre los regímenes de insolvencia transfronteriza y de derecho marítimo, véase: JINGCHEN X., «Maritime cross-border insolvency in China», *NUS Centre for Maritime Law Working Paper No. 2019/013*, 2019, págs. 1-29.

<sup>8</sup> Véase: CNUDMI, *Folleto informativo. Convención de las Naciones Unidas sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques*, pág. 3. Disponible en: [https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/info\\_brochure\\_bjss\\_and\\_signing\\_ceremony\\_sp.pdf](https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/info_brochure_bjss_and_signing_ceremony_sp.pdf) (Última consulta el 31 de octubre de 2023).

<sup>9</sup> Véase: OMI, «La OMI celebra la adopción de la Convención sobre la Venta Judicial de Buques». Disponible en: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/Paginas/WhatsNew-1951.aspx> (Última consulta el 30 de octubre de 2023).

<sup>10</sup> Véase: Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York el 7 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0343>

la necesidad de adoptar la Convención de Beijing con el fin de obtener un procedimiento que ofrezca una mayor certeza a los compradores, propietarios de buques, así como a los acreedores.

En efecto, todo parece indicar que el **Convenio Internacional sobre venta judicial de buques** entrará en vigor<sup>14</sup>. En ese sentido, podemos identificar una triada de factores que vaticinan su éxito: en primer lugar, la inexistencia de un régimen armonizado en materia de efectos internacionales de venta judicial de buques<sup>15</sup>. En segundo lugar, la venta judicial del buque permite al nuevo propietario obtener un título de propiedad limpio, exento de cargas<sup>16</sup>, hipotecas, derechos y reclamaciones, puesto que dichos créditos insatisfechos se repercuten al precio de venta. Y, en tercer lugar, la seguridad jurídica que ofrece el título de propiedad limpio, previsiblemente se traducirá en un mayor precio de venta de la nave y, en consecuencia, en una mayor cantidad económica disponible para satisfacer los créditos de los acreedores.

Si bien, será determinante para decretar la aceptación internacional del Convenio conocer cuál será la posición que adopten las jurisdicciones marítimas del *Common Law*<sup>17</sup>, puesto que en caso de aplicar una visión pragmática en la que se pondere el costo-beneficio de adherirse a la misma, la decisión podría ser negativa<sup>18</sup>.

Disponible en: <https://www.fedcourt.gov.au/law-and-practice/national-practice-areas/admiralty/admiralty-papers/nell-20170725> (Última consulta el 30 de octubre de 2023).

<sup>14</sup> El artículo 21 del Convenio de Beijing prevé que la Convención entrará en vigor 180 días después de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

<sup>15</sup> Es importante clarificar que el objeto de la Convención no es el reconocimiento de las decisiones de venta de un buque en otro Estado.

<sup>16</sup> El art 2 e) establece que por «carga» se entenderá: «todo derecho de cualquier naturaleza u origen que pueda hacerse valer contra un buque, ya sea mediante embargo preventivo, secuestro o cualquier otra vía, y que abarca los privilegios marítimos, los privilegios, los gravámenes, los derechos de uso y los derechos de retención, pero no incluye las hipotecas o mortgage».

<sup>17</sup> Véase: YING-FENG, S., CARBALLO PIÑEIRO, L., MEJÍA, M., «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», *Cuadernos de Derecho Transnacional* 15 (1), 2023, pág. 160.

<sup>18</sup> En extenso, sobre esta cuestión, Sobre el *common law* inglés y la Convención de Beijing, véase: MYBURGH, P., «International Recognition of Judicial Ship Sales: English Common Law and the Beijing Convention», *28 JIML*, 2022, págs. 410-424.

## II.B. **Ámbito de aplicación del Convenio Internacional sobre Venta Judicial de Buques**

En primer lugar, y con carácter previo al estudio del ámbito de aplicación de la presente Convención, es necesario clarificar qué se entiende por buque a los efectos del presente Convenio. Conforme al art. 2 b) se establece que, deberá entenderse por buque: «*todo buque u otro tipo de embarcación 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*». Sin embargo, el legislador internacional, matiza más adelante, (art. 3.2) que el presente Convenio en ningún caso, será de aplicación a: «*los buques de guerra ni a sus buques auxiliares, ni a otros buques de 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*».

Para que el Convenio Internacional sobre Venta Judicial de Buques sea de aplicación<sup>19</sup>, se prevé que deben concurrir dos condiciones (art.3): en primer lugar, que la venta judicial se lleva a cabo en un Estado parte. Y, en segundo lugar, que el buque se encuentre físicamente dentro del territorio del Estado de la venta judicial en el momento de esa venta. Conviene señalar que, el Convenio al localizar el buque «*físicamente dentro del territorio*» nos sitúa en un espacio físico y no en un espacio legal, como habría ocurrido en caso de localizar al buque dentro de la jurisdicción del Estado de la venta judicial. En ese sentido, como señala acertadamente RODRÍGUEZ DELGADO: «*Pese a que la soberanía de un Estado se extiende más allá de su territorio terrestre y mar territorial (en Alta Mar el buque está sujeto a la jurisdicción exclusiva de su pabellón —artículo 92 de la Convención sobre el Derecho del Mar—), esto no significa, que un buque que navega bajo la jurisdicción de su Estado de abanderamiento esté «físicamente dentro de su jurisdicción»*<sup>20</sup>.

Finalmente, conforme a la letra del artículo 15, se prescribe que nada de lo dispuesto en la presente Convención afectará: a) al procedimiento de distribución del producto de una venta judicial o al orden de prelación en esa distribución, b) a los créditos personales que pue-

<sup>19</sup> En extenso sobre el ámbito de aplicación del Convenio, véase: RODRÍGUEZ DELGADO, P., «The scope of application of the UNCITRAL instrument on the Judicial sale of ships», *Comparative maritime law journal* 61:176, 2022, págs. 705-744.

<sup>20</sup> Véase: RODRÍGUEZ DELGADO, «Algunas observaciones sobre el Proyecto de Convenio de Uncitral sobre la ...», *op.cit.*, pág. 480.

dan existir contra una persona que haya sido propietaria del buque o haya tenido derechos reales sobre este antes de la venta judicial, ni c) regirá los efectos que, conforme a la ley aplicable, emanen de una resolución dictada por un órgano judicial en ejercicio de la competencia para conocer cualquier impugnación para sobre la venta judicial.

### III. CUESTIONES PROCESALES DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE VENTA JUDICIAL DE BUQUES

#### III.A. Introducción

En aras de garantizar la correcta aplicación del Convenio y la seguridad jurídica sobre el buque que tengan las partes (propietario, comprador y acreedores), se prevé la expedición de dos documentos: de un lado, la notificación de la venta judicial<sup>21</sup> (art. 4) y, de otro lado, un certificado de venta judicial (art. 5).

La finalidad principal de ambos instrumentos no es otra que, posibilitar el acceso a los todos los acreedores al procedimiento de venta judicial del buque y que, de ese modo puedan comunicar sus créditos a la Autoridad competente, para que una vez se realice la venta del buque puedan recuperar la cantidad proporcional que les corresponda conforme a la cantidad obtenida de la venta.

Paralelamente, el Convenio regula la creación de un archivo (art. 11) público a nivel mundial, de carácter informativo en el que se publiquen las notificaciones de ventas judiciales, los certificados de ventas judiciales, o las resoluciones de anulación o suspenso de ventas judiciales (art. 9), en la forma y en el idioma en que se hayan recibido. Dicho archivo, también podrá recibir notificaciones de ventas judiciales procedente de un Estado que haya ratificado, aceptado o aprobado la presente Convención o se haya adherido a ella y para el cual la Convención todavía no haya entrado en vigor, facultando la publicidad de las mismas.

Se prevé, que la información relativa a las ventas judiciales de buques (pendientes y completadas), pueda ser consultada online a través de un apartado específico de la plataforma del Sistema Mundial

<sup>21</sup> Sobre el futuro de las notificaciones de ventas judiciales de buques en la República Popular China, véase: XINWEI, L., BEIPING, C., «¿Reformará China su sistema de notificación en el extranjero en virtud de una convención internacional sobre ventas judiciales de buques de la CNUDMI?», SUÁREZ XAVIER, P.L., FLÓREZ ÁLVAREZ, L.A., FONTESTAD PORTALES, L.(Directores), *Derecho procesal y derecho marítimo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2021.

Integrado de Información Marítima («*Global Integrated Shipping Information System*», GISIS) de la Organización Marítima Internacional. Organismo Internacional que fue designado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional como responsable del archivo debido al papel crucial de citada institución en la materialización del Convenio de Beijing.

#### III.B. La notificación de la venta judicial

Conforme al artículo 4 de la Convención la venta judicial «*se llevará a cabo de conformidad con la ley del Estado de la venta judicial, la que también establecerá procedimientos para impugnar la venta judicial antes de su finalización y determinará el momento de la venta a los efectos de la presente Convención*».

Por ello, en nuestro país, conforme al art. 480 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), la venta forzosa de buques se regirá por la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa que resulte de aplicación para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral en todo lo no previsto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, y la LNM.

En consecuencia, el procedimiento de la notificación de la venta judicial regulado en el art. 482 de la Ley de Navegación Marítima que establece que: «*1. La notificación a que se refiere el artículo anterior deberá efectuarse, al menos, con treinta días de antelación a la fecha prevista para la venta forzosa y expresará: a) La fecha y el lugar de la venta forzosa, así como las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la misma que la autoridad judicial o administrativa que entienda del proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas. b) Si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudiera determinarse con certeza, se notificará la fecha aproximada y el lugar previsto para la venta forzosa, así como las circunstancias indicadas en el párrafo anterior. No obstante, cuando estos datos lleguen a ser conocidos, se procederá a notificar la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa con una antelación mínima de siete días respecto a la fecha prevista para la venta. 2. La notificación se hará por escrito a las personas interesadas que se indican en el artículo anterior, si fueren conocidas, a través de los medios establecidos en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa, según se trate de una venta judicial o administrativa, respectivamente, por correo certificado, por medios electrónicos o por cualquier otro medio idóneo*

que permita obtener constancia de su recepción, aun cuando la persona a notificar tenga su domicilio fuera de España.

Asimismo, y 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 procede a la venta forzosa lo estima conveniente».

A su vez, la Convención de Beijing, prevé que la venta judicial sea notificada (art. 4.3): «a) al registro de buques o registro equivalente en que esté inscrito el buque; b) a todos los beneficiarios de hipotecas o mortgages y de cargas inscritas, a condición de que el registro en el que estén inscritas y los instrumentos que deban inscribirse de conformidad con la ley del Estado de matrícula sean de acceso público, y siempre que sea posible obtener del registro extractos de la información registral y copias de esos instrumentos; 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 del crédito garantizado por el privilegio marítimo de conformidad con las reglamentaciones y procedimientos del Estado de la venta judicial; d) a quien sea el propietario del buque en ese momento, y e) si se hubiera inscrito un contrato de arrendamiento a casco desnudo del buque: i) a la persona inscrita como arrendatario a casco desnudo del buque en el registro de arrendamientos a casco desnudo, y ii) al registro de arrendamientos a casco desnudo».

En ese sentido, resulta llamativo que, la regulación prevista en la Convención de Beijing, presenta una redacción similar a la prevista en el art. 481 LNM<sup>22</sup>, del Capítulo III. «De la venta forzosa de buques», del Título IX «Especialidades procesales», en la Ley 14/2014, de 2014, de Navegación Marítima española<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Artículo 481 LNM. Notificación de la venta forzosa: «Antes de proceder a la venta forzosa del buque, la autoridad judicial o administrativa competente notificará dicha venta: a) 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. b) A la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque. c) A todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador. d) A todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos constituidos al portador y de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, siempre que el juez u órgano administrativo competente hubiera recibido notificación de sus respectivos créditos».

<sup>23</sup> Sobre la venta forzosa de buques en la Ley de Navegación Marítima, véase: GARCÍA-SAÑUDO DÍEZ, E., «La venta forzosa de buques», *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, EMPARANZA SOBEJANO, A., MARTÍN OSANTE, J.M.

Finalmente, en el Anexo I del Convenio, establece la información mínima que debe contener la notificación de la venta judicial, como sigue: «1. Declaración de que la venta judicial se notifica a los efectos de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques 2. Nombre del Estado de la venta judicial 3. Órgano judicial u otra autoridad pública que ordenará, aprobará o ratificará la venta judicial 4. Número de referencia u otro identificador del procedimiento de venta judicial 5. Nombre del buque 6. Registro 7. Número de la OMI 8. (Si no se dispone del número de la OMI) Otra información que permita identificar el buque 9. Nombre del propietario 10. Dirección de residencia o establecimiento principal del propietario 11. (En el caso de venta judicial en subasta pública) Fecha y hora y lugar previstos de la subasta pública 12. (En el caso de venta judicial por acuerdo de partes) Cualquier detalle pertinente, incluido el plazo para la venta judicial que haya fijado el órgano judicial u otra autoridad pública 13. Declaración por la que se confirme que la venta judicial conferirá un título de propiedad limpio sobre el buque o, si no se sabe si la venta judicial conferirá un título de propiedad limpio, declaración en la que se indiquen las circunstancias en que la venta judicial no conferirá un título de propiedad limpio 14. Otra información que exija la ley del Estado de la venta judicial, en particular cualquier información que se considere necesaria para proteger los intereses de la persona que recibe la notificación».

### III.B. La certificación de la venta judicial

Tal y como, se ha plasmado con anterioridad, la Convención de Beijing prevé un segundo instrumento para garantizar la publicidad de las ventas judiciales de buques: el certificado de la venta judicial.

Conforme al artículo 5 de la Convención, una vez finalizada la venta judicial, que haya conferido un título de propiedad limpio sobre el buque, que se haya llevado a cabo de conformidad con los requisitos exigidos por la Ley del Estado de la venta judicial, y los requisitos previstos en la Convención, el órgano judicial u otra autoridad pública que haya llevado a cabo la venta judicial u otra autoridad competente del Estado de la venta judicial expedirá, de conformidad con sus reglamentaciones y procedimientos, un certificado de venta judicial al comprador.

(Directores), Marcial Pons, Madrid, 2015, págs. 455-462; HERNÁNDEZ PÉREZ, E., «La venta forzosa de buques y los avances en el Proyecto de Convenio sobre Reconocimiento de efectos de la venta judicial de buques», *Revista de Derecho del Transporte* N° 28, 2021, págs. 301-327.

Citado certificado, deberá ajustarse al modelo que se detalla en el Anexo II del Convenio, pudiendo en su caso, adoptar la forma de documento electrónico (art. 5.6 y 7) y, se prevé que presente un contenido mínimo: «a) la declaración de que el buque fue vendido de conformidad con los requisitos exigidos por la ley del Estado de la venta judicial y los requisitos establecidos en la presente Convención; b) la declaración de que la venta judicial confirió al comprador un título de propiedad limpio sobre el buque; c) el nombre del Estado de la venta judicial; d) el nombre, la dirección y los datos de contacto de la autoridad que expide el certificado; e) el nombre del órgano judicial u otra autoridad pública que llevó a cabo la venta judicial y la fecha de la venta; f) el nombre del buque y el registro de buques o registro equivalente en que esté inscrito el buque; g) el número de la OMI o, si no se dispusiera de ese dato, otra información que permita identificar el buque; A/RES/77/100 Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques 6/14 22-28244 h) el nombre y la dirección de residencia o establecimiento principal de la persona que era el propietario del buque inmediatamente antes de la venta judicial; i) el nombre y la dirección de residencia o establecimiento principal del comprador; j) el lugar y la fecha de expedición del certificado, y k) la firma o el sello de la autoridad que expide el certificado u otra confirmación de la autenticidad del certificado».

El certificado de venta judicial debidamente cumplimentado y emitido, bien en formato papel o electrónico, confiere un título de propiedad limpio al comprador, y despliega sus efectos en los demás Estados Parte (Art. 6), no siendo necesario realizar ningún trámite ulterior (p.e. legalización) para obtener un reconocimiento transfronterizo de la venta judicial realizada. Empero, la venta judicial no surtirá los efectos anteriormente descritos en un Estado parte que no sea el Estado de la venta judicial si un órgano judicial de ese otro Estado parte determina que el efecto sería manifiestamente contrario al orden público de ese otro Estado parte (art. 10).

En síntesis, el certificado de venta judicial, se configura, por tanto, como el título de propiedad limpio, que permite al nuevo propietario del buque acreditar la inexistencia de cargas o «mortgages» sobre el buque e inscribir la nueva titularidad. Y, a solicitud del comprador (o comprador posterior<sup>24</sup>), el Registro u Autoridad competente de un Estado parte procederá conforme a la reglamentación o procedimiento que rija en su Estado, sin perjuicio de los efectos del art.6, procederá

<sup>24</sup> A los efectos del Convenio, se entiende como «comprador posterior», conforme al art. 2 j): «la persona que compre el buque a quien figure como comprador en el certificado de venta judicial mencionado en el artículo 5».

a) cancelar la inscripción de todas las hipotecas o mortgages y cargas inscritas que graven el buque y que se hayan inscrito antes de que la venta judicial esté finalizada; b) cancelar la inscripción del buque del registro y expedir un certificado de cancelación de la inscripción a los efectos de la nueva inscripción; c) inscribir 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; Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques. d) actualizar la información inscrita en el registro añadiendo cualquier otro dato pertinente que conste en el certificado de venta judicial (art.7)

#### IV. CONCLUSIONES

Como se ha puesto de manifiesto a lo largo de estas líneas, en la actualidad, las ventas judiciales de buques carecen de normativa internacional en la materia, factor que se traduce en una notable inseguridad jurídica, siendo su principal consecuencia el incremento de los costes que deben ser soportados por los principales actores económicos que actúan en el ámbito del comercio y del transporte marítimo internacional.

En este contexto, en aras de lograr la ansiada seguridad jurídica en la materia, se propugna la necesidad de adoptar la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques. Sin embargo, en la práctica los casos problemáticos derivados de la venta judicial de buques resultan insignificantes, tanto es así, que en ningún caso podemos afirmar que existe un (grave) problema internacional generalizado relacionado con el no reconocimiento o la ejecución del título limpio derivado de sentencias extranjeras in rem y judiciales

Por ello, en la práctica, no se puede ofrecer una evaluación internacional real sobre la problemática relativa al no reconocimiento de las ventas judiciales de buques. Si bien, no podemos perder de vista que existen determinadas jurisdicciones, principalmente asiáticas, que optan por entender como ilegales las ventas judiciales de sus buques registrados realizadas por otros Tribunales o definir las como contrarias al orden público.

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, no se configura como un texto revolucionario en la materia, puesto que los Tribunales no



pueden en ningún caso convertirse en mercados para los acreedores hipotecarios o de otro tipo. En consecuencia, nos encontramos ante regulación notablemente conservadora que, no presenta grandes innovaciones en la materia, salvo por las previsiones internacionales reforzadas relativas a la notificación y la publicidad de los efectos de las ventas judiciales internacionales de buques.

En conclusión, teniendo presente, la indubitada seguridad jurídica que puede aportar la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, tanto el Comité Marítimo Internacional, como la Unión Europea defienden su ratificación. Máxime, cuando además la Convención de Beijing promueve el activo económico más valioso de cuantos hay: la confianza. Sin embargo, el impacto y el valor de la Convención de Beijing dependerá inexorablemente del número total de Estados opten por adherirse a ella.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Alcantara González, J.M., «Consideraciones en torno al proyecto del Comité Maritime Internacional sobre venta judicial de buques», García-Pita y Lastres, J.L., Díaz de la Rosa, A., Quintans-Eiras, M.R. (Directores), *El derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2021, págs. 419-439.
- CNUDMI, *Folleto informativo. Convención de las Naciones Unidas sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques*. Disponible en: [https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/info\\_brochure\\_bjss\\_and\\_signing\\_ceremony\\_sp.pdf](https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/info_brochure_bjss_and_signing_ceremony_sp.pdf)
- Faria, E., Angelo, J., «Vers Pékin via Vienne et New York : le voyage commun CNUDCI/CMI vers la toute nouvelle convention de droit maritime sur les effets internationaux des ventes judiciaires de navires», *Droit maritime française N° 857*, 2023, págs. 391-404.
- Fernández-Tresguerres, A., «El convenio sobre la venta judicial de buques: una visión europea», Disponible en: <https://www.economista.es/opinion/noticias/12499130/10/23/el-convenio-sobre-la-venta-judicial-de-buques-una-vision-europea.html>
- García-Sañudo Díez, E., «La venta forzosa de buques», *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Emparanza Sobejano, A., Mar-

- tín Osante, J.M. (Directores), Marcial Pons, Madrid, 2015, págs. 455-462
- Hai Li, H., «A brief discussion on judicial sale of ships», *CMI YEAR-BOOK*, 2009, págs. 342-356.
- Hernández Pérez, E., «La venta forzosa de buques y los avances en el Proyecto de Convenio sobre Reconocimiento de efectos de la venta judicial de buques», *Revista de Derecho del Transporte N° 28*, 2021, págs. 301-327.
- Jingchen X., «Maritime cross-border insolvency in China», *NUS Centre for Maritime Law Working Paper No. 2019/013*, 2019, págs. 1-29.
- Myburgh, P., «Report on the Comité Maritime International Working Project on Recognition of Judicial Ship Sales», *NUS Centre for Maritime Law Report 18/01*, 2020. Disponible en: <https://law.nus.edu.sg/cml/wp-content/uploads/sites/8/2020/04/CML-R1801.pdf>
- «International Recognition of Judicial Ship Sales: English Common Law and the Beijing Convention», *28 JIML*, 2022, págs. 410-424.
- Nell, G., «Some practical aspects associated with the judicial sale of ships», *National Admiralty Seminar 2017*. Disponible en: <https://www.fedcourt.gov.au/law-and-practice/national-practice-areas/admiralty/admiralty-papers/nell-20170725>
- Rodríguez Delgado, J.P., Alba, M., «Proyecto de Convenio sobre el Proyecto de Convenio de Uncitral sobre la Venta Judicial de Buques», *Revista de Derecho del Transporte N° 29*, 2022, págs. 250-264.
- Rodríguez Delgado, J.P., «Algunas observaciones sobre el Proyecto de Convenio de Uncitral sobre la Venta Judicial de Buques», *Cuadernos de Derecho Transnacional 13 (2)*, 2021, págs. 472-497.
- «The scope of application of the UNCITRAL instrument on the Judicial sale of ships», *Comparative maritime law journal 61:176*, 2022, págs. 705-744
- Stankovic, G., «Judicial sales of ships – A rocky road to unification», *Poredbeno pomorsko pravo Vol. 60 N° 175*, 2021, págs. 11-35.
- Xinwei, L., Beiping, C., «Reformará China su sistema de notificación en el extranjero en virtud de una convención internacional sobre ventas judiciales de buques de la CNUDMI?», Suárez Xavier, P.L., Flórez Álvarez, L.A., Fontestad Portales, L. (Directores), *Derecho procesal y derecho marítimo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2021. (Libro electrónico)

Ying-Feng, S., Carballo Piñeiro, L., Mejía, M., «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», *Cuadernos de Derecho Transnacional* 15 (1), 2023, págs. 136-160.

Yingfeng, S., *Harmonisation in the rules governing the recognition of foreing judicial ship sales*, Tesis Doctoral. Disponible en: [https://commons.wmu.se/phd\\_dissertations/31/](https://commons.wmu.se/phd_dissertations/31/)