***Consideraciones en torno al Proyecto del Comité Maritime International sobre Venta Judicial de Buques***

***Jose M. Alcántara Gonzalez***

**I.Introducción y génesis.**

En sus casi 125 años de existencia el Comité Maritime International (CMI) no había puesto nunca su atención en la venta forzosa de buques con una preocupación de uniformidad internacional como asunto autónomo, sino en el contexto del régimen jurídico de los Privilegios Marítimos y las Hipotecas Navales a través de los Convenios de 1926, 1967 y con las Naciones Unidas en 1993. La venta de buques en pública subasta por ejecución de un crédito habitaba dentro de los dominios del derecho interno de los Estados, salvo la normativa emanante de los Convenios de 1926 y 1993 para los Estados parte, cuyas legislaciones mantenían peculiaridades y vías procesales diversas, en las que siempre destacaba el procedimiento de ejecución hipotecaria. La legalidad de una venta forzosa realizada por un tribunal de jurisdicción competente no era cuestionada por lo general, sin perjuicio de las incidencias de tercerías de mejor derecho y de notificaciones a los demás acreedores del buque que solían plantearse.

En Mayo 2007, en el curso de una sesión del Comité Ejecutivo del CMI, tenida en Dubrovnik, mientras se discutían los temas para la Conferencia de Atenas de 2008, la delegación china propuso un estudio preliminar sobre “la venta judicial de buques” para dicha Conferencia. La sugerencia fue aprobada y el capítulo de “venta judicial de buques” fue seleccionado para el programa de Atenas, encargándose un documento para debate a Henry Hai Li (China) y Benoit Goemans (Bélgica).En Octubre 2008, durante la celebración de la Conferencia de Atenas, se dedicó una hora a este tema mediante la presentación de una comunicación titulada “Una breve discusión sobre la Venta Judicial de Buques”, de la autoría de Henry Hai Li, que suscitó interés entre los presentes e incluso deseo de que el CMI investigase el tema más profundamente. Después de la Conferencia de Atenas, el Comité Ejecutivo acordó crear un Grupo Internacional de Trabajo (IWG) sobre la venta judicial de buques con el fin de estudiar problemas que la misma suscita, particularmente (a) aquellos que afectan al reconocimiento internacional de las ventas de buques realizadas por órgano judicial extranjero, y (b) la necesidad y viabilidad de generar un instrumento legal internacional sobre la materia. El Grupo Internacional de Trabajo quedó presidido por Henry Hai Li. En Mayo 2009 se comenzó el trabajo con el estudio de la legislación comparada mediante el recurso habitual del CMI que son los “cuestionarios”. En Septiembre 2009, con motivo de la ceremonia de firma de las Reglas de Rotterdam, el IWG se reunió en dicha localidad y preparó un nuevo cuestionario, que fue circulado en Mayo 2010 entre las Asociaciones Nacionales con el título de “Cuestionario respecto al Reconocimiento de las Ventas Judiciales extranjeras de buques”, recibiéndose 23 respuestas. En Octubre 2010 se celebró un Coloquio en Buenos Aires, dedicándose medio día para tratar las cuestiones planteadas a través de las respuestas hechas al Cuestionario. Tras el Coloquio de Buenos Aires el IWG fue encargado oficialmente de preparar un borrador de instrumento internacional que fijase las condiciones básicas para el Reconocimiento de las Ventas Judiciales extranjeras, tomado como modelo el Convenio de New York de 1958 sobre el reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales extranjeros. El primer borrador fue circulado entre las Asociaciones Nacionales el 8 Agosto 2011. Un mes más tarde, el borrador fue examinado en Oslo por un Subcomité Internacional (ISC), que hizo añadidos y aportaciones al primer borrador. De allí salió un segundo borrador en Mayo 2012, que circulado de nuevo, dio lugar a la preparación del trabajo destinado a la Conferencia de Beijing en Octubre 2012.El “Borrador de Beijing” precisó nueva oportunidad de examen y observaciones por parte de las Asociaciones Nacionales, lo que fue llevado a cabo en Marzo 2013.En Dublín ,28-29 Septiembre 2013, el ISC tuvo ocasión de estudiar 12 observaciones recibidas de las Asociaciones Nacionales, acordándose la configuración de un Informe Final sobre el proyecto, que incluiría una propuesta de borrador de Convenio Internacional ,con comentarios, a los efectos de discutirla y votarla en la Conferencia de Hamburgo en 2014.La Asamblea del CMI en Junio 2014 dio su aprobación al “borrador de Beijing”. El Grupo Internacional de Trabajo (IWG), en Enero 2015, recibió el encargo de preparar una documentación comprensiva en forma de “information paper” para someter el tema a la OMI, concretamente a la Sesión de su Comité Jurídico, LEG102, que habría de celebrarse del 14-16 Abril 2015, que fue admitida e incluida en la Sesión como Documento LEG 102/11/2. Representantes del CMI asistieron las jornadas de la Sesión y tuvieron ocasión de presentar, con gran éxito, el proyecto legislativo del CMI y de responder a preguntas de algunos de los 126 delegados presentes. El LG de la OMI estimó que, aunque no había objeciones sobre el documento del CMI, era necesario llevar a cabo un trabajo ulterior para poder demostrar la necesidad imperiosa de un nuevo Convenio Internacional, en cuyo caso si el LG había de ser el foro apropiado para actuaciones futuras. El CMI fue invitado a presentar nuevos y mejores argumentos en la siguiente sesión del LG. En el seno del CMI cobró sentido explorar las posibilidades del proyecto con otra Agencia de las NN.UU., como la UNCTAD, más preparada que la OMI en asuntos de ventas judiciales de buques y cuya familiaridad con el tema podría evitar el requisito de “necesidad imperiosa” exigido por la OMI. Finalmente, el CMI tuvo éxito con la UNCITRAL, que constituyó un Working Group VI (Grupo de Trabajo VI), y en Noviembre 2019 fue considerado y estudiado el “borrador de Beijing” en su segunda sesión anual de Viena (18- 22 Noviembre), resolviéndose añadirlo a la agenda de la UNCITRAL. La Delegación del CMI estuvo compuesta por los dos co-ponentes del IWG del CMI, Ann Fenech y Henry Hai Li. A continuación, el Secretariado del Grupo de Trabajo VI emitió un “documento anotado” sobre el borrador de Beijing, que a corto plazo previo había sido también tratado durante el Coloquio del CMI de Ciudad de México (29 Septiembre-2 Octubre 2019). El proyecto, ya de **Convenio Internacional**, recibió nueva atención en la sesión virtual de Diciembre 2020 del Grupo de Trabajo VI, de la UNCITRAL.

**II. Antecedentes en la legislación internacional.**

El **Convenio de 1926, “Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a** **los Privilegios e Hipotecas”, Bruselas, 10 Abril 1926**, constituye el primer antecedente sobre la materia a nivel internacional. En su Art.9 hacía especial referencia a la venta judicial con remisión plena a las leyes nacionales(lex fori), señalando de manera relevante que la venta judicial producirá la extinción de los créditos marítimos privilegiados solamente cuando se haya cumplido con las formalidades de publicidad y avisos establecidos por la ley nacional; tales incluyen una notificación, en forma y plazo fijados por la ley nacional, a la autoridad registral (un registro público localizado en el puerto de matrícula del buque o un registro central, según el Art.1).El Convenio contempla el sistema de “purga” de créditos anteriores y preferentes al del ejecutante, pero somete sus requisitos formales y procesales a la ley nacional. Y es la ley interna del Estado parte al que pertenece el buque la que resolverá si tal purga ha de tener lugar y eficacia y si el buque es vendido, por tanto, libre de cargas y gravámenes. De tal remisión al derecho interno se deduce que el Convenio de 1926 únicamente otorgó uniformidad internacional al sistema de purga de créditos marítimos privilegiados cuando existiera publicidad adecuada y aviso previo al registro, en las condiciones previstas por la ley nacional aplicable. Este Convenio entró en vigor el 2 Junio 1931.

Por impulso también del CMI se aprobó en Bruselas, el 27 Mayo 1967, un nuevo Convenio revisor titulado de la misma forma **“Convenio Internacional para la Unificación de ciertas** **Reglas relativas a Privilegios e Hipotecas”, 1967**.En este segundo Convenio, que no llegó a entrar en vigor, la venta forzosa de buques recibe un tratamiento mucho más completo y moderno en el Art.11.Hay que destacar, en primer lugar, que el sistema de purga por efecto de la venta del buque en pública subasta admite la excepción de la subsistencia de las cargas asumidas voluntariamente por el comprador mediante acuerdo con sus titulares(11.1), cuyo caso dominante y más frecuente se producirá con la ejecución hipotecaria favorecida por una venta rápida del buque. Fuera de ese supuesto, el Convenio expresamente establece el principio de “venta libre de cargas y gravámenes”, pero no de forma automática sino condicionada a dos requisitos: a) que el buque se encuentre físicamente dentro de la jurisdicción de un Estado parte en el momento de practicarse la subasta; y b) que la venta judicial se lleve a cabo de conformidad con la ley de dicho Estado parte (formalidades, procedimiento, publicidad y notificaciones) y “con las disposiciones de este Convenio”, cuya condición remite ,entre otras pero destacadamente, al aptdo.3 del mismo Art.11, en donde se consagra la regla uniforme entre Estados parte del Convenio de la venta del buque libre de cargas y gravámenes salvo, y según sea el caso, la aceptación y subrogación en la hipoteca(s) por el comprador. Si se cumplen los requisitos formales señalados antes, el Tribunal competente que realiza la venta judicial emitirá un Certificado, a solicitud del comprador, de “libre de cargas”. El comprador podrá, así, presentarlo ante el Registrador del buque (en un Estado contratante), en cuyo instante éste estará obligado a cancelar todas las hipotecas inscritas, excepto las subsistentes por asumirlas el comprador, y a inscribir el nuevo título de propiedad del buque o, en el supuesto de cambio de matrícula y registro, a dar de baja el buque emitiendo un Certificado de Baja para el nuevo Registrador. Sin embargo, el Convenio prohíbe la baja registral del buque sin haberse obtenido el consentimiento escrito de todos los titulares de cargas hipotecarias inscritas ni tampoco permitirá el alta nueva del buque en otro registro a menos que el Estado parte anterior no haya emitido un Certificado de Baja o de compromiso a darlo de baja en la fecha en que tenga lugar el alta el nuevo registro. Finalmente, en virtud del Art.13, el Convenio faculta a las autoridades competentes judiciales y registrales (de Estados parte) a establecer correspondencia y auxilio directo entre ellas para los efectos de la venta forzosa y de sus consecuencias. El sistema es minuciosamente diseñado para que funcione sin problemas entre Estados parte y, sobre todo, para permitir la venta del buque con subsistencia de cargas hipotecarias por acuerdo con el comprador, con lo que garantiza tanto las ventas “libres de cargas y gravámenes” como las que conllevan una subrogación hipotecaria por el tercero adquirente. Fue un Convenio favorable para las instituciones financieras, pero no del todo ya que la Hipoteca permaneció con un rango de preferencia posterior al de once créditos marítimos.

La verdadera reforma del Convenio de 1926, que estaba pendiente al no adquirir vigencia internacional el de 1967, tuvo lugar por mano de las Naciones Unidas y bajo proyecto del CMI con el **Convenio Internacional sobre Privilegios e Hipotecas Navales, Ginebra, 6 Mayo 1993,** de cuyo amplio articulado hay que destacar los Arts. 11 y 12 en relación con la materia que nos interesa. El nuevo y último, por ahora, Convenio mantiene el principio de favorecer a la hipoteca naval. El viejo Convenio de 1926 remitía a las leyes nacionales para todos los aspectos de formalidad de documentos y de trámites para la venta judicial del buque. El Convenio de 1967 incorporó disposiciones muy útiles relativas a notificaciones y efectos de la venta del buque en pública subasta (Arts.10 y 11). El de 1993 ha concedido plena atención a los requisitos formales de la venta forzosa regulando aspectos que antes no lo fueron a nivel internacional vinculante. En su Art. 11 establece obligaciones muy precisas para las Autoridades que deben conocer de la venta forzosa en un Estado parte en materia de notificación de dicha venta, que habrá de hacerse dentro de un plazo mínimo de 30 días antes de la subasta del buque indicando la fecha y lugar, señalados o previstos, y todas las demás circunstancias concurrentes en el buque (descripción, identidad del ejecutante, naturaleza y datos sobre el crédito que causa la ejecución, etc.) que deban interesar a los afectados por la venta. Deberán recibir notificación: a) el Registrador del buque en el Estado de matrícula ( y el Registrador del Estado otro cuyo pabellón enarbole el buque por razón de abanderamiento provisional);b) los titulares o beneficiarios de hipotecas y gravámenes inscritos; c) los titulares y beneficiarios de cédulas hipotecarias al portador y de créditos marítimos privilegiados, pero como éstos están ocultos normalmente, la notificación deberá hacerse siempre que la Autoridad judicial tenga aviso previo de la existencia de los mismos,; y d) al propietario del buque. La notificación y sus detalles (obligatoria para todos los Estados parte) se hará siempre por escrito, bien sea por correo certificado o por cualquier medio de comunicación electrónica que garantice acuse de recibo; y también, por edictos en los periódicos del Estado en el que se realice la venta. Estos requisitos de publicidad son positivos y aportan unas ventajas de seguridad informativa para los acreedores de indudable importancia.

En su Art.12 trata de los efectos de la venta forzosa, que conllevan mayor interés, si cabe. Así, las reglas relativas a actuaciones posteriores a la venta forzosa del buque (Art.12.5 y 6), al exigir que a instancia del comprador la Autoridad judicial o la competente expedirá un Certificado de venta libre de cargas , gravámenes y privilegios que será presentado al Registrador y cuya sola presentación obligará a éste a cancelar todas las inscripciones de cargas, salvo las que el comprador del buque haya tomado voluntariamente a su cargo; y a librar un mandamiento de baja del buque para que pueda ser matriculado a nombre del nuevo comprador. Tal mecanismo, sencillo y práctico, es una de las mejores aportaciones del Convenio de 1993 (aunque ya las hacía el de 1967) porque partiendo de que la venta pública conlleva la extinción o purga de todos los privilegios, hipotecas y gravámenes si se lleva a cabo con el buque situado dentro de la jurisdicción del Tribunal y de conformidad con la ley nacional y con los requisitos sobre notificaciones del Convenio (Art.11), resulta uniformador que los Estados parte se doten de una legalidad procesal operativa común. Por la arquitectura del Convenio de 1993 el sistema de venta pública queda muy perfeccionado, y se consolida el orden registral operativo. Su fuerza regulatoria alcanza a problemas habituales del mercado marítimo moderno, tales como son las ventas privadas de buques gravados (Art.3) y el cambio temporal de pabellón del buque en casos de situaciones de “dual registration” (Art.16). El Convenio de 1993, a diferencia de los otros dos precedentes, establece obligaciones taxativas en los Estados parte a fin de no permitir la baja registral del buque, en ventas por exportación, sin cancelar todas las hipotecas y gravámenes inscritos o haber obtenido el consentimiento de los acreedores respectivos, y en consecuencia no autorizar el alta inscrita del buque en otro Estado parte, país de importación, sin haberse recibido el Certificado de Baja del país de procedencia o acreditada la simultaneidad de ambos trámites alta-baja. Para la exportación temporal, que no implica la venta sino el arrendamiento del buque, el Convenio se ha cuidado de impedir fraudes a acreedores hipotecarios determinando la predominancia legal y registral plena del Estado de matrícula del buque frente al de registro provisional o temporal. A tal fin, no podrá autorizarse la exportación temporal del buque sin cancelación previa de todas las hipotecas y gravámenes inscritos o sin consentimiento expreso de sus titulares o beneficiarios. La notificación de venta forzosa habrá de efectuarse, asimismo, al Registrador del país de abanderamiento temporal.

**III. Justificación para una regulación autónoma.**

El actual proyecto del CMI se fundamenta en los siguientes objetivos: II.” La plena confianza de un instrumento internacional, en el que su línea de fondo es la certidumbre en el tráfico internacional, debe consistir en que una venta judicial de un buque en un país determinado sea, realmente, libre de cargas y gravámenes”, y III.” El instrumento internacional debe proteger al comprador inocente, quien paga buen dinero, sin lo cual los buques vendidos en pública subasta nunca serían vendidos por su verdadero valor sino por uno muy inferior que daría lugar a que más acreedores se quedasen sin cobrar sus créditos” (informe de Ann Fenech, copresidenta del Grupo Internacional de Trabajo sobre Reconocimiento de Ventas Judiciales, de fecha 29 Octubre 2019).Ambos objetivos son ciertamente admitidos y compartidos con carácter general, aunque no creemos que aporten mucho de nuevo a la realidad existente sobre las ventas forzosas de buques.

**FRANCESCO BERLINGIERI**, en su estudio sobre el Convenio de 1993, analiza los Arts.11 y 12 del mismo con un autorizado y minucioso ojo crítico (INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS, Volume 2, Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction, Informa law from Routledge, 2015, a pags.184-190).Respecto a la notificación de la venta pública(art.11.1) la persona que debe cursar la invitación es la “autoridad competente” del Estado parte en el que tiene lugar la venta judicial, aunque no se identifica a tal autoridad. Debe entenderse que la “autoridad” será la encargada de la ejecución del buque y que exigirá al reclamante que ha obtenido el embargo del buque, como condición para la venta en subasta, un extracto del registro de matrícula a fin de efectuar las notificaciones a los demás interesados y afectados por la venta. El contenido de la notificación debe ser aprobado por la “autoridad” a fin de que contenga información suficiente para proteger a los que deben ser notificados. Y es una “autoridad” que, a fin de notificar a los tenedores de hipotecas al portador y créditos marítimos privilegiados, debe recibir notificación de sus créditos, nombres y direcciones. En la mayoría de los casos “la autoridad competente” será el titular del Juzgado competente para conocer de la ejecución y posterior venta del buque, pero esa autoridad judicial difícilmente podrá conocer de antemano, ni el reclamante lo va a facilitar, ni tampoco figurarán tales créditos normalmente ocultos en el registro de matrícula del buque, por lo que no se comprende bien que puedan ser notificados aquéllos cuya identidad y datos no son conocidos por el Juez de la ejecución en el Estado parte en el que se encuentra el buque. Sin embargo, el art.11.3 ,contempla que tales interesados puedan no ser conocidos y, en tal caso los avisos serán realizados mediante anuncios en la prensa local (en el Estado donde el buque va a ser venido) y en “otras publicaciones”, cuya naturaleza es desconocida, y teniendo en cuenta que tales interesados muy probablemente residan en otro Estado distinto, por lo que si no reciben las notificaciones o no llegan a tener conocimiento, dudamos de que estén debidamente protegidos a fin de ejercitar sus derechos(p.ej., tercerías de mejor derecho).

Además, el art.11(2) determina que las notificaciones deben enviarse 30 días antes de la venta forzosa, seguidas de un segundo aviso no inferior a 7 días, por lo que surgiría la duda de si las notificaciones deben ser enviadas o recibidas 30(o 7) por adelantado. No hay que olvidar que el contenido de las notificaciones debe ser completo y revelar todos los factores, entre ellos, el del plazo para incluir las reclamaciones en el procedimiento y demás pormenores sobre participación y precio de salida en la subasta.

Respecto a la condición de venta libre de cargas, el art.12(1) habla de “dejarán de afectar o gravar al buque” (shall cease to attach the vessel). Para BERLINGIERI, la expresión indica que realmente las cargas y gravámenes no quedan extinguidos, puesto que “afectan” al producto de la venta y facultarán a los acreedores a participar en la distribución del mismo según la prelación legal. La única excepción es la voluntaria asunción por el comprador de la deuda inscrita, con el consentimiento de su titular. Pero tal transacción dará lugar a una correspondiente reducción del precio de salida del buque en subasta, cuyo dato capital no podrá ser fácilmente conocido por los demás acreedores. Ello da curso a una situación complicada. Así, el citado autor, entiende que el comprador ganador de la subasta debe necesariamente pagar el precio completo, pero a la vez debe necesariamente estar seguro de que todas las cargas y gravámenes preexistentes deberán dejar de gravar al buque, pero tal cosa no será segura hasta que el comprador compruebe con seguridad que la venta pública se ha llevado a efecto de conformidad con la ley del Estado parte en donde tiene lugar la misma, ya que pueden producirse impugnaciones por otros acreedores. El autor sugiere que lo más seguro sería dejar pasar un plazo procesal improrrogable previsto para las impugnaciones, pero aun así no está garantizado y dependerá de las reglas de procedimiento que aplique el Tribunal. Por lo tanto, se plantea la necesidad de una uniformidad para las reglas que informan el procedimiento de ejecución y venta del buque en los Estados parte, ya que no importa verdaderamente la expresión “shall cease to attach” sino que lo preocupante es que la venta pública pueda ser impugnada y declarada inválida si se ha infringido la ley procesal del Estado parte, cuyo Juzgado conoce de los tales procedimientos por atribución de competencia (exigido por el art.12.1. b).

Otra dificultad ha de observarse en el art.12(5) respecto de la emisión del Certificado de libre de cargas y que tal Certificado sirva al comprador para registrar de nuevo el buque en el país de su elección. Ya que habrá de precederse, o simultanearse, de la baja registral del buque en su Estado de matrícula. P. ej., un buque matriculado e inscrito en Italia es vendido en pública subasta en Sudáfrica y su comprador desea registrarlo y darlo de alta en Panamá, con lo que debería bastar que el comprador presentase el registrador panameño un Certificado de Baja emitido por el registro italiano. Pero ello podrá estar impedido porque Italia y Sudáfrica no tienen un Tratado de reconocimiento mutuo de las declaraciones emitidas por un Estado sobre la venta libre de cargas del buque, o incluso una Tratado de reconocimiento y ejecución de sentencias. Estos problemas no se dan en las integraciones tipo Unión Europea. Pero a nivel mundial, sería necesario que los tres Estados (el de registro y matrícula, el que realiza la venta pública y el que registra de nuevo el buque) sean todos Estados parte del mismo Convenio Internacional, de 1993 hasta la fecha.

La observación comparada de estos antecedentes internacionales, y de sus logros y carencias, nos permitirá evaluar la seguridad y eficacia, además de la justificación, del proyecto CMI para un nuevo Convenio.

**IV. Partes relevantes de su contenido y cuestiones que suscitan.**

El borrador de Proyecto de un nuevo **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE VENTAS JUDICIALES** **EXTRANJERAS DE BUQUES Y SU RECONOCIMIENTO** se encuentra ya en el Grupo de Trabajo VI de la UNCITRAL con la asistencia del CMI. Su texto de trabajo no es otro que el llamado “Borrador de Beijing”, hecho el 19 Octubre 2012, modificado en Dublín 2013 y en Hamburgo 2014 por las respectivas sesiones de la Asamblea del Comité Maritime International (CMI).

Según su preámbulo, se busca conseguir que las ventas forzosas de buques sean efectivas, que se garanticen la ejecución de las reclamaciones marítimas y la homologación de las sentencias y laudos arbitrales contra los propietarios de los buques, que se proteja adecuadamente a los adquirentes de los buques vendidos en subastas públicas, que se reduzcan las oportunidades de impugnación de la validez de las ventas judiciales, que se garantice que en principio todo buque no pueda ser embargado en relación con una reclamación anterior a su venta judicial y que se adopten reglas uniformes en lo relativo a las notificaciones de la venta judicial, a sus efectos legales, y a la baja y nueva alta registral del buque. Nada nuevo que no estuviese antes contemplado por el Convenio de 1993 y, en parte, por el de 1967.

DEFINICIONES

-Art.1.3: por “clean title” se ha de entender todo título de dominio sobre el buque libre y limpio de toda hipoteca o carga, con excepción de las asumidas voluntariamente por el comprador.

-Art.1.4: por “competent authority” debe entenderse toda persona, tribunal o autoridad facultada por la ley del Estado de la Venta Judicial para vender o transferir u ordenar la venta o transferencia de un buque vendido forzosamente con título pleno. Es decir, puede ser un Juez, un Tribunal o cualquier otra autoridad prevista en la legislación del Estado donde tiene lugar la subasta. Una definición indeterminada, no obstante obligada por el Derecho comparado, que servirá de primera base para posibles impugnaciones si hubiese dudas sobre la competencia del órgano actuante.

-Art.1.7: por “interested persons” el borrador se refiere al propietario del buque en el momento inmediatamente anterior a la venta judicial o a los titulares de hipotecas o de cargas inscritas que afecten al buque en momento inmediatamente previo a la su venta judicial. Una definición imprecisa que, en su versión española, lo será aún más.

-Art.1.8: “judicial sale” incluye la venta en pública subasta y la venta privada acordada por medio de agencia especializada con el control del órgano judicial.

-Art. 1.9: “maritime lien” alude a todo crédito marítimo reconocido como privilegiado sobre un buque por la ley que resulte aplicable de acuerdo con el régimen de Derecho Internacional Privado del Estado de la venta judicial. Esta definición no es afortunada porque ignora el proceso de uniformidad alcanzado por los Convenios de 1926(art.1) y 1993(art.4) y los requisitos para la validez de los “privilegios nacionales”(art.6).Pone en evidencia la grave falla en Derecho Marítimo de no contar aún con un Convenio de unificación internacional de reglas de Derecho Internacional Privado, por lo que hay muchos Estados no parte de alguno de los dos citados Convenios, en los que, p.ej., reclamaciones derivadas de incumplimientos en los que concurran culpa o negligencia son “privilegiadas” (Panamá). Y para el comprador, así como para el precio del buque, no hay nada más perjudicial que la proliferación de los créditos marítimos privilegiados, que han sido objeto de reducción internacional uniforme en los últimos 67 años.

-Art.1.10: “mortgage/hypotheque” alude a toda prenda/hipoteca constituida sobre un buque en el Estado de su registro y matrícula y reconocida como tal por la ley aplicable obtenible según el régimen de Derecho Internacional Privado del Estado de la venta judicial. La problemática es semejante a la anterior, ya que ese reconocimiento es obligado entre los países contratantes de los Convenio de 1926 o de 1993, mientras que para terceros no parte es posible que en razón a su derecho interno sobre conflicto de leyes la hipoteca constituida en el Estado de registro no sea objeto de reconocimiento, con lo que surgirá otra base para impugnaciones de la venta pública realizada en el segundo país, o incluso peor a los efectos de vender el buque libre de la carga hipotecaria.

-Art.1.14: “recognition” quiere decir que los efectos de la venta judicial serán aceptados por todo Estado parte en iguales condiciones en que lo son en el Estado de la venta judicial. Muchos países no tienen Tratados de reconocimiento y ejecución de sentencias, por lo que será necesario que un buen número de países, destacando los llamados “registros libres” (Panamá, Liberia, Marshall Islands, Cayman Islands, etc., etc.), suscriban el futuro Convenio Internacional a fin de que el comprador tenga mayores opciones de elección de nuevo registro para su buque. Esto no es nada probable, como quedó demostrado por el fracaso del Convenio de Condiciones de Inscripción de Buques, 1986.

1.22: “unsatisfied personal obligation” alude al importe de la reclamación de un acreedor contra toda persona física o jurídica, de cualquier tipo, que resulte personalmente obligada en relación con una obligación contraída, que queda impagada después de la distribución en pago a dicho acreedor a cargo del producto de la venta del buque recibida después y por causa de dicha venta.

AMBITO DE APLICACIÓN

-Art.2: El Convenio se aplicará a las condiciones con que una venta judicial celebrada en un Estado sea suficiente para ser reconocida en otro Estado. Tal es el ámbito material, cuya aceptación u observancia puede tener efectos en Estados parte y en Estados no parte, aunque por mor de reserva un Estado parte podrá solamente aplicarlo si la venta judicial tuvo lugar en otro Estado parte. Hay un propósito claro de uniformidad internacional, cuyo éxito se medirá por el número de Estados contratantes en relación con el número de Estados que hace uso de la citada reserva.

NOTIFICACION DE VENTA JUDICIAL

El régimen previsto en esta materia de notificaciones es muy similar al del Convenio de 1993.

-Art.3.1: El Proyecto da entrada a la opción de que las notificaciones puedan ser efectuadas por las partes personadas en el procedimiento de venta judicial, no solo por la autoridad competente, lo que representa una novedad procesal ya que el orden público procesal exige que las notificaciones, por ser garantes de derechos subjetivos, sean practicadas por funcionarios del órgano judicial.

-Art.3.1.c): señala el texto del Proyecto que hay que notificar a los titulares de créditos marítimos privilegiados siempre que la autoridad competente que conoce de la ejecución haya recibido aviso de sus respectivas reclamaciones. Pero no tendrá tal constancia si tales acreedores privilegiados, que no figuran en el registro del buque, no fueron notificados debida y puntualmente (menos aún si las notificaciones las pueden hacer las partes personadas), por lo que puede darse como probable que ciertos acreedores privilegiados no hayan incluido, o lo hayan hecho tardíamente, sus créditos (lo que favorece al comprador). Este asunto dará lugar a probables impugnaciones de la venta judicial.

-Art.3.3: los plazos de 30 y 7 días mínimos para notificar la venta en subasta repiten la misma duda que surgía al Prof. Berlingieri. El texto dice “given”, por lo que hay que entender como “enviados”, no “recibidos”. No se comprende bien que si las notificaciones pueden ser efectuadas por las partes personadas no se exija una verificación de recibo por sus destinatarios. No obstante, en virtud del 3.5, un Estado parte podrá hacer uso de la regla prevista en el Convenio de 1993 u en otro, siempre que se convierta en parte de tal Convenio antes de la entrada en vigor del nuevo que en proyecto examinamos.

EFECTO DE LA VENTA JUDICIAL

-Art.4.1. b): la extinción de créditos y derechos sobre el buque será válida a condición (además de que el buque se encuentre en la jurisdicción) de que “la venta judicial haya procedido conforme a la ley del Estado de la venta **y a las reglas de este Convenio**”. Es lógico y necesario que un Estado parte cumpla con las normas del Convenio, pero el texto exige explícitamente que se cumpla con la legislación del Estado (lex fori) en relación con aspectos y trámites no tratados por el Convenio. Esta dualidad normativa es imprecisa porque el Convenio no regulará de forma completa la venta judicial de buques, y podrán surgir infracciones de la lex fori que, aunque no fueren importantes, permitirán plantear o pretextar la invalidación de la venta pública del buque, prolongando el trámite en detrimento de los intereses del comprador. El texto utiliza la misma expresión “shall cease to attach to the vessel”, que plantea la confusión antes explicada por el Prof. Berlingieri en relación con el Convenio 1993, ya que la afectación continuará durante la distribución del producto de la venta. Ello podría evitarse señalando que con el remate de adjudicación del buque al Comprador quedarán purgados y extinguidos todas las cargas y gravámenes sobre el buque, excepto los asumidos por él.

-Art.4.2: esta aclaración es innecesaria, ya que el remanente de la venta en subasta se le devolverá al propietario del buque y la purga de cargas y gravámenes sobre el buque no afecta a las deudas personales del propietario del buque.

BAJA Y ALTA REGISTRALES DEL BUQUE

-Art.6.1: Con el Certificado de venta libre de cargas el Comprador podrá acudir al Registrador del Buque para solicitar la cancelación registral de hipotecas y/o cargas inscritas, excepto la asumida por el comprador, y bien inscribir el buque en nombre suyo o bien, en su caso dar el buque de baja del registro expidiendo un certificado de baja para efectos del alta del buque en un nuevo registro. El Registrador original estará obligado a actuar en consecuencia, lo que ya estaba previsto en el Convenio 1983. Sin embargo, en el supuesto de que el comprador asuma y se subrogue en alguna carga hipotecaria u otra, los asientos registrales no quedarán cancelados, por lo que si el comprador pretendiera mantener el buque en el mismo registro original (pero a su nombre) entonces no habrá problema porque no se producirá baja del buque, pero si por el contrario deseara acudir a un nuevo registro entonces el Certificado de Baja registral debería incorporar los datos de la hipoteca/carga pendiente en cuya amortización/pago se subroga el comprador, de donde cabe deducir que si el nuevo registro es un “registro abierto” el comprador puede no recibir la autorización o conformidad del acreedor de la deuda que asume.

-Art.6.2: en los supuestos de “Bareboat Charter Registration” resulta lógica la disposición de que cuando haya de producirse la baja del buque en el registro-madre original sea retirado el permiso de abanderamiento y registro provisional del buque emitiéndose un Certificado al efecto, lo que puede suceder antes de que expire el período de arrendamiento que hizo posible la exportación temporal a otro pabellón y registro. Sin embargo, en tal situación el proyecto no provee para el efectivo cese del abanderamiento provisional en el Estado de segundo registro que, si no es parte del Convenio (lo más probable), obligará a dar cumplimiento transfronterizo a dicha resolución del registro-madre por medio de “exequatur” o de cooperación judicial internacional.

RECONOCIMIENTO DE LA VENTA JUDICIAL

-Art.7.1: el mayor propósito del Proyecto consiste en el reconocimiento de la venta judicial del buque en los Estados parte (del posible futuro Convenio) y en otros no parte. El Certificado otorgado al Comprador tendrá los efectos de: título libre de cargas y gravámenes y que el buque sólo queda afecto a las hipotecas/cargas registrales asumidas por el Comprador.

-Art.7.2 : los casos de embargo del buque en virtud de una reclamación de fecha anterior a la venta judicial que se soliciten ante un tribunal de un Estado parte no podrán prosperar y serán desautorizados bastando la presentación por el comprador, o por un comprador sucesivo, del Certificado de Venta Judicial, salvo que el embargante sea bien el propietario anterior del buque antes de la venta forzosa o el titular de una hipoteca/carga registral constituida y afectando al buque “inmediatamente antes de su venta en subasta”, y que los interesados embargantes acrediten la existencia de tales circunstancias (establecidas en el Art. 8, al que nos referiremos seguidamente).El problema que se suscita es que el embargo ejecutorio o preventivo tiene carácter de traba física y registral, y sería necesario precisar mucho más, teniendo en cuenta los plazos de prescripción de las acciones, los supuestos en los que un anterior propietario del buque no puede embargarlo en relación con un crédito pendiente aún en tanto la venta judicial no sea firme (no puede olvidarse la hipótesis de una “tercería de dominio”) ni puede obviarse que un trámite de venta judicial puede iniciarse pero no finalizar hasta que se concluyan las impugnaciones susceptibles de plantearse.

-Art.7.3: el proyecto intenta aquí la acumulación de todas las posibles impugnaciones de la Venta Judicial en el Juzgado competente de haber conocido de la misma, ¿o ante cualquier juzgado competente dentro del Estado parte? Es asunto que pertenece al ordenamiento procesal del Estado parte y en cuyo seno debe permanecer. Lo que sí es claro es que no podrá acudirse a otras jurisdicciones de Estado no parte para impugnar la subasta.

-Art. 7.4: los acreedores referidos en el 7.2 anterior con la definición de “interested person” serán los únicos con derecho a impugnar la venta judicial según el proyecto, lo que se nos antoja una pretensión difícil ya que todos los participantes en el procedimiento de ejecución, incluidas “tercerías de mejor derecho”, de acuerdo con la legislación nacional, podrán deducir oposición e impugnación de la subasta. También, el proyecto establece la prohibición de “remedies”, sin clarificar a qué actuaciones o medidas coercitivas se refiere contra el buque subastado o contra un comprador de “buena fe”. Una situación que puede complicarse con facilidad, ya que en las subastas de buques -y en las demás- hay que buscar la buena fe con lupa dadas las negociaciones que suelen celebrarse bajo cuerda (llamadas “subastillas”) a fin de eliminar postores.

SUSPENSION DEL RECONOCIMIENTO DE UNA VENTA JUDICIAL

El proyecto admite que el reconocimiento de la Venta Judicial entre Estados parte puede ser suspendido o denegado, de forma excluyente, en cuatro circunstancias, a saber:

-Art.8.1: alguna de las “Interested persons” (“Personas interesadas”), es decir el propietario anterior del buque o los titulares de créditos anteriores a la venta del mismo, acredita que el buque no se encontraba dentro de la jurisdicción del Estado parte en el momento de su venta forzosa. Aunque tal extremo básico condicionante para la validez de la venta debería poder apreciarse de oficio o invocarlo cualquier licitador, o el mismo comprador.

-Art.8.2: podrá ser suspendido si una “Persona interesada” aporta pruebas a un Juzgado de un Estado parte que se han comenzado actuaciones impugnatorias con notificación al comprador y que el órgano judicial encargado de la venta ha suspendido sus efectos.

-Art,8.3: se producirá denegación de reconocimiento si una “Persona interesada” acredita que el propio Juzgado competente de la Venta, mediante resolución firme, ha anulado la Venta Judicial y sus efectos. Es el supuesto siguiente a la suspensión precautoria del apartado anterior.

-Art.8.4: finalmente, puede ser denegado el reconocimiento en un Estado parte si el mismo fuese “abiertamente contrario” al orden público de ese Estado. Como sucede asimismo con el Convenio de 1999 sobre Embargo Preventivo de Buques (Art.7.5. b). La expresión “abiertamente contrario” es imprecisa y permite suponer grados en la violación del orden público, que por otra parte estaría salvaguardado cuando ambos Estados (el de la venta judicial y el del reconocimiento de sus efectos) fuesen parte del mismo Convenio Internacional, dejando aún abierto el problema de que, p.ej., el segundo Estado no sea parte del Convenio de 1993, o del de 1926, y no reconociese una hipoteca naval válida en el Estado de la venta judicial, problema que no será el único por razón de la segregación de este proyecto del ámbito material de dichos Convenios vigentes.

RESERVAS

-Art.9: Los Estados parte pueden reservarse el derecho a aplicar únicamente este Convenio al reconocimiento de Ventas Judiciales efectuadas en Estados parte. Esta reserva debe ser entendida en relación con el derecho a reconocer las Ventas Judiciales en virtud de Tratados bilaterales o multilaterales (p.ej. de La UE), instrumentos o acuerdos internacionales o por principios de reciprocidad.

REVISION DESPUES DE 2014

- **Acreedores marítimos privilegiados.** Los Arts. 3 y 9 (4.c) han sido reformados a los efectos de proveer que sólo los acreedores marítimos privilegiados que ponen sus créditos en conocimiento del tribunal encargado de la venta tendrán derecho a recibir notificaciones de dicho órgano judicial y que únicamente tales privilegiados tendrán derecho de impugnación contra la venta judicial (de entre otros posibles titulares de créditos privilegiados).

-Con el fin de sentar motivos de impugnación de la venta judicial, no referidos en el primer borrador, se coordinaron los arts.7(3 y 4) con el 9, introduciendo un nuevo párrafo 5 (art.9.5) a los efectos de que la venta pueda ser cuestionada válidamente si: a) el buque no se encontraba dentro de la jurisdicción del Estado de la venta judicial en el momento de efectuarse la misma, o b) la Venta Judicial no se llevó a cabo de conformidad con la ley del Estado en que tiene lugar la venta (lex fori) y las notificaciones no cumplieron con los requisitos del art.3. De esta forma, se busca conseguir que solamente puedan impugnar aquellos a los que los presuntos fallos afectaron o perjudicaron directamente, o c) si la venta judicial fue promovida por fraude cometido por el comprador (extremo éste muy difícil de probar).

Las anteriores son observaciones y comentarios sobre un texto en borrador modificado que, aunque ha sido objeto ya de 11 años de trabajo (2009-2020), tiene necesariamente carácter provisional en tanto no se abra una Conferencia Diplomática y mientras se continúan los trabajos y estudios de elaboración en el GRUPO DE TRABAJO VI, de la UNCITRAL cuyas próximas sesiones tendrán están fijadas para celebrarse en los días 19-23 Abril 2021, en New York, y 22-26 Noviembre 2021, en Viena.

**V. ¿Convenio Internacional, Protocolo modificador del Convenio MLM93 o Ley Modelo?**

El tipo de instrumento internacional a elegir descartaría pronto la LEY MODELO por cuanto tiene poca fuerza uniformadora y porque su ámbito material es restringido y se reduce a unas condiciones de homologación internacional sobre la Venta Judicial de Buques, a cuyo tema las legislaciones nacionales no dedican apenas atención especial sino incluida en la general de la Ejecución de Bienes muebles en sus ordenamientos procesales civiles. Esa opción fue abandonada según confirmación del Presidente del CMI, de 27 Noviembre 2019.

Tanto el CMI como la UNCITRAL se han decantado por el CONVENIO INTERNACIONAL, otorgando al borrador de Beijing el carácter de Tratado Internacional, aunque en su primera revisión se incluyera la opción de la Ley Modelo (doc. A/CN.9/WG. V1/WP.84, del Grupo de Trabajo VI de UNCITRAL). El CMI se inclinó con decisión por un Tratado como contrapunto a una Ley Modelo, cuya adopción o guía sería voluntaria y optativa para los Estados, con lo que el objetivo de garantizar las ventas de buques libres de cargas se frustraría dada su imprevisible acogida por los Estados y, por ende, la ausencia de uniformidad internacional. Pero un instrumento internacional de carácter imperativo para los Estados que lo adoptasen sería igualmente viable mediante un PROTOCOLO al CONVENIO INTERNACIONAL DE PRIVILEGIOS E HIPOTECAS DE 1993(MLM 93). En mi opinión esta es una opción no suficientemente analizada y valorada.

El Convenio de 1993 fue hecho en Ginebra por las NN.UU., la UNCTAD de acuerdo con un borrador preparado por el propio CMI. En sus artículos 11 y 12 se ocupaba ampliamente de las Ventas Judiciales o Forzosas de Buques, y en su art.20 tiene prevista la revisión o modificación a solicitud de un tercio de los Estados parte, es decir por sólo 6 Estados de los 18 contratantes. Este Convenio fue, asimismo, incorporado a la Comunidad Andina por medio de la Decisión 487, que refundió los dos Convenios de 1993 y de 1999 (Embargo Preventivo de Buques) para su aplicación supranacional entre los países miembros de la CAN. La vía del Protocolo podría haber evitado mucha similitud, si no duplicación, existente entre el nuevo Proyecto y el Convenio 1993, actualizando su contenido, añadiendo disposiciones más precisas y útiles con carácter modificativo y reformando así los Arts.11 y 12 del mismo. El sentido más práctico debería haber aconsejado modificar y reforzar el Convenio de 1993 en razón de su alcance y contenido mucho más amplio y general relativo a los Créditos Marítimos Privilegiados y las Hipotecas Navales, a su vigencia actual desde 2004, y su ámbito de aplicación a los buques de Estados contratantes y no contratantes siempre que se encuentren en la jurisdicción de un Estado parte, lo que sería complementario con lo previsto por el Proyecto, y sería siempre más probable que un Estado aún no contratante del Convenio 1993 lo adoptase con el nuevo Protocolo que lo hiciese con un Convenio nuevo, pero especial, de Ventas Judiciales de Buques; por lo que esa separación del Convenio de 1993 no me parece oportuna ni otorga aportación alguna a uno y otro instrumento internacional.

Algunas voces, dentro del CMI, han expuesto que el Convenio de 1993 tuvo poco éxito de ratificaciones desde 2004 de una forma poco convincente. EL MLM93, que tuvo una génesis combinada con el de Embargo Preventivo 1999, fue suscrito por 29 Estados y ratificado por 18, no es un Convenio fracasado sino que su aceptación por el mercado no financiero se hizo reticente por razón de la desaparición del privilegio de los “suministradores y proveedores del buque” y por la pérdida de rango, frente a la hipoteca naval (crédito de financiadores) de varios privilegios que gozaban de prioridad en el Convenio de Bruselas 1926, dejando a un lado las condiciones impuestas por el Convenio 1993 para la validez de los “créditos privilegiados nacionales” creados por las leyes internas.

Para los inspiradores y promotores del Proyecto de nuevo Convenio Internacional era necesario concebir y lograr un instrumento semejante, si no hermanado, al Convenio de New York 1958 relativo a reconocimiento y ejecución de Laudos Arbitrales extranjeros, de forma que una venta judicial de un buque en un país fuese reconocida en otros por virtud de las condiciones establecidas. Tal enfoque no es infeliz. Pero el Convenio de New York contenía, asimismo, unas excepciones (entre ellas la del Orden Público del país donde se busca homologar y ejecutar el laudo arbitral); el Proyecto, en su art.8, también recoge excepciones de reconocimiento, incluido el Orden Público y los motivos de impugnación de una venta judicial , que dada la necesidad de exigencia de que la venta judicial se haya efectuado en cumplimiento de la ley del Estado donde se celebra no será posible excluir de antemano todas las causas de impugnación y de tercería que tienen las partes en los procesos de ejecución de bienes bajo el ordenamiento procesal de dicho Estado (lex fori).En España, los arts.634 a 699 de la Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil comprende entre sus disposiciones numerosas incidencias generadoras de oposición y conflicto. Incluso el propio Convenio de Embargo Preventivo de Buques, Ginebra 1999, contenía unas condiciones para que una sentencia dictada en un país fuese reconocida y ejecutable en el país donde fue embargado el buque, incluyendo el respeto al Orden Público (art.7.5 y 7.6) y tal fórmula no sirvió para evitar el “exequatur” de la sentencia extranjera. Por lo que no podemos advertir que el Proyecto ofrezca, si llega a convertirse en un Convenio Internacional y entra en vigor, un esquema sencillo y expeditivo para que un determinado Comprador obtenga su Certificado de Libre de Cargas y quede protegido suficientemente para llevar el buque a un Registro Abierto, p.ej. Panamá.

**Conclusión.**

Sería precipitado aventurar una conclusión sobre un Proyecto que, aún fijada su estructura medular, puede sufrir modificaciones varias y cambios en las dos sesiones del Grupo de Trabajo VI que quedan y en la Conferencia Diplomática final. Su articulado ofrece aportaciones directas y centrales sobre las condiciones para el reconocimiento transfronterizo de las Ventas Judiciales libres de cargas y gravámenes, que estaban – al menos expresamente – ausentes en el Convenio de 1993.Otras tienen un indudable valor de concreción y precisión respecto a cuestiones tratadas quizás insuficientemente por los Convenios de 1967 y 1993.Con las materias en las que será necesario afinar de cara a la realidad práctica de los procedimientos de ejecución y de venta en subasta de buques, y con toda la relatividad que supone la comunicación y colaboración entre Registradores de diferentes Estados, la aspiración de una seguridad jurídica para los compradores no elimina riesgos de incidentes probables por causa de impugnaciones de subastas. En el caso del “CERRO COLORADO”, referido en un informe inicial por el valedor del Proyecto Henry Hai Li (Asociación de la RPC en el CMI), cuando el Juez británico J. Sheen concedió a la tripulación un plazo de 28 días para hacer valer su crédito y la prelación del mismo conforme a la ley española aplicable (al contrato de hipoteca naval) en la jurisdicción inglesa, podría haberse planteado una nulidad de una venta del buque “libre de cargas y gravámenes” que, por seguir otra estrategia, no llegó a formularse.

El Convenio de 1993, en cuya Conferencia Diplomática de Ginebra tuve el honor de representar a la Asociación Española de Derecho Marítimo, fue muy bien valorado y generó expectativas que, más tarde, el proceso de ratificaciones desmintió, aunque por las razones antes mencionadas y no por su tratamiento de las “forced sales”. No podía contentar el Convenio a países que amparan sólidamente los créditos de suministradores de buques en su derecho interno (Estados Unidos), ni a Gobiernos que vieron desaparecer el privilegio para los créditos fiscales (p. ej., Japón) y la pérdida de rango de preferencia de los créditos por derechos portuarios y de canal, así como por la eliminación del privilegio para los gastos de remoción de restos (salvo por vía de derecho interno). Pero nada de ello tiene lugar en el nuevo Proyecto ni puede corregirse con otro Convenio de interés parcial limitado a las Ventas Judiciales. El Convenio de 1993 fue ratificado por España y está plenamente incorporado a supuestos nacionales por la LEY DE NAVEGACION MARÍTIMA, de 2014 (Art.122.1).

Una reforma del mismo con fines de actualización en la materia de Ventas Judiciales habría tenido, a mi juicio, mayor sentido por medio de un PROTOCOLO, fácilmente convocable, que un nuevo Convenio Internacional limitado que tendrá como objetivo inhabilitar los arts.11 y 12 del MLM93, con los que no está en contradicción. Estando aún en vigor el viejo Convenio de Bruselas de 1926, el buen trabajo que el Proyecto acumula hasta el momento podría haber fortalecido el Convenio de 1993 y contribuido a su mayor aceptación por países de intereses navieros. La empresa de un nuevo Convenio Internacional, de carácter parcial, que descapitaliza el Convenio en vigor de 1993 y se entrega a un reto de muchos años para alcanzar una aceptación internacional suficiente, no me parece el mejor camino elegido.

Málaga, 29 Enero 2021.

***BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA***

-BERLINGIERI, Francesco: “International Maritime Conventions: Volume 2”, Informa Law from Routledge, 2015.

-ALCANTARA GONZALEZ, José Maria: “Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo – Visión práctica, Volumen II: Los Créditos Marítimos”, Instituto Marítimo Español (IME), Madrid Julio 2018.

-TETLEY, William: “International Maritime and Admiralty Law “, at pages 497-504 (Judicial Sale), Editions Yvon Blais, Quebec, Canadá, 2002.

-ZARZA ALVAREZ, Esther: “Cuestiones registrales que introducirá el Convenio de NN.UU. de Ginebra 1993 sobre privilegios e hipotecas”, Congreso Marítimo de la AEDM, Puerto de la Cruz, Tenerife, Septiembre 2002.

-GABALDON GARCIA, José Luis:” El Convenio internacional sobre privilegios marítimos e hipoteca naval”, Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Aurelio Menéndez, Volumen III, Civitas, pags.3727-3774, Madrid 1996.

-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------