



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 104, de 2 de mayo de 2011
Referencia: BOE-A-2011-7751

TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: sin modificaciones

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

Concedida por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución y, por consiguiente, cumplidos los requisitos exigidos por la *Legislación española*, extiendo *el presente* Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, para que mediante su depósito y, de conformidad con lo dispuesto en su Artículo 12, España pase a ser Parte de dicho Convenio.

En fe de lo cual *firmo el presente Instrumento, debidamente sellado y refrendado por el* infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores, con la siguiente reserva:

«En el momento de la adhesión, el Reino de España de acuerdo con el Artículo 10, punto 1, letra b), se reserva el derecho de excluir la aplicación del Convenio cuando se trate de buques que no enarboleden el pabellón de un Estado Parte.»

Dado en Madrid, a 31 de mayo de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
Josep Piqué i Camps

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES, 1999

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Reconociendo la conveniencia de facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo mundial,

Convencidos de la necesidad de un instrumento jurídico que establezca una uniformidad internacional en la esfera del embargo preventivo de buques y que tenga en cuenta la evolución reciente en esferas conexas,

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por «crédito marítimo» se entiende un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:

- a) Pérdidas o daños causados por la explotación del buque;
- b) Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- c) Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;
- d) Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño, y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado d);
- e) Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación;
- f) Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
- g) Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
- h) Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;
 - i) La avería gruesa;
 - j) El remolque;
 - k) El practicaaje;
 - l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
- m) La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;
- n) Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
- o) Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
- p) Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;
- q) Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
- r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
- s) Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;
- t) Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
- u) Una hipoteca, «mortgage» o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque;
- v) Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

2. Por «embargo» se entiende toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio.

3. Por «persona» se entiende toda persona física o jurídica o toda entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en sociedad, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

4. Por «acreedor» se entiende toda persona que alegue un crédito marítimo.

5. Por «tribunal» se entiende toda autoridad judicial competente de un Estado.

ARTÍCULO 2

Potestad para embarcar

1. Sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo por resolución de un tribunal del Estado Parte en el que se haya practicado el embargo.

2. Sólo se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

3. Un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de jurisdicción o una cláusula de arbitraje contenida en cualquier contrato aplicable o de otra forma, el crédito marítimo por el que se haga el embargo deba someterse a la jurisdicción de los tribunales de un Estado distinto de aquel en que se practique el embargo o a arbitraje o deba regirse por la ley de otro Estado.

4. Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento de ese embargo se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.

ARTÍCULO 3

Ejercicio del derecho de embargo

1. El embargo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo procederá:

a) Si la persona que era propietaria del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligada en virtud de ese crédito y es propietaria del buque al practicarse el embargo; o

b) Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo; o

c) Si el crédito se basa en una hipoteca, «mortgage» o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; o

d) Si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque; o

e) Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo concedido por la legislación del Estado en que se solicita el embargo o en virtud de esa legislación.

2. Procederá también el embargo de cualquier otro buque o buques que, al practicarse el embargo, fueren propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo y que, en el momento en que nació el crédito, era:

a) Propietaria del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo; o

b) Arrendataria a casco desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque.

La presente disposición no se aplica a los créditos relativos a la propiedad o la posesión de un buque.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada en virtud del crédito sólo será admisible si, conforme a la ley del Estado en que se solicita el embargo, se puede ejecutar contra ese buque una sentencia dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial o forzosa.

ARTÍCULO 4

Levantamiento del embargo

1. Un buque que haya sido embargado será liberado cuando se haya prestado garantía bastante en forma satisfactoria, salvo que haya sido embargado para responder de cualquiera de los créditos marítimos enumerados en los apartados s) y t) del párrafo 1 del artículo 1. En estos casos, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que esta persona haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período del embargo.

2. A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado.

3. La solicitud de levantamiento del embargo del buque previa constitución de garantía no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.

4. Si un buque hubiera sido embargado en un Estado que no sea parte, y no hubiera sido liberado pese a la garantía prestada en relación con ese buque en un Estado Parte respecto del mismo crédito, se ordenará la cancelación de la garantía previa solicitud ante el tribunal del Estado Parte.

5. Si un buque hubiera sido liberado en un Estado que no sea parte por haberse prestado garantía suficiente, toda garantía prestada en un Estado Parte en relación con el mismo crédito se mandará cancelar en la medida en que la cuantía total de la garantía prestada en los dos Estados exceda:

- a) Del valor del crédito por el que se hubiera embargado el buque; o
- b) Del valor del buque;

de ambos el que sea menor. Sin embargo, no se ordenará dicha liberación a menos que la garantía prestada en el Estado que no sea parte esté efectivamente a disposición del acreedor y le sea libremente transferible.

6. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.

ARTÍCULO 5

Derecho de reembolso y pluralidad de embargos

1. Cuando en un Estado un buque ya hubiera sido embargado y liberado, o ya se hubiera prestado garantía respecto de ese buque en relación con un crédito marítimo, el buque no podrá ser reembargado o embargado por el mismo crédito, a menos que:

a) La naturaleza o la cuantía de la garantía respecto de ese buque ya prestada en relación con ese crédito sea inadecuada, a condición de que la cuantía total de la garantía no exceda del valor del buque; o

b) La persona que haya prestado ya la garantía no pueda, o no sea probable que pueda, cumplir total o parcialmente sus obligaciones; o

c) Se haya liberado el buque embargado o se haya cancelado la garantía prestada anteriormente, ya sea:

i) a instancias o con el consentimiento del acreedor, cuando actúe por motivos razonables, o

ii) porque el acreedor no haya podido, mediante la adopción de medidas razonables, impedir tal liberación o cancelación.

2. Cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto a embargo por el mismo crédito marítimo no será embargado a menos que:

a) La naturaleza o la cuantía de la garantía ya prestada en relación con el mismo crédito sean inadecuadas; o

b) Sean aplicables las disposiciones de los apartados b) o c) del párrafo 1 del presente artículo.

3. A los efectos del presente artículo, la expresión «liberación» excluye toda salida o liberación ilegal del-buque.

ARTÍCULO 6

Protección de los propietarios y arrendatarios a casco desnudo de buques embarcados

1. El tribunal podrá, como condición para decretar el embargo de un buque o, hecho éste, para autorizar su mantenimiento, imponer al acreedor que solicite o que haya obtenido el embargo del buque la obligación de prestar garantía de la clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el tribunal para responder de los perjuicios que puedan irrogarse al demandado como consecuencia del embargo, y de los que se pueda tener como responsable al acreedor, en particular, pero no exclusivamente, la pérdida o el daño que puedan ocasionarse al demandado:

- a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
- b) Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

2. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo serán competentes para determinar el alcance de la responsabilidad del acreedor, cuando hubiere incurrido en ella, por la pérdida o el daño causados por el embargo de un buque, en particular, pero no exclusivamente, los que se hubieren causado:

- a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
- b) Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

3. La responsabilidad en que, en su caso, hubiere incurrido el acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo se determinará por aplicación de la ley del Estado en que se haya practicado el embargo.

4. Si un tribunal de otro Estado o un tribunal arbitral tuviere que resolver sobre el fondo del litigio de conformidad con el artículo 7, la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo podrá suspenderse hasta que recaiga decisión sobre el fondo.

5. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.

ARTÍCULO 7

Competencia para conocer del fondo del litigio

1. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las Partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a un tribunal de otro Estado que se declare competente o a arbitraje.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque podrán declinar su competencia si la ley nacional les autoriza a ello y el tribunal de otro Estado se declara competente.

3. Cuando un tribunal del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque:

- a) No tenga competencia para resolver sobre el fondo del litigio; o
- b) Haya declinado su competencia de conformidad con el párrafo 2 de presente artículo.

Ese tribunal podrá de oficio, y deberá a instancia de parte, fijar un plazo para que el acreedor entable la demanda ante un tribunal de justicia competente o ante un tribunal arbitral.

4. Si no se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, se decretará a instancia de parte la liberación del buque embargado o la cancelación de la garantía prestada.

5. Si se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo o, de no haberse fijado ese plazo, si se entabla la demanda ante un tribunal competente o un tribunal arbitral de otro Estado, toda resolución definitiva dictada en ese procedimiento será reconocida y surtirá efecto con respecto al buque embargado o a la garantía prestada para obtener la liberación del buque, a condición de que:

- a) Se haya comunicado la demanda al demandado con suficiente antelación y se le ofrezcan oportunidades razonables para defenderse; y
- b) Ese reconocimiento no sea contrario al orden público.

6. Ninguna de las disposiciones del párrafo 5 del presente artículo limitará otros posibles efectos que la ley del Estado en que se haya practicado el embargo del buque o se haya prestado garantía para obtener su liberación, reconozca a una sentencia o a un laudo arbitral extranjeros.

ARTÍCULO 8

Aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, enarbole o no el pabellón de un Estado Parte.

2. El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otros buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente, en ese momento, a un uso público no comercial.

3. El presente Convenio no afectará a los derechos o facultades que, con arreglo a un convenio internacional o en virtud de una ley o reglamento internos, correspondan a la Administración del Estado o a alguno de sus órganos, los poderes públicos o a la administración portuaria para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.

4. El presente Convenio no menoscabará la facultad de un Estado o tribunal para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.

5. Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la aplicación en el Estado en que se practique un embargo de los convenios internacionales que establezcan una limitación de responsabilidad o de la ley interna dictada para darles efectividad.

6. Las disposiciones del presente Convenio no modificarán las normas jurídicas en vigor en los Estados Partes, ni afectarán a su aplicación, relativas al embargo de un buque que se encuentre dentro de la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbole, practicado a instancias de una persona que tenga su residencia habitual o su establecimiento principal en ese Estado o de cualquier otra persona que haya adquirido un crédito de ésta por subrogación, cesión o cualquier otro medio.

ARTÍCULO 9

No creación de un privilegio marítimo

Las disposiciones del presente Convenio no se interpretarán en el sentido de que crean un privilegio marítimo.

ARTÍCULO 10

Reservas

1. En el momento de la firma, ratificación, aprobación o aceptación del presente Convenio o de la adhesión a él, o en cualquier momento posterior, todo Estado podrá reservarse el derecho de excluir de su aplicación a algunas o todas las categorías siguientes:

- a) Los buques que no sean de navegación marítima;

- b) Los buques que no enarboles el pabellón de un Estado Parte;
- c) Los créditos a que hace referencia el apartado s) del párrafo 1 del artículo 1.

2. En el momento de la firma, ratificación, aprobación o aceptación del presente Convenio o de la adhesión a él, todo Estado que sea también Parte en un determinado tratado sobre vías de navegación interior podrá declarar que las normas sobre competencia, reconocimiento y ejecución de sentencias judiciales de ese tratado prevalecen sobre las disposiciones del artículo 7 del presente Convenio.

ARTÍCULO 11

Depositario

El presente Convenio quedará depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 12

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, desde el 1 de septiembre de 1999 hasta el 31 de agosto del año 2000 y después quedará abierto a la adhesión.

2. Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

- a) Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) Adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán mediante el depósito de un instrumento a tal efecto en poder del depositario.

ARTÍCULO 13

Estados con más de un régimen jurídico

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. Esa declaración se notificará al depositario y en ella se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.

3. En relación con un Estado Parte que tenga dos o más regímenes jurídicos en lo que respecta al embargo preventivo de buques, aplicables en diferentes unidades territoriales, las referencias en el presente Convenio al tribunal de un Estado o a la legislación de un Estado se entenderán respectivamente como relativas al tribunal de la unidad territorial pertinente dentro de ése Estado y a la legislación de la unidad territorial pertinente de ese Estado.

ARTÍCULO 14

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que diez Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

2. Respecto de un Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el presente Convenio después de que se hayan cumplido los requisitos para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto tres meses después de la fecha en que haya sido manifestado.

ARTÍCULO 15

Revisión y enmienda

1. El Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el presente Convenio, si lo solicita un tercio de los Estados Partes.

2. Todo consentimiento en obligarse por el presente Convenio manifestado después de la fecha de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se entenderá que se aplica al Convenio en su forma enmendada.

ARTÍCULO 16

Denuncia

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento después de la fecha en que haya entrado en vigor respecto de ese Estado.

2. La denuncia se efectuará mediante el depósito de un instrumento de denuncia en poder del depositario.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el depositario haya recibido el instrumento de denuncia, o a la expiración de cualquier plazo más largo que se señale en ese instrumento.

ARTÍCULO 17

Idiomas

El presente Convenio se consigna en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Hecho en Ginebra el día doce de marzo de mil novecientos noventa y nueve.

En testimonio de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.