



Acuerdos Temas Política Comercial: Novedades Países Recursos Centro de Información MIPYME Home | Mapa del Sitio | Búsqueda | Novedades

DECISION 487

Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques

LA COMISION DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: Los Capítulos III y XI del Acuerdo de Cartagena, las Decisiones 288, 314 y 390, y la Propuesta 40 de la Secretaría General de la Comunidad Andina;

CONSIDERANDO: Que el IX Consejo Presidencial Andino reunido en Sucre, Bolivia, instruyó a la Secretaría General de la Comunidad Andina a efectos que inicie los estudios para la presentación de propuestas destinadas a fomentar la actividad de las Marinas Mercantes de los países de la Subregión;

Que, en este sentido, resulta necesario promover y fortalecer las Marinas Mercantes de la Subregión, con una legislación moderna y armonizada de garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques, a fin de disponer de un marco normativo comunitario, que ofrezca las garantías adecuadas a las inversiones que se realicen en el transporte acuático;

Que el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA) aprobó la Resolución CAATA No. V-52 (04.NOV.94), con la que se exhorta a los Países Miembros para que se adhieran al Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval 1993, atendiendo a la necesidad de actualizar el marco regulatorio sobre estas materias;

Que el citado Convenio conjuntamente con el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques 1999, y los trabajos de armonización de legislación marítima efectuados por la UNCTAD y la OMI en Centro y Sudamérica, han servido como base para armonizar una normativa comunitaria destinada a fomentar el desarrollo de las empresas navieras andinas y de la actividad marino mercante en su conjunto, acorde con las tendencias y prácticas internacionales, en la que se regula sólo sobre determinados aspectos, dejando el desarrollo de su aplicación a la respectiva legislación nacional de los Países Miembros;

Que el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), en su XV Reunión Extraordinaria, aprobó el correspondiente Proyecto de Decisión; así como en su VIII Reunión Ordinaria recomendó las acciones necesarias para actualizar el Capítulo referido al embargo preventivo de buques, y en la que además se recomendó su expedición;

DECIDE:

Artículo 1.- Definiciones.- Para los efectos de la presente Decisión, se entiende por:

Acreeedor: Toda persona que alegue un crédito marítimo.

Autoridad(es) Competente(s): La entidad competente que cumpla con las funciones de registro de buques en cada País Miembro, de conformidad con la legislación nacional respectiva; incluyendo a los Cónsules.

Buque o Nave: Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o pasajeros o de ambos, de más de 500 toneladas de registro bruto.

Crédito Marítimo: Un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:

1. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque;
2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
3. 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;
4. 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 inciso 4;
5. 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;
6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;
9. La avería gruesa;
10. El remolque;
11. El practicaaje;
12. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
13. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;
14. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
15. 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 de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;

16. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;
17. 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;
18. 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;
19. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;
20. Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
21. Una hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque;
22. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

Embargo: Toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un tribunal de un País Miembro, en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia, u otro instrumento ejecutorio.

Fletamento a casco desnudo: El contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de un buque, por tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control pleno del buque, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período del arrendamiento.

Organismo Nacional Competente: Las autoridades de transporte acuático de los Países Miembros de la Comunidad Andina, que integran el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA).

País(es) Miembro(s): Cada uno de los Países Miembros de la Comunidad Andina.

País del Pabellón: El país por ante cuya Autoridad Competente ha sido solicitada la inscripción del buque y cuya bandera enarbola el buque estando autorizado para ello.

Persona: 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.

Propietario: La persona natural o jurídica que aparece como tal en el registro de buques del País Miembro del Pabellón o en el registro originario o subyacente.

Tribunal: Toda autoridad judicial competente de un País Miembro.

CAPITULO I DE LA HIPOTECA NAVAL

Artículo 2.- Los buques pueden ser objeto de hipoteca naval, siempre que se encuentren debidamente inscritos en el Registro de Buques del respectivo País Miembro.

La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente los buques al cumplimiento de la obligación para cuya seguridad se constituye.

Artículo 3.- Requisitos y carácter constitutivo de la inscripción.- La hipoteca naval se constituye por escritura pública y debe inscribirse en el Registro de Buques para que surta los efectos que esta Decisión le reconoce. Las hipotecas navales no serán válidas ni oponibles a terceros hasta que no se haya practicado su inscripción en el Registro de Buques respectivo.

Asimismo, será necesaria la escritura pública para la inscripción de los actos y contratos en cuya virtud se modifiquen o extingan las hipotecas.

Artículo 4.- Cuando la hipoteca naval se otorgue fuera de los Países Miembros, la forma del acto se regirá por la ley del lugar de su otorgamiento, pero para que pueda producir efectos en cualquiera de los Países Miembros, deberá constar por escrito de fecha cierta conteniendo la información a que se refiere el artículo siguiente, con las firmas de sus otorgantes o la firma del notario o fedatario público que intervenga, autenticadas o legalizadas por el Cónsul competente.

Artículo 5.- El instrumento de constitución de la hipoteca naval deberá contener:

1. Nombres, apellidos, nacionalidad y domicilio del acreedor y del deudor y, si se trata de personas jurídicas, su denominación o razón social y domicilios, así como el registro en que se encuentren inscritos;
2. Nombre, número, clase, distintivo de llamada y matrícula del buque;
3. Arqueo bruto, eslora máxima y demás características principales del buque;
4. Los pactos en virtud de los cuales se acuerde expresamente la extensión de la garantía a los fletes, indemnizaciones, o en los que, de cualquier modo, se delimite el objeto de la garantía;
5. La fecha y la naturaleza del contrato por el que se crea la hipoteca o naturaleza del crédito que garantiza la hipoteca;
6. El monto o, en su caso, cantidad máxima de la obligación para cuya seguridad se constituye la hipoteca, así como los intereses convenidos, plazo, lugar y forma de pago; o la forma de determinar dicho monto en caso de ser una cantidad indeterminada;
7. Los demás pactos válidos.

Artículo 6.- La hipoteca naval se extiende de pleno derecho a las partes integrantes como el casco, maquinaria y todas aquellas que no pueden ser separadas de éste sin alterarlo sustantivamente; y a las pertenencias del buque, como los equipos de navegación, aparejos, repuestos y otros similares, que sin formar parte del mismo, están afectos a su servicio en forma permanente.

Artículo 7.- Hipoteca de buques en construcción.- Si se tratara de la hipoteca de un buque en construcción, el instrumento de constitución deberá contener los mismos requisitos señalados en el Artículo 5, salvo los mencionados en el inciso 2, que se sustituirán por la individualización del astillero o lugar de construcción; la fecha en que se inició la construcción y aquella en que se espera que termine; el hecho de haberse invertido al menos la tercera parte de su valor presupuestado y el número de construcción asignado.

Artículo 8.- Para los efectos de lo establecido en el artículo anterior y salvo pacto en contrario, se considerarán además partes integrantes del buque y sujetos a la garantía, los materiales, equipos y elementos de cualquier naturaleza, susceptibles de ser individualizados como especies o cuerpos ciertos, que se hallen acopiados o depositados en el astillero y que estuvieren destinados a la construcción, aun cuando no hayan sido todavía incorporados a la obra principal, con tal de que dichos materiales, equipos o elementos sean suficientemente identificados en el instrumento de constitución de la hipoteca.

Artículo 9.- Prelación del crédito.- La fecha y hora de inscripción de la hipoteca naval en el Registro de Buques correspondiente determinará la prelación del crédito.

Artículo 10.- Derechos y responsabilidades del acreedor hipotecario.- Los acreedores de hipotecas navales conservan su derecho a solicitar la venta judicial del buque gravado para el pago de su crédito, aunque aquel haya pasado al dominio de un tercero con justo título y de buena fe.

Artículo 11.- Salvo que el buque hubiere sido reparado, el acreedor hipotecario podrá ejercer sus derechos sobre los siguientes créditos de que sea titular el deudor:

1. Indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque;
2. Contribución por avería común por daños materiales sufridos por el buque;

3. Indemnizaciones por daños provocados al buque con ocasión de servicios prestados en el mar; y
4. Indemnizaciones de seguro por pérdida total o por averías sufridas por el buque.

Artículo 12.- El acreedor hipotecario podrá ejercitar su derecho contra el buque o buques gravados en cualquiera de los casos siguientes:

1. Al vencimiento del plazo estipulado para el pago del crédito que la hipoteca garantiza;
2. Al vencimiento del plazo estipulado para el pago de los intereses de la obligación principal;
3. Cuando el deudor sea declarado en insolvencia;
4. Cuando cualesquiera de los buques hipotecados sufiere deterioro que lo inutilice para navegar;
5. Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias en el contrato al que accede la hipoteca, así como todas aquellas que produzcan el efecto de hacer exigible el cumplimiento de la obligación que la hipoteca garantiza;
6. Cuando existiendo dos o más buques afectos al cumplimiento de una misma obligación, ocurriese la pérdida de cualquiera de dichos buques, salvo pacto en contrario.

Artículo 13.- En cualquiera de los casos previstos en el artículo anterior, así como cuando con su conducta el deudor hipotecario ponga en peligro el buque hipotecado, el acreedor hipotecario tendrá derecho a entrar en posesión del buque y a explotarlo comercialmente con la diligencia ordinaria requerida. Los frutos de esta explotación deberán aplicarse primero a los intereses, a los gastos y luego al capital, de acuerdo al rango de preferencia.

Para obtener la posesión del buque el acreedor hipotecario podrá solicitar su embargo de acuerdo con las normas contenidas en el Capítulo III de la presente Decisión.

Ejecutado el embargo, el Juez competente del País Miembro ordenará la entrega de la posesión del buque en favor del acreedor hipotecario. Igual procedimiento podrá seguir el propietario para recuperar la posesión del buque, una vez que la obligación haya sido íntegramente cancelada.

Toda cuestión relacionada con la explotación del buque hipotecado se tramita mediante el proceso más expeditivo o sumario normado por la legislación procesal nacional respectiva.

Artículo 14.- El acreedor hipotecario que al entrar en posesión del buque hipotecado abuse de éste, es responsable de su pérdida o deterioro, aun por caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 15.- En caso de incumplimiento el acreedor hipotecario puede proceder a la venta directa del buque hipotecado en la forma pactada al constituirse la obligación.

Alternativamente o a falta de pacto, el acreedor hipotecario podrá optar por la ejecución forzosa del buque de conformidad a lo normado por la legislación procesal nacional respectiva.

Artículo 16.- Si el buque hipotecado estuviese afecto a uno o más gravámenes adicionales a la hipoteca que dio lugar a la venta directa, el acreedor hipotecario deberá consignar a la orden del Juez competente, el importe de la venta menos los gastos, dentro de los tres (03) días siguientes al cobro de dicho precio. En este caso, el Juez notificará a los acreedores y resolverá sobre la aplicación del producto de la venta, de acuerdo a lo que disponga la legislación procesal nacional respectiva.

Artículo 17.- Para efectos de obtener la posesión del buque, el adquirente podrá solicitar su embargo de acuerdo con las normas contenidas en el Capítulo III. Ejecutado el embargo el Juez ordenará la entrega del buque en favor del adquirente.

Artículo 18.- Cuando se constituya más de una hipoteca sobre el mismo buque, el segundo y subsiguientes acreedores hipotecarios para proceder a la venta directa del buque deberán obtener el consentimiento de todos los acreedores hipotecarios que los precedan. Si no hubiese acuerdo sólo procederá la ejecución forzosa del buque con arreglo al proceso de ejecución de garantías.

Artículo 19.- Aplicación supletoria de legislaciones nacionales.- Son aplicables supletoriamente a la hipoteca naval, las normas sobre hipoteca del derecho común de la legislación nacional respectiva del País Miembro.

Artículo 20.- Requisitos para el reconocimiento de hipotecas sobre buques extranjeros.- El reconocimiento por los tribunales nacionales de los Países Miembros de las hipotecas y gravámenes análogos constituidos sobre buques extranjeros, quedará subordinado al cumplimiento de los requisitos siguientes:

1. Que hayan sido constituidos e inscritos en un registro público, de conformidad con la legislación del país;
2. Que dicho registro sea de libre consulta por el público y que se pueda solicitar y obtener del registrador extractos y copias de sus asientos;
3. Que en el registro se especifique como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que ha sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado si la legislación del País Miembro del Pabellón estableciere ese requisito o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del país donde se constituyó la hipoteca o el gravamen, determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

CAPITULO II DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS SOBRE EL BUQUE

Artículo 21.- Los privilegios marítimos gravan especial y realmente al buque sin necesidad de publicidad registral, y lo siguen aunque éste cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa del buque.

Artículo 22.- Créditos privilegiados.- Los siguientes créditos están garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:

1. Los créditos por los sueldos y otras cantidades adeudados al capitán, oficiales y demás miembros de la dotación del buque 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;
2. Los créditos por indemnizaciones por muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
3. Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;
4. Los créditos por derechos de puerto, de canal y otras vías navegables y practicafe;
5. Los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque, distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y a los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.

Artículo 23.- Ningún privilegio marítimo gravará un buque en garantía de los créditos a que se refieren los incisos 2 y 5 del artículo precedente, que nazcan o resulten:

1. De daños relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, por los que sea pagadera una indemnización a los acreedores con arreglo a los Convenios Internacionales o a las leyes nacionales que establezcan un régimen de responsabilidad objetiva y un seguro obligatorio u otros medios de garantía de los créditos; o

2. De las propiedades radioactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas y otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radioactivos.

Artículo 24.- Prelación.- Los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 22 tienen preferencia sobre las hipotecas navales y sobre cualquier otro crédito. Su rango de prelación está establecido por el orden de enumeración con sujeción a las reglas siguientes:

1. Los privilegios marítimos que garanticen créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque, serán preferidos frente a todos los demás privilegios marítimos a que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones que dieron origen a aquellos privilegios;
2. Los privilegios marítimos mencionados en cada uno de los incisos 1, 2, 4 y 5 del Artículo 22 concurrirán entre ellos a prorrata;
3. Los privilegios marítimos que garanticen los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque, tendrán prelación entre sí por el orden inverso al de la fecha de nacimiento de los créditos garantizados con estos privilegios. Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que concluyó cada operación de salvamento.

Artículo 25.- Extinción.- Los privilegios marítimos sobre el buque enumerados en el Artículo 22 se extinguen por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de este plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducente a una venta forzosa. Este plazo empezará a correr:

- 1.b) Desde el momento en que haya terminado el enrolamiento del acreedor a bordo del buque, respecto del privilegio marítimo a que se refiere el inciso 1 del Artículo 22;
2. Desde la fecha de nacimiento de los créditos que garantizan los privilegios marítimos a que se refieren los incisos 2 a 5 del Artículo 22.

Artículo 26.- Los plazos de caducidad a que se refiere el artículo anterior no podrán ser objeto de ninguna suspensión ni interrupción. No obstante, los plazos no correrán durante el tiempo que por mandato de la ley de los países que visite el buque, impida proceder a su ejecución o a su embargo preventivo.

Artículo 27.- Accesoriedad.- Los privilegios marítimos son accesorios al crédito al que garantizan, por lo que nacen y se extinguen con él.

La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo o la subrogación en los derechos del titular del crédito, importa simultáneamente la cesión de ese privilegio marítimo o la subrogación en los derechos que éste lleva aparejados.

Sin embargo, no puede cederse el rango de los privilegios marítimos.

Artículo 28.- Los acreedores de créditos garantizados con privilegios marítimos no podrán subrogarse en los derechos del propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro.

Artículo 29.- Notificación de la ejecución forzosa del buque.- Antes de la ejecución forzosa del buque el Juez dispondrá que se notifiquen, por lo menos con treinta (30) días de anticipación, a las personas siguientes:

1. A la Autoridad Competente del País del Pabellón;
2. A la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque;
3. A todos los beneficiarios de las hipotecas y gravámenes inscritos;
4. A todos los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 22, mediante edictos con arreglo a lo dispuesto por la legislación procesal nacional respectiva del País Miembro.

Artículo 30.- La notificación de que trata el artículo anterior, como mínimo expresará:

1. La fecha y el lugar de la venta forzosa y las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la venta forzosa que la autoridad que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas;
2. Si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudieran determinarse con certeza, la fecha aproximada, el lugar previsto y las demás circunstancias de dicha venta, que la autoridad que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas;
3. Si la notificación se hace de conformidad con el inciso 2 del párrafo anterior, se notificarán asimismo la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa cuando fueren conocidos pero, en cualquier caso, como mínimo siete días antes de la venta forzosa;
4. La notificación a que se refiere el párrafo 2 de este artículo se hará por escrito y se practicará a las personas interesadas que se indican en el párrafo 1, si fueren conocidas, bien por correo certificado, bien por medio de comunicación electrónica o por cualquier otro medio idóneo que dé lugar a un acuse de recibo;
5. La notificación a que se refiere este artículo se hará por escrito y se practicará, bien por correo certificado o por otro medio de comunicación electrónico u otro medio idóneo que dé lugar a un acuse de recibo, a las personas interesadas que se indican en el Artículo 29, si fueren conocidas. Asimismo, la notificación se practicará por edictos publicados en periódicos del país en el que se realice la venta forzosa y, si la autoridad que proceda a la venta forzosa lo estimare conveniente, en otras publicaciones.

Artículo 31.- Efectos de la ejecución forzosa.- Como consecuencia de la ejecución forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, así como todos los privilegios marítimos y otras cargas de cualquier género que pesen sobre el buque, quedarán sin efecto siempre que:

1. En el momento de la ejecución forzosa el buque se encuentre dentro de la jurisdicción de los tribunales del País Miembro respectivo; y
2. La ejecución forzosa se haya efectuado de conformidad con los requisitos previstos en la presente Decisión.

Artículo 32.- Costas y gastos.- Las costas y gastos causados en el embargo preventivo o en la ejecución y subsiguiente venta del buque se pagarán en primer lugar con el producto de la venta. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, el costo de la conservación del buque y la manutención de la tripulación, así como los sueldos y otras cantidades y los gastos a que se refiere el inciso 1 del Artículo 22, realizados desde el momento del embargo preventivo o de la ejecución. El remanente se repartirá de conformidad con el orden prelativo establecido en la presente Decisión, en la cuantía necesaria para satisfacer los créditos respectivos. Satisfechos todos los acreedores presentes en el procedimiento, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario y, de ser necesario, será libremente transferible al extranjero.

Artículo 33.- Supuesto de remoción.- En caso de venta forzosa de un buque varado o hundido tras su remoción por orden de la autoridad marítima, en interés de la seguridad de la navegación o de la protección del medio ambiente marino, los gastos se pagarán en primer lugar con el producto de la venta antes que todos los demás créditos que están garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque.

Artículo 34.- Certificado.- Una vez vendido el buque en la venta forzosa, la Autoridad Competente librará, a instancia del comprador, un certificado que acredite que el buque se vende libre de toda hipoteca, gravamen inscrito o privilegio, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo y con la condición que se den los requisitos establecidos en los incisos 1 y 2 del Artículo 31.

A la presentación de ese certificado, el Registrador de Buques estará obligado a cancelar todas las hipotecas y demás gravámenes inscritos, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y a inscribir el buque a nombre del comprador o a librar certificación de baja en el registro a los efectos del registro en otro Estado, según sea el caso.

Artículo 35.- Derechos de retención.- El constructor y el reparador de buques gozan de un derecho de retención para garantizar los créditos por la construcción o reparación del buque. Este derecho de retención se regula por las normas del derecho común, pero los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 22 y las hipotecas navales inscritas en el registro con anterioridad a la inscripción del derecho de retención, tendrán preferencia en el pago de los créditos que garantizan.

Artículo 36.- Prelaciones.- El orden de prelación entre la hipoteca naval, los privilegios marítimos y el derecho de retención de que trata este Capítulo, son también de aplicación a los buques en construcción.

CAPITULO III DEL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

Artículo 37.- Potestad para embargar.- Sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo por resolución de un tribunal de un País Miembro en el que se haya practicado el embargo.

Asimismo, solamente se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

Artículo 38.- Con sujeción a la presente Decisión, 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 del País Miembro en que se practique el embargo, o a un tribunal de arbitraje, o deba regirse por la ley de otro Estado.

Artículo 39.- Podrán solicitar el embargo todas las personas que posean capacidad procesal de acuerdo con la legislación nacional del respectivo País Miembro.

Artículo 40.- El procedimiento relativo al embargo de un buque, o al levantamiento de ese embargo, se regirá por la legislación nacional respectiva del País Miembro en que se haya solicitado o practicado el embargo.

Artículo 41.- Ejercicio del derecho de embargo.- 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 este 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 o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; o
- d) Si el crédito se refiere a la propiedad o a 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 el Artículo 22 de la presente Decisión.

Artículo 42.- Procederá también el embargo de cualquier otro buque o buques que, al practicarse el embargo, fueren de propiedad de la persona que esté obligada personalmente 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.

Artículo 43.- No obstante lo dispuesto en los Artículos 41 y 42 de la presente Decisión, el embargo de un buque que no sea de propiedad de la persona presuntamente obligada en virtud del crédito, sólo será admisible si, conforme a la ley del País Miembro 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 44.- Levantamiento del embargo.- 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 numerales 19 y 20 de la respectiva definición consignada en el Artículo 1 de esta Decisión.

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.

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

Artículo 45.- 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.

Artículo 46.- 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.

Artículo 47.- Si un buque hubiera sido embargado en un país que no fuera País Miembro, y no hubiera sido liberado pese a la garantía prestada en relación con ese buque en un País Miembro respecto del mismo crédito, se ordenará la cancelación de la garantía previa solicitud ante el tribunal del País Miembro.

Si un buque hubiera sido liberado en un país que no fuera País Miembro por haberse prestado garantía suficiente, toda garantía prestada en un País Miembro en relación con el mismo crédito, se mandará cancelar en la medida en que la cuantía total de la garantía prestada en los dos países exceda:

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

Sin embargo no se ordenará dicha liberación, a menos que la garantía prestada en el país que no sea País Miembro esté efectivamente a disposición del acreedor y le sea libremente transferible.

Artículo 48.- Derecho de reembolso y pluralidad de embargos.- Cuando en un País Miembro 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:

1. 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
2. La persona que haya prestado ya la garantía no pueda, o no sea probable que pueda cumplir, total o parcialmente sus obligaciones; o
3. Se haya liberado el buque embargado o se haya cancelado la garantía prestada anteriormente, ya sea:
 - 3.1 A instancias o con el consentimiento del acreedor, cuando actúe por motivos razonables, o
 - 3.2 Porque el acreedor no haya podido, mediante la adopción de medidas razonables, impedir tal liberación o cancelación.

Artículo 49.- Cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto a embargo por el mismo crédito marítimo, no será embargado a menos que:

1. La naturaleza o la cuantía de la garantía ya prestada en relación con el mismo crédito sean inadecuadas; o
2. Sean aplicables las disposiciones de los incisos 2 y 3 del Artículo 50 de esta Decisión.

A los efectos del artículo precedente y el presente artículo, la expresión "liberación" excluye toda salida o liberación ilegal del buque.

Artículo 50.- Protección de los propietarios y arrendatarios a casco desnudo de buques embargados.- 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 la 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:

1. Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
2. Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

Artículo 51.- Los tribunales del País Miembro 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:

1. Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
2. Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

La responsabilidad en que, en su caso, hubiere incurrido el acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo precedente, se determinará por la aplicación de la ley del País Miembro en que se haya practicado el embargo.

Si un tribunal de otro Estado, o un tribunal arbitral, tuviere que resolver sobre el fondo del litigio de conformidad con los Artículos 54 y 55 de esta Decisión, la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del acreedor a tenor de lo dispuesto en el primer párrafo del presente artículo, podrá suspenderse hasta que recaiga la decisión sobre el fondo.

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 52.- Competencia para conocer del fondo del litigio.- Los tribunales del País Miembro 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.

No obstante lo dispuesto en el párrafo precedente del presente artículo, los tribunales del País Miembro 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.

Artículo 53.- Cuando un tribunal del País Miembro en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque, no tenga competencia para resolver sobre el fondo del litigio, o haya declinado su competencia de conformidad con el segundo párrafo del artículo anterior, 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.

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

Si se entabla la demanda dentro del mencionado plazo fijado 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.

Ninguna de las disposiciones del párrafo anterior limitará otros posibles efectos que la ley del País Miembro en que se haya practicado el embargo del buque o se haya prestado fianza para impedir su embargo u obtener su liberación, reconozca a una sentencia o a un laudo arbitral extranjeros.

Artículo 54.- Aplicación.- La presente Decisión se aplicará a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de los Países Miembros de la Comunidad Andina, enarbole o no el pabellón de un País Miembro.

Esta Decisión 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.

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; y no menoscabará la facultad de un País Miembro o tribunal, para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.

Asimismo, las disposiciones de esta Decisión 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; así como no modificarán las normas jurídicas en vigor en los Países Miembros, 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 55.- No creación de un privilegio marítimo.- Las disposiciones de la presente Decisión no se interpretarán en el sentido que crean un privilegio marítimo.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Mediante Resolución de la Secretaría General de la Comunidad Andina, se aprobarán las normas reglamentarias que resulten necesarias para la aplicación de la presente Decisión.

Segunda.- La presente Decisión entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Dada en la ciudad de Caracas, República Bolivariana de Venezuela, a los siete días del mes de diciembre del año dos mil.

