

## **CAPÍTULO XXXIII**

# **LOS BUQUES ABANDONADOS EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

Sebastián DÍAZ RIBES  
Doctor en Derecho. Abogado  
Profesor Universidad de Cádiz

*SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN. II. BUQUES ABANDONADOS. 1. Buques hundidos o naufragados. 2. Buques abandonados de «facto» dentro de la zona de servicio de los puertos. III. PROBLEMÁTICA DEL RECONOCIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DE ENAJENACIÓN DE BUQUES POR PARTE DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 302 DEL TR DE LA LEY DE PUERTOS Y DE LA MARINA MERCANTE EN LOS PAÍSES DE PABELLÓN, EN VIRTUD DEL CONVENIO DE GINEBRA DE PRIVILEGIOS MARÍTIMOS E HIPOTECA NAVAL.*

### **I. INTRODUCCIÓN**

A estos efectos, agradecer a los responsables de la Asociación Española de Derecho Marítimo la posibilidad de colaborar en esta obra colectiva respecto a la publicación de la LNM, que supone una innovación en nuestro derecho positivo adaptándolo a la normativa internacional válidamente suscrita por España, y a las condiciones y prácticas mercantiles actuales en el tráfico marítimo que difieren en gran medida de lo determinado en el Código de Comercio vigente hasta el pasado mes de septiembre de 2.014.

En relación al contenido de esta reflexión la necesidad ha surgido de la práctica forense de quien suscribe cuando durante los pasados años, debido a la crisis económica sufrida por parte de los navieros, tanto motivada a no aceptación de siniestros por parte de compañías de seguros como por efectos de la globalización y deslocalización de los armadores, se han ido produciendo situaciones de abandonos formales derivados de la no aceptación de los aseguradores de la propiedad de los buques siniestrados, esto es, hundidos o naufragados, o mediante la simple y llana desaparición de los armadores haciendo dejación de funciones en el más amplio término de la palabra, dejando al buque, a su dotación y a las Administraciones Marítimas relacionadas con ellos en el más absoluto desamparo.

Esta situación de abandono legal y abandono de «facto», en unión al elemento de explotación mercantil del dominio público portuario, incide

también en la seguridad marítima de los puertos en los que se encuentran y /o en las aguas marítimas interiores o mar territorial.

En este sentido tras la promulgación de LNM se ha producido una cierta clarificación relativa a la venta forzosa de dichos buques en relación al Convenio Internacional de Ginebra sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 6 de mayo de 1.993 ratificado por España mediante el Instrumento de Adhesión de fecha 31 de mayo de 2.002 y publicado el día 23 de abril de 2004.

En el presente trabajo no va a tratarse de forma exhaustiva los artículos de la venta forzosa de buques que la LNM trata en los artículos 480 y siguientes tanto para procedimientos judiciales como administrativos, salvo lo necesario en referencia a la venta forzosa de buques abandonados, fundamentalmente en procedimientos administrativos que es donde surge la problemática de reconocimiento por parte del país de pabellón. La oportunidad de regular la venta forzosa mediante la incorporación de los preceptos del referido Convenio de Ginebra 1993 es de gran acierto y oportunidad, si bien será tratado como corresponde en otro capítulo de la presente obra.<sup>1</sup>

## II. BUQUES ABANDONADOS

### 1. Buques hundidos o naufragados

La LNM dedica su capítulo IV del Título VI de los Accidentes de la Navegación a los buques hundidos o naufragados, en los artículos 369 y siguientes, coexistiendo con la regulación del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante en su artículo 304<sup>2</sup>.

En este sentido el Legislador determina que las relaciones existentes entre el titular del buque o bienes naufragados o hundidos y las compañías que realicen las operaciones de reflotamiento o cualquier otra naturaleza tendrán la naturaleza de salvamento y se regirán por el Capítulo III de la LNM, salvo las que tengan como objeto la recuperación del patrimonio cultural subacuático que se remitirá a su propia normativa.

---

<sup>1</sup> También agradecer la colaboración y cooperación en diversas subastas de buques abandonados, a los Departamentos Jurídicos de las Autoridades Portuarias de Algeciras, Cádiz, Las Palmas de Gran Canarias, y en especial a Gerardo Toral Calerton, Secretario General del Puerto de Ceuta, la Abogacía del Estado de Cádiz, así como a Rafael de Muller, Jesus Saavedra, Jorge Sevilla, Lilly Timagenis y Evelyn N. Srintzi —Grecia—, y Michael Sillato —Malta—, abogados representantes de diferentes intereses sin cuya comprensión y colaboración no hubiéramos podido llevar a buen puerto una de dichas enajenaciones y su posterior inscripción.

<sup>2</sup> Dicho artículo tiene como precedente el artículo 107 de la Ley de Puertos y Marina Mercante 27/1.992.

Los capitanes y armadores de buques hundidos o naufragados tienen la obligación de poner en conocimiento de la Administración Marítima dicho suceso, así como la Administración Marítima tiene la obligación de realizar las oportunas notificaciones a los navieros y propietarios del buque hundido o naufragado, así como las medidas urgentes para evitar riesgos para la navegación, el medio ambiente marino y de cualquier otra índole<sup>3</sup>.

Los propietarios de los buques hundidos o naufragados deberán efectuar las labores de señalización, balizamiento y prevención de la contaminación marítima siguiendo las órdenes recibidas de la Administración Marítima según determina el artículo 372 de la LNM.

El hecho de que un buque se encuentre varado en el fondo de las aguas marítimas interiores o mar territorial español, no supone como efecto automático la transmisión del derecho de propiedad del mismo y de los enseres en el contenidos, y sólo puede producirse una transmisión de propiedad por abandono expreso del propietario del buque a favor del asegurador, según determina el artículo 373 de la LNM, o puede ser adquirida la titularidad de dichos buques mediante la prescripción adquisitiva a favor del Estado.

Para que el buque naufragado o hundido que se encuentra en aguas marítimas interiores o mar territorial español, se adquiera mediante prescripción adquisitiva por parte del Estado deberán pasar tres años desde el acaecimiento del siniestro y no se haya producido ningún tipo de actuación por parte de los intereses del buque, esto es, su propietario y su asegurador, según determina el artículo 374 de la LNM, salvo que se trate de buques o embarcaciones de Estado.

En el caso de buques propiedad de españoles, también se adquirirá la propiedad de los mismos si al final de dicho plazo se encontrarán en alta mar y zona económica exclusiva. El Legislador en este supuesto, ha determinado un régimen diferenciador basado simplemente en la nacionalidad de los propietarios, personas físicas o jurídicas, y ni siquiera en el abanderamiento y registro del buque hundido o naufragado. No parece la existencia de justificación a estos efectos, y su adecuación a la normativa de la Unión Europea porque no se entiende dicha modificación del régimen de adquisición respecto a cualquier otro propietario de la Unión Europea.

La interrupción de la prescripción adquisitiva se producirá mediante cualquier acto que suponga la solicitud de la exacción y se iniciará nuevamente cuando no se hayan terminado los trabajos en el plazo concedido o no se haya siquiera iniciado según determina el artículo 375 de la LNM.

Al ser el abandono una de las instituciones cuyos efectos también pueden determinar el inicio del cómputo de la prescripción a favor del Estado, es conveniente al menos esbozar los elementos fundamentales de dicha declaración de abandono, y viene recogido fundamentalmente en las Disposi-

---

<sup>3</sup> *Vid.* artículos 370 y 371 de la LNM.

ciones Generales del Seguro Marítimo, Capítulo II, del Título VIII, Del Contrato de Seguro Marítimo de la LNM.

A estos efectos, se trata de una declaración de voluntad del asegurado, que debe ser realizada por escrito cuando se incluya en los determinados en los artículos 449 y 461 de la LNM.

Vamos a referirnos únicamente respecto al abandono en el seguro de buques y no de mercancías respecto al plazo para presentar la declaración de abandono que será de noventa días desde el siniestro o noventa días desde el cumplimiento de los primeros noventa días sin notificación del buque naufragado o hundido.

Las causas que permiten el abandono siguen siendo las determinadas por la regulación y jurisprudencia preexistente como es la pérdida total, inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparación del buque, o cuando el importe de las reparaciones incluidas las contribuciones a cargo del buque a la avería a la gruesa o al salvamento, iguale o supere el importe asegurado por la póliza.

El asegurado deberá efectuar una declaración por escrito y determinar la relación de otros seguros contratados así como la existencia de derechos reales sobre el buque de conformidad con el artículo 434 y 435 de la LNM, debiendo el asegurado efectuar una declaración de abandono que no sea parcial, ni condicional y conlleve la declaración de todas las cosas objeto del interés asegurado.

La declaración de abandono en la LNM, es una declaración unilateral del asegurado que sólo puede ser examinada por el asegurador, a fin de determinar si cumple o no con lo determinado en la normativa de aplicación así como con las condiciones generales y particulares de la póliza pero es únicamente realizada por el asegurado, siendo facultad de este. En caso de que el asegurador no considerase correcta la referida declaración de abandono, el procedimiento judicial posterior, se limitaría al examen de la declaración de abandono efectuada por el asegurado para ver si cumple los requisitos necesarios antes indicados<sup>4</sup>.

En caso de que la declaración de abandono no cumpla los requisitos antes indicados el asegurador podrá suspender el abono de la indemnización pactada en el contrato, hasta que los demás seguros existentes y los derechos reales sobre el buque sean comunicados al asegurador.

La nueva ley determina en el artículo 435 que en caso de no ser rechazado en el plazo de un mes desde su notificación fehaciente, la declaración de abandono, genera efectos jurídicos. Dichos efectos jurídicos de la declaración de abandono ya sea por aceptación del asegurador como el declarado judicialmente supondrá la transmisión del derecho de propiedad del buque

---

<sup>4</sup> En este sentido, *vid.* GABALDON GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M.: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, 2ª Edición, 2.002, Editorial Marcial Pons, págs. 826 y ss.

hundido o naufragado y se retrotrae al momento de la notificación de la declaración de abandono.

Dicho momento de declaración de abandono puede ser importante a los efectos de apremio de los titulares del buque y también a los efectos de posibles órdenes a realizar por parte de las Administraciones Marítimas o Portuarias.

En relación al hundimiento o actividades necesarias para la remoción o reflotamiento de buques naufragados o accidentados resulta de especial importancia la institución del abandono y también la posibilidad recogida en la LNM de que pueda pactarse la reserva a la transmisión del buque por parte de la aseguradora en la póliza, en las condiciones generales, y en el momento de la liquidación del siniestro, tal y como se da en la práctica en condiciones generales de seguros de cascos en los derechos inglés, alemán o español.

A estos efectos, el asegurado efectúa el abandono de la propiedad del buque naufragado o hundido y la aseguradora puede utilizar la facultad de rechazar la titularidad de la propiedad del buque para evitar los posibles gastos de remoción y reflotamiento del mismo.

Tal y como indica RUIZ SOROA<sup>5</sup> la transmisión de propiedad a la aseguradora mediante el abandono es plenamente compatible con la entrega del valor del buque y flete a los acreedores de la aventura marítima, si bien se trata de un auténtico régimen de limitación de responsabilidad arcaico y rudimentario y no exento de problemática como indica PULIDO BEGINES<sup>6</sup>, respecto a la limitación de responsabilidad determinado en Tratados Internacionales suscritos por nuestro país.

En este sentido, hay que considerar la problemática que puede surgir ante un propietario, con naviero o manager extranjero y un buque de pabellón extranjero con asegurador extranjero. En este sentido y en contra de lo determinado en el artículo 304.6 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, entendemos que en la ejecución de cualquier resolución por gastos de remoción de bienes cuya titularidad ha sido rechazada por el asegurador del buque abandonado, estaríamos sometidos a la jurisdicción del Estado de Ejecución, puesto que en las legislaciones internas de cada país se encuentran limitaciones de responsabilidad que pueden no admitir la reserva efectuada por el Reino de España al Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo 1976.

En relación con los buques hundidos o naufragados la diferencia en su régimen jurídico estriba en si se encuentran dentro de la zona de servicio de un puerto o se trata de aguas marítimas interiores o mar territorial.

<sup>5</sup> *Vid. Op. Cit. Manual de la Navegación Marítima*, págs. 836 y siguientes.

<sup>6</sup> *Vid. PULIDO BEGINES, J. L.: Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*, Editorial Tecnos, 2.009, págs. 306 y siguientes.

En ambos casos, el artículo 304 del Texto Refundido de la Ley de Puertos determina su regulación:

- Cuando el buque siniestrado está dentro de un puerto, será la Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima competente quien podrá requerir al armador, capitán, consignatario para que abandone el puerto, o realice las reparaciones u operaciones correspondientes en un plazo fijado, cuando se considere en peligro de hundimiento, para la navegación, el medio ambiente marino o un riesgo grave para la actividad portuaria, las personas o los bienes.
- La Autoridad Portuaria en estos casos antes indicados podrá determinar la descarga, venta en pública subasta o hundimiento si no lo hacen los titulares de los intereses del buque, previo informe de la Administración Pesquera y de Medio Ambiente, que será positivo si no se emite en 15 días o inferior por motivos de urgencia.
- En este sentido en caso de no realizarlo los intereses del buque se podrá ejecutar de forma subsidiaria por los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento, y respondiendo el propietario o naviero de los gastos ocasionados, vendiendo en pública subasta los restos del buque y si no fuera suficiente se exigirá el resto por la vía de apremio.
- Si el peligro de hundimiento, o naufragio del buque siniestrado tuviera lugar fuera de las aguas portuarias, el órgano competente sería el Capitán Marítimo.

También podrá la Autoridad Portuaria en virtud del artículo 304.4 ante una retención de un buque en un procedimiento judicial o administrativo, en su zona de servicio, instar a la autoridad judicial para la enajenación en pública subasta del buque o su hundimiento si existiera riesgo para las personas o los bienes o un perjuicio extraordinario en la explotación del puerto, se previera por la duración del proceso una depreciación de dicho buque.

La Autoridad Judicial acordará la enajenación en pública subasta o hundimiento salvo que para el esclarecimiento del procedimiento sea imprescindible su conservación y por el tiempo estrictamente necesario.

A estos efectos, y para garantizar que las operaciones de remoción, reflotamiento y hundimiento efectuadas por las Autoridades Portuarias o Capitanías Marítimas, suponen en muchas ocasiones mayores costes que los bienes objeto de remoción o reflotamiento, el legislador en el artículo 304.6 del Texto Refundido de la Ley de Puerto y de la Marina Mercante de conformidad con la reserva del Convenio de Londres de Limitación de responsabilidad de los propietarios de buques o navieros, hacen expresa mención a la imposibilidad de limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas por la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado. En el

mismo sentido no será objeto de limitación de responsabilidad sobre la carga que esté o haya estado en el buque respecto a dichas actuaciones.

Ello supone, pese al inciso, de sin perjuicio de los tratados en materia de responsabilidad civil de propietarios de buques, que se hallen en vigor en España, una situación de muy compleja ejecución, más aún cuando este tipo de operaciones, en las que los armadores deciden abandonar los buques a su suerte, con aseguradora en un Estado no miembro de la Unión Europea, o países de fácil ejecución.

No obstante si es una facultad de coacción frente a navieros y aseguradores de nuestro entorno que traten de evitar a toda costa la realización de un abandono y minimizar los daños posibles colaborando con las Autoridades Marítimas y Portuarias españolas.

La regulación de la LNM respecto a los buques que se encuentren siniestrados, esto es, hundidos o naufragados, y tras un plazo de tres años pasarían a ser propiedad del Estado, quien finalmente tendrá que hacer frente a los referidos gastos de remoción y reflotamiento, por lo que parece que no tendría una gran eficacia práctica el párrafo 6 del artículo 304 del TRLPEMM.

## **2. Buques abandonados de «facto» dentro de la zona de servicio de los puertos**

Las Autoridades Portuarias de nuestro país, en concreto, algunas del sur de nuestra península así como los puertos de las Islas Canarias, el puerto de Las Palmas, fundamentalmente, han sufrido durante estos años de crisis económica, la proliferación de asuntos desafortunados en los que por diversos motivos, los navieros o propietarios de los buques simplemente han desaparecido, dejando dichos buques faltos de cuidados y seguridad, en ocasiones con tripulaciones que han tenido que ser acogidas por instituciones locales y otras que han debido ser repatriados por organismos especializados como ITF u otras de idéntica naturaleza.

A estos efectos, hay también que introducir la modificación legislativa respecto a las tarifas portuarias al buque, que tras la promulgación de la Ley 27/1.992 de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, fue configurada por parte del Legislador como un precio privado, siendo posible la reducción de dichas tasas portuarias ante la necesidad de que los buques abandonados fueran retirados de los puertos que sufrían estos incidentes.

Para las Autoridades Portuarias, la retirada o salida de dichos buques de sus puertos solía ser una cuestión más importante que la efectiva recaudación de dichas tarifas, debido a la problemática que generaba en sus muelles, tanto desde el punto de vista de seguridad, como desde una visión operativa que coartaba la posibilidad de las Autoridades Portuarias de rentabilizar al máximo dichos espacios ocupados.

La Sentencia del Tribunal Constitucional 185/95, de fecha 14 de diciembre de 1.995, establece que las referidas tarifas de servicios portuarios debían tener la calificación de tasa e incardinarse dentro de la categoría jurídica de tributo, por lo cual, esa es su naturaleza tras la modificación por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Ello supuso, la generación de un problema importante ante la proliferación con cierta frecuencia de abandono de buques, y que al tiempo planteaba la necesidad de establecer un procedimiento más expedito para poder ejecutar o apremiar las deudas que se iban generando y más aún la posibilidad de efectuar una enajenación lo más rápida posible para poder dejar libre el dominio público portuario.

El cambio normativo no había hecho más que impedir que mediante soluciones extrajudiciales pudieran adquirirse estos buques tras un periodo largo de estadía en un puerto, mediante la reducción de los créditos reclamados por todos los acreedores incluidos los de las Autoridades Portuarias. Al ser nuevamente tasas, no podía existir posibilidad alguna de reducción o acuerdo, siendo abocadas las Autoridades Portuarias a procedimientos ejecutivos de naturaleza tributaria que en la gran mayoría de los casos no alcanzaba un buen fin, entre otras cosas porque no podía garantizarse la extinción de cargas preexistentes.

Los puertos necesitaban un instrumento ágil que permitiera la enajenación de dichos buques abandonados, y a estos efectos el artículo 302 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, determinó la transmisión de la propiedad *ope legis* de los buques abandonados en las zonas de servicios de los puertos, a favor del Estado.

En este sentido los buques abandonados se entenderán que pasarán a ser titularidad del Estado cuando:

- Permanezcan más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente.
- Sin haber abonado las tasas portuarias.
- Cuando así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

Por ello, han de cumplirse estos tres elementos, siendo dos de ellos objetivos para que se produzca la transmisión de propiedad de los buques abandonados en favor del Estado.

Esta configuración jurídica es diferente de la determinada para buques hundidos o naufragados a favor del Estado por prescripción adquisitiva por lo siguiente:



1. En este caso, pueden realizarse actos o intentos de dominio sobre el buque, pero si se dan los elementos indicados *ut supra* pueden declararse los buques en abandono.
2. No se adquieren mediante prescripción por lo cual el propietario o armador deben efectuar el abono de las tasas y la retirada del buque ya sea con medios propios o remolque para que pueda paralizarse el procedimiento de abandono.
3. Que así lo haya considerado el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Ello supone que muchos buques en los puertos españoles se encuentran en esta situación e impago de tasas de más de tres meses y no supone de forma automática la consideración de buques abandonados salvo la declaración preceptiva de abandono.

La declaración de un buque en abandono, como determina el artículo 302.2 in fine del TRLPEMM, determina la iniciación de un procedimiento contradictorio con trámite de audiencia y alegaciones a los interesados como preceptúa la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común 30/92, debiendo notificarlo a propietario, naviero, capitán y consignatario.

Ello supone una tramitación ardua en la que las Autoridades Portuarias deben recabar de los países de pabellón los datos de contacto correspondientes para poder realizar notificaciones que en la mayoría de las ocasiones se realizan sin capitán ni consignatario por renuncia de estos últimos por razones obvias.

En multitud de ocasiones los propietarios o navieros tratan de evitar las notificaciones y de esta forma se acaba de forma casi habitual por la realización de notificaciones personales y edictales a través del Boletín Oficial correspondiente.

Los servicios jurídicos de las Autoridades Portuarias realizaron enajenaciones tras la superación de múltiples obstáculos pese a que en ocasiones las Autoridades de los Estados de pabellón no colaboraban como sería deseable.

A pesar de todo ello, al comienzo de dichas subastas se realizaban sin extinción de cargas, y realmente, salvo que dichos buques objeto de subastas sólo tuvieran como finalidad el desguace para chatarra, no había muchos interesados, sin hacer mención a los precios obtenidos que eran muy reducidos.

La ratificación del Convenio de Ginebra de 1993 de privilegios marítimos e hipoteca naval, en cuyo articulado permite como Autoridad Competente del Estado Parte, en su artículo 11, no determinaba que tuviera que ser únicamente la Autoridad judicial.

En este sentido el artículo 302.3 TRLPMM determina que tras la declaración de abandono, se procederá a la enajenación en pública subasta, ingresando los bienes en el Tesoro Público previa detracción de los gastos del procedimiento y las tasas y tarifas portuarias; o se procederá al hundimiento.

Esta situación, unida a la necesidad de poder efectuar subastas con extinción de cargas con arreglo al Convenio de Ginebra, hizo que casi todas las Autoridades Portuarias en el clausulado de los pliegos de subasta, determinaran los criterios de reparto del Convenio, así como respecto a las notificaciones de la subasta.

Dicha interpretación jurídica y procedimientos realizados por las Autoridades Portuarias ha sido ratificada por el Legislador, habiendo en la actualidad la LNM en sus artículos 480 y siguientes convalidado dicha práctica administrativa.

Así pues, en algunas ocasiones el hecho de no realizar el reparto con arreglo a lo determinado en el Convenio de Ginebra, sino el ingreso en el Tesoro Público, permitía a los representantes de los propietarios, navieros o bancos titulares de derechos reales poder efectuar la impugnación de las mismas, puesto que si no se cumplían los requisitos de reparto del Convenio no podría tampoco invocarse dicho convenio para la extinción de las cargas preexistentes.

En el mismo sentido, la práctica administrativa fue confirmando la posibilidad de efectuar los procedimientos de abandono de buques por parte de las Autoridades Portuarias estando dichos buques embargados, pese a determinados criterios del Servicio Jurídico del Estado, que consideraba que no podría enajenarse un buque o declararse en abandono con un embargo previo o sobrevenido durante el procedimiento de declaración de abandono.

Todos estos extremos han sido ya superados, tanto mediante la práctica administrativa como mediante algunas resoluciones judiciales como el Auto de la Audiencia Provincial de Barcelona 226/2008, de 26 de junio.

### **III. PROBLEMÁTICA DEL RECONOCIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DE ENAJENACIÓN DE BUQUES POR PARTE DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 302 DEL TR DE LA LEY DE PUERTOS Y DE LA MARINA MERCANTE EN LOS PAÍSES DE PABELLÓN, EN VIRTUD DEL CONVENIO DE GINEBRA DE PRIVILEGIOS MARÍTIMOS E HIPOTECA NAVAL**

El Convenio de Ginebra 1.993, establece únicamente como la Autoridad Competente de un Estado parte al organismo que tiene facultades para realizar una venta forzosa, pero no restringe a los órganos jurisdiccionales dicha función.

A ese respecto, las Autoridades Portuarias están plenamente facultadas para la realización de dicha enajenación forzosa, si bien, en otros Estados parte o no parte del referido Convenio dentro de su tradición jurídica o nor-

mativa aplicable pueden no reconocer más venta en pública subasta que la celebrada por orden judicial.

En este sentido en una subasta pública en la que quien suscribe representó intereses en la misma, el país de pabellón, tras haber sido notificado en todos los extremos que se consideró necesario en cumplimiento del Convenio de Ginebra, tanto de la realización de la subasta, como la notificación de fecha los titulares de derechos de propiedad, derechos reales y demás comprendidos en el Convenio, consideraba que una subasta si no era judicial no podía tener acceso a su registro público.

Tras diversas interpretaciones y estudios tanto en derecho interno, como en Derecho de la Unión Europea, se optó por la Autoridad Portuaria que ejecutaba dicha venta forzosa, con buen criterio por la realización de un expediente de consignación de las sumas obtenidas en la pública subasta del buque así como la ratificación de la referida subasta y procedimiento de abandono y reparto de dichas cantidades en virtud del Convenio de Ginebra, mediante un procedimiento de jurisdicción voluntaria al amparo de los artículos 1811 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, en vigor en virtud de la disposición derogatoria única de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC).

En dicho procedimiento, todos los intereses controvertidos, resultaron satisfechos en función de su ubicación en el orden de prelación del referido Convenio de Ginebra, como eran la tripulación, la Autoridad Portuaria así como el banco titular del derecho real de hipoteca.

Al tratarse de un Estado miembro de la Unión Europea, también en virtud de la interpretación del Reglamento (CEE) 44/2001, del Consejo del 22 de diciembre de 2.000 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en material civil y mercantil, para las acciones legales y documentos públicos que llevan aparejada ejecución emitidos antes del día 10 de enero de 2.015, y el nuevo Reglamento (UE) 1215/2.012, de 12 de diciembre de 2.012, que se trata de un texto refundido sobre el mismo ámbito de actuación vigente para aquellas reclamaciones a partir de 2.015.

El Reglamento 44/2.000, establece como ámbito territorial a todos los Estados miembros en ese momento, salvo a Dinamarca, que se regirá según el artículo 1.3 de dicho Reglamento, se regirá en sus relaciones de reconocimiento de resoluciones de esta naturaleza por el Convenio de Bruselas y el Protocolo de 1.971.

El ámbito territorial de aplicación del Reglamento 1.215/2.012, será más amplio e incluirá a Dinamarca, puesto que, mediante la Decisión 2006/325/CE del Consejo, la Comunidad celebró un acuerdo con Dinamarca por el que se establecía la aplicación de las disposiciones del Reglamento (CE) n°44/2001 en Dinamarca. El Convenio de Lugano de 1988 fue revisado por el Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecu-

ción de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, firmado en Lugano el 30 de octubre de 2007 por la Comunidad, Dinamarca, Islandia, Noruega y Suiza (el Convenio de Lugano de 2007).

Por ello el artículo 68 de dicho Reglamento determina: «1. El presente Reglamento sustituirá, entre los Estados miembros, a las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1968, salvo en lo que respecta a los territorios de los Estados miembros comprendidos en el ámbito de aplicación territorial de dicho Convenio y que están excluidos del presente Reglamento en virtud del artículo 355 del TFUE.»

En el ámbito objetivo de ambos reglamentos se excluye el ámbito fiscal, aduanero y administrativo, en sus artículos 1 y en concreto en Reglamento 1.215/2012, artículo 1.1 *in fine* añade «ni a la responsabilidad del Estado por acciones u omisiones en el ejercicio de su autoridad (*acta iure imperii*)».

Dicho contenido así como el hecho de que si la materia es civil o mercantil, con independencia del órgano jurisdiccional que emite la resolución susceptible de ejecución debería ser suficiente a los efectos del reconocimiento automático de la misma.

No obstante lo anterior la práctica jurídica, incluso la nomenclatura del Convenio y los borradores del «Beijing Draft» que se indicará a continuación hacen constar la necesidad de profundizar en la Autoridad Competente, puesto que en algunos casos, como el referido con antelación, en un primer momento, planteaba como contrario al orden público la admisión de resoluciones no judiciales, e incluso las judiciales a los efectos de la convalidación y/o ratificación de la subasta, emisión de certificación determinada en el Convenio de Ginebra 1.993 y todo el procedimiento de abandono y reparto con arreglo a dicho Convenio.

En este procedimiento de reconocimiento de resoluciones judiciales el cumplimiento de los órganos intervinientes de los elementos de notificación con arreglo a las disposiciones vigentes, puesto que también en dicha causa puede basarse la denegación de ejecución, cuando no ha sido notificado el deudor de la cédula o notificación de emplazamiento<sup>7</sup>.

También podrían las resoluciones judiciales de ratificación y convalidación o la resolución administrativa de las Autoridades Portuarias incluirse dentro de la categoría de documentos públicos que llevan aparejada ejecución según dichos reglamentos comunitarios, en concreto el Capítulo IX del Reglamento 1.215/2.012 y el Capítulo IV del Reglamento 44/2.000.

En este sentido el reconocimiento de las resoluciones emitidas por la Autoridad Portuaria y o la elevación a público de las mismas respecto a la resolución de transmisión de propiedad y certificado de levantamiento de cargas emitido con arreglo al Convenio de Ginebra 1.993, sólo serían sus-

---

<sup>7</sup> Vid. artículo 26 del Reglamento (CEE) 44/2.000 y el artículo 45 del Reglamento (UE) 1215/2.012.

ceptibles de denegación por los mismos motivos antes aducidos, por considerarse contrario al orden público —no contemplar el derecho interno subastas no judiciales—, o por falta de notificación fehaciente, o sus intentos en el procedimiento preexistente.

En el caso antes referenciado, tras la traducción y apostilla de dicha resolución y diversos informes jurídicos fue finalmente aceptada la resolución e inscrita con la cancelación de cargas, si bien como propuesta *de lege ferenda* sería necesario la realización de una puntualización respecto al reconocimiento de las resoluciones de venta forzosa no judiciales tanto en el ámbito de la Unión Europea como a nivel internacional.

Es cierto no obstante la necesidad de uniformización en este sentido, y que la dicción literal del Convenio recoge que la autoridad competente del Estado Parte permite estas subastas por parte de las Autoridades Portuarias sin necesitar otra modificación, pero el término «*judicial sale*», puede dar lugar a equívocos en los Estados de Registro de los buques objeto de venta forzosa.

Esta uniformización de resoluciones de ventas de buques en diferentes jurisdicciones y la globalización relativa a adquisición y ejecución de créditos contra buques, ha suscitado gran interés, y el Comité Marítimo Internacional en su asamblea de 17 de junio de 2.014, ha aprobado un borrador de convenio internacional conocido como Beijing Draft, realizado en Beijing en 2012, modificado en Dublín en 2013 y en Hamburgo en 2014, para poder solicitar a un Estado que organice una conferencia diplomática para poder suscribir este nuevo convenio internacional<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> La Asociación Española de Derecho Marítimo ha remitido sus observaciones sobre el «Beijing Draft» este mismo año.