

ÍNDICE

O.- Antecedentes de hecho y cuestiones: pág. 1-2.
I.- Antecedentes legislativos: pág. 4.
II.- Competencia y procedimiento: pág. 6.
III.- Vista sinóptica de los hechos en atención a las distintas relaciones entre las partes y la localización del error existente en el caso: pág. 8.
IV.- Debe el Banco o no interferirse y/o autorizar el arrendamiento del buque hipotecado: pág. 9.
V.- Que podría haber hecho el armador ante el siniestro en el que se produjeron averías al buque y a la carga?: Pág. 10.
VI.-: Cantidades que pueden reclamar los tripulantes: pág. 12.
VII.- Estudio de la Viabilidad de la acción del Astillero cuando impide la salida del buque ¿Ante qué figura jurídica nos encontramos?: pág. 13
VIII.- Viabilidad del Embargo y Disposiciones aplicables. Pág. 14.
IX.- ¿Por qué embargan los cargadores? ¿Es normal?: Pág. 15
X.- Orden de preferencia en el embargo. Pág. 15.
XI.- Buque/s que se pueden embargar. Pág. 17.
XII.- ¿Por qué se ejecuta la hipoteca en el Líbano? Pg. 18

I.- ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

A los efectos didácticos y para mejor aprovechamiento de las fuentes determinantes de la solución del presente supuesto, se traen las disposiciones principales de la legislación afectante al caso que nos ocupa, dándose en cada una de las referentes al Ordenamiento español y comunitario, toda vez que su uso al caso es en clave de comparación y/o ejemplo.

General: Índice cronológico:

- **Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas (LIENS AND MORTGAGES/26 – GACETA 31/7/1926).**
- **Convenios sobre inmunidades de buques de Estado (Bruselas/1926)**
- **Convenio de las N.U. sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (REGLAS DE HAMBURGO/1978).**
- **Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos (LLMC/76 -BOE 27/12/86).**
- **Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Conocimientos de Embarque (REGLAS DE LA HAYA -GACETA**

31/7/1930) y Protocolos de 1968 y de 1979 (REGLAS DE LA HAYA-VISBY; BOE 11/2/84).

Convenio sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval (Ginebra, 1993, aún no en vigor).

Ordenamiento Español: subrayamos:

Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893 (GACETA 235, 23 de agosto).

Ley 2/1967, de 8 de abril sobre embargo preventivo de buques extranjeros por créditos marítimos (B.O.E. n 86, de 11 de abril).

Código de Comercio (v. Libro III Del Comercio Marítimo).

Código civil (v. Art. 1.600 'El que ha ejecutado una obra en cosa mueble, tiene el derecho de retenerla en prenda hasta que se le pague'. Art. 1.730, 1.780 -mandato- y 1.858).

Ley Orgánica del Poder Judicial.

En Derecho comunitario:

- **Reglamento Nº 44/2001, del Consejo de la UE, de 22/12/2000** (entrada en vigor el 1/3/2002), contempla solo la materia civil y mercantil y se aplica cuando el demandado esté domiciliado en un Estado Miembro (EM), excepto en Dinamarca; Por lo tanto se aplica siempre que el demandado esté domiciliado en España.

- **Convenio de Bruselas de 27/9/1968**, dictado en aplicación del art. 220 del Tratado de Roma y relativo también a la materia civil y mercantil; Desde el 1/3/2002 se aplica solo cuando el demandado esté domiciliado en Dinamarca y rige las relaciones entre dicho Estado y los demás EM.

- **Convenio de Lugano**, sobre la misma materia, dirigido a regular las relaciones entre los EM y los demás Estados de la Asociación Europea de Libre Cambio (AELC; *EFTA*); Se aplica cuando el demandado tiene su domicilio en un Estado AELC, que no sea EM (Islandia; Noruega; Suiza).

Hay que recordar que la prelación viene establecida por, primero, la norma en los Convenios marítimos, segundo, el Derecho comunitario, y, sólo en su defecto, al Derecho de origen interno (art. 71 del Reglamento 44/2001, art. 57 de Bruselas y de Lugano, y art. 21.1 Ley Orgánica del Poder Judicial).

II.- COMPETENCIA Y PROCEDIMIENTO

Si bien no es una cuestión solicitada de forma expresa para la resolución del asunto, su incidencia es evidente y, por eso, damos noticia de este contenido en punto aparte.

La pieza indispensable es el abanderamiento del buque y, desde el país de abanderamiento, su pertenencia, como parte, a los distintos Tratados Internacionales al caso.

El buque tiene bandera libanesa, y su armador es también libanés. Así, siendo el Líbano parte del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas (en adelante **Convenio de 1926**), entendemos perfectamente aplicable al buque en cuestión.

A este efecto, también es parte Italia (7-XII-49 Ratificación 7-VIII-50).

Ahora bien, desde este Convenio de 1926 comprobamos que no contiene norma alguna sobre competencia judicial internacional. Remite dicha materia a las leyes internas. «Las disposiciones anteriores dejan a salvo la competencia de los tribunales, el procedimiento y las vías de ejecución organizadas por las leyes nacionales» (art. 16). Al tiempo el art. 14 establece que *‘Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante cuando el buque gravado pertenezca a un Estado contratante, así como en los demás casos previstos por las leyes nacionales. (...)’*.

En nuestro Derecho sería aplicable art. 22.3 LOPJ, siempre que se presente una demanda ante nuestros tribunales dirigida contra un demandado no domiciliado en un EM o en un Estado EFTA y también cuando se trate de materias no contempladas en los Convenios marítimos especiales o en el Derecho comunitario (no civiles y mercantiles);

Por otro lado, desde el **Convenio de las N.U. sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (en adelante REGLAS DE HAMBURGO/1978)**, en su art. 21 se establecen una serie de foros alternativos, a elección del demandante:

- a) el de establecimiento principal o lugar de residencia del demandado (foro general);
- b) el del lugar de celebración del contrato (*forum celebrationis*), siempre que el demandado tenga en él un representante (e.g. el consignatario del buque);