

Bruselas, 4 de julio de 2023
(OR. en)

11378/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0195(NLE)**

**JUSTCIV 96
CONSOM 261
MARE 15
COMER 89
RELEX 837**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	30 de junio de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 343 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York el 7 de diciembre de 2022

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 343 final.

Adj.: COM(2023) 343 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.6.2023
COM(2023) 343 final

2023/0195 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York el 7 de diciembre de 2022

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El transporte marítimo desempeña un papel destacado en el comercio internacional; se calcula que más del 90 % de las mercancías comercializadas en todo el mundo se transportan por vía marítima. Esto convierte a los buques en un activo esencial sin el cual no sería posible el comercio mundial. Por consiguiente, considerando que los buques son el modo de transporte más eficiente en términos de coste, es indiscutible que el transporte marítimo es crucial para el desarrollo económico del planeta. Por otra parte, las materias relativas al transporte marítimo internacional suelen verse afectadas por dificultades jurídicas derivadas de la falta de armonización internacional.

Actualmente, en la mayoría de los Estados, incluidos los Estados miembros de la UE, los órganos jurisdiccionales tienen competencia para ordenar la venta de un buque para satisfacer una demanda interpuesta contra un buque o su propietario. Este tipo de demanda suele interponerse para ejecutar una hipoteca o *mortgage* sobre un buque (en caso de impago) o para ejecutar un privilegio marítimo contra el buque. El procedimiento de venta judicial suele ir precedido del embargo preventivo del buque. Aunque la comunidad internacional ha avanzado de forma significativa en la armonización de las normas en materia de embargo preventivo de los buques, el progreso en la armonización de las normas relativas a la venta judicial de buques, que sigue sujeta a una gran diversidad de normativas nacionales, ha sido mucho menor. La situación ha cambiado con la adopción de la **Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques («la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques»)**¹ el 7 de diciembre de 2022.

Esta Convención, adoptada bajo los auspicios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional («CNUDMI»), que es un organismo creado por la Asamblea General de las Naciones Unidas y dependiente de esta, tiene el potencial de promover la seguridad jurídica y la previsibilidad a escala internacional y europea mediante la creación de un régimen uniforme para los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques.

La adopción de esta Convención, que es aceptable para Estados con ordenamientos jurídicos y sistemas sociales y económicos diferentes, complementaría el marco jurídico internacional vigente en materia de transporte marítimo y navegación y contribuiría al desarrollo de relaciones económicas internacionales armoniosas. Se espera que proporcione protección jurídica a los compradores de buques vendidos mediante venta judicial y, al mismo tiempo, que salvaguarde los intereses de los propietarios de buques y los acreedores. Para tal fin, han de establecerse normas uniformes que promuevan la difusión de información sobre ventas judiciales previstas a partes interesadas y atribuyan efectos internacionales a las ventas judiciales de buques vendidos libres y exentos de cualquier hipoteca o *mortgage* y de cualquier carga, incluso a los efectos de la inscripción registral de los buques².

Esto significa que las partes interesadas de la UE, y en concreto los posibles compradores de buques, podrían beneficiarse de la protección necesaria y adecuada, lo cual, a su vez, reforzaría el comercio marítimo internacional. Al ofrecer determinadas garantías y el grado requerido de uniformidad, transparencia y seguridad jurídica, que permiten la libre comercialización del buque adquirido, la Convención podría incidir positivamente en el

¹ A/RES/77/100: Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques

² Véase el preámbulo de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques.

precio de venta del buque, que no tendrá que incluir en el cálculo los riesgos jurídicos y, por tanto, probablemente sería más elevado. Esto beneficiará a todas las partes vinculadas, incluidos los acreedores. Además, también podría permitir a los financiadores de la UE ofrecer financiación naval con una mayor seguridad, ya que la compraventa de buques se financia generalmente mediante una hipoteca sobre el buque, de modo que la principal garantía de reembolso de la deuda es el propio buque. Por último, la Convención podría satisfacer las necesidades comerciales del sector marítimo y del sector financiero y de esa forma contribuir a impulsar aún más el mercado financiero de la UE.

La Unión Europea persiste en su empeño de apoyar instrumentos multilaterales que sustenten el crecimiento del comercio mediante una mayor seguridad jurídica y que promuevan una Europa más fuerte en el mundo. En consecuencia, la Comisión, en representación de la UE, que tiene estatuto de observador en la CNUDMI, participó activamente en el proceso de negociación de la Convención, con vistas a su posible firma y a la ratificación de este futuro sistema internacional. Sobre la base del mandato, que incluía directrices de negociación³, otorgado por el Consejo a la Comisión Europea, la Comisión representó los intereses de la UE durante el proceso de negociación en la CNUDMI.

La Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques fue definitivamente adoptada en diciembre de 2022 y estará abierta a la firma, ratificación o adhesión a más tardar el último trimestre de 2023. En caso de que la UE firme esta Convención como propone la Comisión (y la ratifique posteriormente), la Convención atribuiría efectos internacionales a las ventas judiciales de buques vendidos libres y exentos de cualquier hipoteca o *mortgage* y de cualquier carga, incluso a los efectos de la inscripción registral de los buques, entre los Estados miembros de la UE que la firmen y la ratifiquen y con otros Estados contratantes de la Convención.

Los Estados miembros deben firmar la Convención una vez que la Convención haya sido firmada por la Unión.

La presente propuesta está en consonancia con los objetivos de la Comisión establecidos en las orientaciones políticas de la Comisión Europea (2019-2024)⁴ y, en particular, con la prioridad «Una Europa más fuerte en el mundo»⁵. También está en consonancia con el compromiso de la Unión con el multilateralismo en las relaciones internacionales y es probable que anime a otros países y socios comerciales de la UE a adherirse a la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Desde la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, la cooperación judicial en materia civil y mercantil está recogida en el artículo 81 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). El artículo 81, apartado 2, letra a), contempla la adopción de medidas para garantizar «el reconocimiento mutuo, entre los Estados miembros, de las resoluciones judiciales y extrajudiciales, así como su ejecución» y el artículo 81, apartado 2, letra c), se refiere a la compatibilidad de las normas aplicables en los Estados miembros en materia de jurisdicción, por ejemplo, en relación con las acciones relativas a la anulación o suspensión de la venta judicial de un buque. El artículo 81, apartado 2, letra b), establece además «la notificación y

³ Véase la nota punto «I/A» de la sesión del Consejo de Justicia y Asuntos de Interior (n.º 9711/22) de 9 y 10 de junio de 2022 y el proyecto de Decisión del Consejo (n.º 9026/22) por la que se autoriza la apertura de negociaciones sobre un Convenio relativo a los efectos internacionales de la venta judicial de buques en el marco de la CNUDMI.

⁴ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024_es

⁵ Al mismo tiempo, apoya los objetivos de las categorías principales «Una Economía al Servicio de las Personas» y «Un Nuevo Impulso a la Democracia Europea».

traslado transfronterizos de documentos judiciales y extrajudiciales». Por otra parte, el artículo 81, apartado 2, letra e), tiene como objetivo garantizar «una tutela judicial efectiva».

En consonancia con el objetivo estratégico de facilitar el acceso a la justicia, en particular estableciendo normas sobre i) la competencia de los órganos jurisdiccionales y la garantía de ii) un reconocimiento y una ejecución rápidos y simples de las resoluciones judiciales en materia civil y mercantil dictadas en los Estados miembros, el Parlamento Europeo y el Consejo de la UE adoptaron el Reglamento (UE) n.º 1215/2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (refundición)⁶. Dicho Reglamento determina cuál es el Estado miembro cuyos órganos jurisdiccionales son competentes para conocer de cualquier litigio civil o mercantil cuando existe un elemento internacional. Establece además que las resoluciones dictadas en un Estado miembro han de ser reconocidas en los demás Estados miembros sin que sea necesario ningún otro procedimiento especial, y que las resoluciones, así como los documentos públicos, dictados en un Estado miembro y que tengan fuerza ejecutiva en él deben gozar también de esta en los demás Estados miembros sin necesidad de una declaración de fuerza ejecutiva. También contempla dos formularios: el certificado relativo a una resolución y el certificado relativo a un documento público o a una transacción judicial.

Además, la UE cuenta con un sistema bien desarrollado internamente de notificación y traslado transfronterizos de documentos judiciales y extrajudiciales entre Estados miembros. El sistema de notificación y traslado de documentos, que se viene aplicando desde mayo de 2001, establece un procedimiento para la notificación y el traslado a través de «organismos transmisores» y «organismos receptores» sin recurrir a las vías consular y diplomática, y otros métodos de notificación y traslado. El sistema de cooperación judicial para la notificación y el traslado de documentos ha sido modernizado mediante la adopción del Reglamento (UE) 2020/1784 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2020, relativo a la notificación y traslado en los Estados miembros de documentos judiciales y extrajudiciales en materia civil o mercantil⁷. Dicho Reglamento introduce nuevas normas destinadas a mejorar la eficiencia y la celeridad de los procesos judiciales transfronterizos recurriendo a la digitalización y el uso de la tecnología moderna, con objeto de mejorar, en última instancia, el acceso a la justicia y a un juicio justo para las partes.

A nivel internacional, las cuestiones en materia de jurisdicción y de reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil son abordadas en los siguientes acuerdos multilaterales de los que la UE es parte: el Convenio de La Haya de 2005, sobre acuerdos de elección de foro⁸; el Convenio de Lugano de 2007, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil; el acuerdo paralelo celebrado con Dinamarca relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil⁹; y el Convenio de La Haya de 2019, sobre el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales extranjeras en materia civil o mercantil¹⁰.

Actualmente no existe ningún marco internacional específico para la venta judicial de buques y más concretamente para el reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras de buques y de sus efectos. Esta situación crea inseguridad jurídica, lo cual no beneficia al comercio internacional, ni a las actividades accesorias al comercio.

⁶ DO L 351 de 20.12.2012, p. 1.

⁷ DO L 405 de 2.12.2020, p. 40.

⁸ DO L 133 de 29.5.2009 (anexo I).

⁹ DO L 339 de 21.12.2007, p. 3.

¹⁰ DO L 187 de 14.7.2022, p. 4 (La Secretaría General del Consejo se encargará de publicar en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la fecha de entrada en vigor del Convenio).

En relación con la cuestión de los derechos sobre los buques, se realizaron varios intentos (sin éxito) de armonizar las normas de la venta judicial de buques, que comenzaron con la adopción de los Convenios Internacionales para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1926¹¹ y 1967¹² y del Convenio de 1993 sobre el embargo preventivo¹³. Aunque estos tres Convenios incluían disposiciones sobre la venta judicial de buques, no han sido ampliamente aceptados.

Aparte de estos convenios infructuosos, muchos países y territorios ya reconocían los efectos de las ventas judiciales extranjeras, incluido el título limpio contemplado por ellos, por ejemplo sobre la base de la cortesía. No obstante, no existe ningún marco multilateral a escala mundial para el reconocimiento de los efectos de las ventas judiciales de buques.

Así pues, la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques complementaría el marco vigente en la UE cuando sea firmada y con el tiempo ratificada por los Estados miembros, y, en el plano internacional en materia de reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, garantizando el reconocimiento internacional de los efectos de las ventas judiciales de buques.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La presente propuesta de Decisión del Consejo es coherente con la política general de la UE de tomar medidas para garantizar el respeto en el marco internacional de las competencias externas exclusivas de la UE, como adherirse a convenios internacionales que incluyan disposiciones bajo la competencia externa exclusiva de la UE cuando la existencia de una cláusula lo permita; para permitir, como en el presente caso, que las organizaciones de integración económica regional firmen, acepten o aprueben un instrumento internacional o se adhieran a él, o para autorizar a los Estados miembros de la UE a hacerlo en nombre de la Unión.

La cláusula de desconexión del artículo 18, párrafo 4, de la Convención de Beijing garantizará una relación fluida entre los instrumentos del Derecho de la UE y la Convención y, en la medida de lo posible y cuando proceda, salvaguardarán la aplicación de los instrumentos actuales o futuros de la Unión, en particular las normas contenidas en el Reglamento Bruselas I *bis* y en el Reglamento sobre la notificación y el traslado de documentos. En particular, la cláusula de desconexión garantizará que las normas de jurisdicción de la UE en los procesos de ejecución de resoluciones entre los Estados miembros no se vean afectadas. La cláusula de desconexión debe garantizar también que, cuando deba efectuarse una notificación o un traslado de un documento y el beneficiario esté domiciliado en la UE, las normas de la UE sobre la notificación y el traslado de documentos sean aplicables entre los Estados transmisores y receptores.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La presente propuesta de Decisión del Consejo se basa en el artículo 81, apartado 2, letras a) y b), en relación con su artículo 218, apartado 5, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»), porque la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques es un instrumento internacional. La cooperación judicial en materia civil y mercantil se rige por el

¹¹ Celebrado en Bruselas el 10 de abril de 1926.

¹² Celebrado en Bruselas el 27 de mayo de 1967.

¹³ Adoptado el 12 de marzo de 1999 por la Conferencia Diplomática Naciones Unidas / Organización Marítima Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques («Conferencia Diplomática NU/OMI»).

artículo 81 del TFUE, que por lo tanto constituye la base jurídica de la competencia de la UE en ese ámbito.

Sobre la base del artículo 3, apartado 2, del TFUE, determinadas disposiciones de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques entran en el ámbito de aplicación de la competencia externa exclusiva de la UE porque pueden «afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas».

La Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques contiene disposiciones en materia de competencia judicial que pueden afectar a la aplicación del Reglamento (UE) n.º 1215/2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil¹⁴ (por ejemplo, el artículo 9 de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques, «*Competencia para anular y suspender la venta judicial*»).

La Convención también incluye disposiciones sobre la notificación de la venta judicial de buques que pueden afectar a la aplicación del Reglamento (UE) 2020/1784 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2020, relativo a la notificación y traslado en los Estados miembros de documentos judiciales y extrajudiciales en materia civil o mercantil¹⁵ (por ejemplo, el artículo 4 de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques, «*Notificación de la venta judicial*»).

• **Declaraciones sobre las materias que entran en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión Europea**

El artículo 18, párrafo 2 (Participación de organizaciones regionales de integración económica), de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques establece que la Unión Europea, cuando firme la Convención, deberá hacer una declaración en la que se especifiquen las materias que se rigen por esta Convención respecto de las cuales sus Estados miembros hayan transferido competencia a la Unión Europea.

Dicha declaración se adjunta a la presente propuesta.

• **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

No aplicable.

• **Proporcionalidad**

Los objetivos de la presente propuesta son i) mejorar el acceso a la justicia de las partes de la UE garantizando el reconocimiento de los efectos de las ventas judiciales extranjeras de buques y ii) aumentar la seguridad jurídica para las empresas y los ciudadanos que participan en negocios jurídicos internacionales. Al mismo tiempo, la Convención tiene el potencial de reducir el coste y la duración de los procesos judiciales transfronterizos.

Estos objetivos solo podrían lograrse accediendo a un sistema que establezca un conjunto de normas uniformes que promuevan la difusión de información sobre ventas judiciales previstas a partes interesadas y que atribuyan efectos internacionales a las ventas judiciales de buques libres y exentos de cualquier hipoteca o *mortgage* y de cualquier carga, incluso a los efectos de la inscripción registral de los buques, como el sistema adoptado en la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques.

¹⁴ DO L 351 de 20.12.2012, p. 1.

¹⁵ DO L 405 de 2.12.2020, p. 40.

Con una acción unilateral de la UE no se lograrían los objetivos antes mencionados, ya que no se podría garantizar que los efectos de las ventas judiciales de buques realizadas en la UE fueran reconocidos en países no pertenecientes a la UE en los que el buque vendido a través de la venta judicial pudiera estar inscrito. Esta situación no evitaría los problemas derivados del *statu quo* en el ámbito internacional, es decir, la ausencia de normas acordadas sobre el reconocimiento de títulos de propiedad limpios para los buques tras las ventas judiciales y la consiguiente falta de seguridad jurídica.

La firma de un marco multilateral como la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques sería más eficiente que entablar negociaciones bilaterales con Estados no pertenecientes a la UE. Dependiendo del número de Estados que se unan a la Convención, esta garantizaría un marco jurídico común para abordar el reconocimiento de los efectos de la venta judicial de buques, donde quiera que se realice dicha venta. También garantizaría un solo marco jurídico común para los ciudadanos y empresas de la UE que soliciten el reconocimiento del título de propiedad limpio para un buque adquirido a través de una venta judicial tanto en los Estados no pertenecientes a la UE como dentro de la UE.

Por último, la presente propuesta no va más allá del objetivo de garantizar que se respete la competencia externa exclusiva de la UE acerca de determinadas disposiciones de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques y que la presente Convención no impida la aplicación del Derecho de la UE entre los Estados miembros de la UE.

- **Elección del instrumento**

No aplicable.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

No aplicable.

- **Consultas con las partes interesadas**

Desde que en mayo de 2019 la CNUDMI convocó una primera reunión exploratoria sobre un proyecto de instrumento sobre la venta judicial de buques, los Estados miembros fueron informados y consultados regularmente en el Grupo «Derecho Civil» (Cuestiones Generales) del Consejo acerca de las diferentes opciones y las líneas coordinadas que debían adoptarse en relación con la posición de la UE en el marco de las discusiones del Grupo de Trabajo VI (Venta Judicial de Buques) de la CNUDMI. Además, los delegados de los Estados miembros fueron consultados regularmente *in situ* tanto en Viena como en Nueva York durante las sesiones del Grupo de Trabajo. La Comisión informó sobre los resultados de las reuniones del Grupo de Trabajo VI al término de cada reunión de la CNUDMI en el Grupo «Derecho Civil» (Cuestiones Generales) del Consejo.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

En el proceso de negociación de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques, la Comisión ha consultado sistemáticamente y con total transparencia a expertos en esta materia de los Estados miembros y ha tenido muy en cuenta su parecer.

Además, la Comisión ha tenido muy en cuenta su trabajo en el asesoramiento especializado recabado en el Coloquio dedicado a las cuestiones relacionadas con el trabajo sobre el futuro instrumento internacional sobre la venta judicial de buques, organizado bajo el patrocinio de

la Presidencia croata el 7 de septiembre de 2020. El panel del Coloquio estaba integrado por diversos expertos internacionales en Derecho marítimo y más específicamente en ventas judiciales de buques y atrajo la participación de una amplia gama de especialistas de los sectores marítimo, financiero y del comercio internacional.

Los comentarios aportados por las partes interesadas en respuesta a una invitación a manifestar sus puntos de vista sobre el modo en que la Comisión percibe el problema y sobre las posibles soluciones, como se sugería en el proyecto de la CNUDMI, ha sido muy útil para el trabajo de la Comisión.

En el trabajo acometido en la Convención, las delegaciones de los Estados miembros en el Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI estaban formadas por expertos, en particular del mundo académico y funcionarios de la Administración.

Las consultas con el sector marítimo mundial llevadas a cabo a través de la activa participación de la Comisión en la Conferencia de 2022 del Comité Marítimo Internacional («CMI»), del 18 al 21 de octubre de 2022 en Amberes, Bélgica, dejó patente un interés general y un decidido apoyo a la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques.

Por último, la Comisión se ha basado en el vasto saber acumulado en materia de reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en la UE en virtud del Reglamento (UE) n.º 1215/2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, y de su predecesor, el Reglamento (CE) n.º 44/2001, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil¹⁶, que a su vez sucedió al Convenio de Bruselas de 1968, relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil,¹⁷ sobre la misma materia. Existe un corpus sustancial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en relación con la interpretación y aplicación de estos instrumentos.

• **Evaluación de impacto**

La propuesta no ha sido objeto de una evaluación de impacto.

No obstante, como se ha indicado también anteriormente, se celebraron intensas consultas con los expertos de los Estados miembros y el sector marítimo en general antes de que comenzaran los trabajos relativos al proyecto de convención. El 27 de febrero de 2018 se celebró también en La Valeta, Malta, un Coloquio de alto nivel en el que el proyecto de propuesta original de la convención sobre la venta judicial de buques obtuvo el apoyo de una sección transversal del sector marítimo internacional, incluidos representantes de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Federación de Asociaciones Nacionales de Consignatarios de Buques y Agentes (FONASBA), así como financiadores navales, propietarios de buques, proveedores de combustible, reparadores navales, autoridades portuarias y registros de buques.

El Gobierno de Suiza también elaboró un documento detallado¹⁸ que incluía los resultados y conclusiones del Coloquio de alto nivel y que fue debatido y debidamente analizado por la Comisión de la CNUDMI en su quincuagésimo primer período de sesiones (Nueva York, del 25 de junio al 13 de julio de 2018).

¹⁶ DO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

¹⁷ DO L 299 de 31.12.1972, p. 32.

¹⁸ Anexo II de A/CN.9/WG.VI/WP.81 (<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V19/008/27/PDF/V1900827.pdf?OpenElement>).

Estas consultas y este trabajo han continuado a lo largo del proceso de negociación en la CNUDMI tanto a nivel internacional como de la UE.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

No aplicable.

- **Derechos fundamentales**

La presente propuesta tiene por objeto facilitar y mejorar el acceso a la justicia para las empresas y los ciudadanos de la UE, puesto que disponer de un marco jurídico para el reconocimiento internacional de los efectos de la venta judicial de buques contribuirá a que se respeten las garantías correspondientes en las ventas judiciales y garantizará que todas las partes afectadas tengan la oportunidad de hacer valer sus derechos.

Además, la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques mejorará la protección y las vías judiciales de reparación para los acreedores de buena fe, cuyo objetivo suele ser maximizar sus créditos y esto, hasta cierto punto, refleja las normas internas de la UE que rigen el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales recogidas en el Reglamento Bruselas I *bis*, y las relativas a la notificación y el traslado de documentos, que están contempladas en el Reglamento sobre la notificación y el traslado de documentos y su refundición.

Las posibilidades que ofrece la Convención para interponer una demanda o solicitud de anulación de una venta judicial de un buque que confiera un título de propiedad limpio sobre el buque, o de suspensión de sus efectos (artículo 9, «Competencia para anular y suspender la venta judicial»), y la disposición sobre el orden público (artículo 10 «Circunstancias en que la venta judicial no surte efectos internacionales») en la Convención están en consonancia con los derechos fundamentales de la UE y los principios de equidad procesal y con el orden público del Estado en el que se solicita el reconocimiento y la ejecución. En consecuencia, con ello se ayudará a garantizar que los derechos fundamentales, como el derecho de defensa o el derecho a un juicio justo, se han respetado debidamente en los países no pertenecientes a la UE en cuestión.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No aplicable.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No aplicable.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

No aplicable.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York el 7 de diciembre de 2022

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 81, apartado 2, letras a) y b), en relación con su artículo 218, apartado 5,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 23 de mayo de 2022 el Consejo autorizó a la Comisión a abrir negociaciones para una convención sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques. Dichas negociaciones concluyeron satisfactoriamente con la adopción del texto de la Convención por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York el 7 de diciembre de 2022.
- (2) La Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de los Buques («Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques»), adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York el 7 de diciembre de 2022, refuerza el marco jurídico internacional vigente en materia de transporte marítimo y navegación y constituye una contribución valiosa al desarrollo de unas relaciones económicas internacionales armoniosas. Por consiguiente, es deseable que las disposiciones del presente instrumento se apliquen lo antes posible.
- (3) La Unión Europea promueve la creación de un espacio judicial común basado en el principio del reconocimiento mutuo de las resoluciones judiciales. En ese contexto, los legisladores de la Unión han adoptado, entre otros instrumentos, el Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil¹⁹, y el Reglamento (UE) 2020/1784 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2020, relativo a la notificación y traslado en los Estados miembros de documentos judiciales y extrajudiciales en materia civil o mercantil²⁰.
- (4) Algunas de las materias tratadas en la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques afectan al Reglamento (UE) n.º 1215/2012 y al Reglamento (UE) 2020/1784. Por consiguiente, la Unión tiene competencia exclusiva sobre dichas materias, mientras que las demás materias tratadas en la Convención de Beijing sobre

¹⁹ DO L 351 de 20.12.2012, p. 1.

²⁰ DO L 405 de 2.12.2020, p. 40.

la Venta Judicial de Buques no están comprendidas en el ámbito de dicha competencia.

- (5) Los Estados miembros deben firmar la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques con el fin de garantizar la plena aplicación de la Convención entre la Unión y terceros Estados.
- (6) El artículo 18, párrafo 1, de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques establece que toda organización regional de integración económica que tenga competencia en determinadas materias que se rigen por la Convención de Beijing puede firmarla, aceptarla, aprobarla o adherirse a ella.
- (7) El artículo 18, párrafo 2, de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques establece que las organizaciones regionales de integración económica deben hacer una declaración en el momento de la firma, aceptación, aprobación o adhesión, especificando las materias que se rigen por esa Convención respecto de las cuales los Estados miembros de esa organización hayan transferido competencia a esa organización. Por consiguiente, la Unión debe hacer dicha declaración en el momento de la firma de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques.
- (8) Procede firmar la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques en nombre de la Unión, a reserva de su celebración en una fecha posterior, y la Declaración adjunta debe aprobarse.
- (9) [De conformidad con el artículo 3 del Protocolo (n.º 21) sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Irlanda ha notificado su deseo de participar en la adopción y aplicación de la presente Decisión.]

O

[De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo n.º 21 sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y sin perjuicio del artículo 4 de dicho Protocolo, Irlanda no participa en la adopción de la presente Decisión y no queda vinculada por él ni sujeta a su aplicación.].

- (10) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo n.º 22 sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Dinamarca no participa en la adopción de la presente Decisión y no queda vinculada por esta ni sujeta a su aplicación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Queda aprobada, en nombre de la Unión, la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques («Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques»), adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York el 7 de diciembre de 2022, a reserva de la celebración de dicha Convención.

El texto de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques figura adjunto a la presente Decisión.

Artículo 2

La Declaración adjunta a la presente Decisión deberá aprobarse en nombre de la Unión. Cuando firme la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques, la Unión deberá hacer la Declaración adjunta a la presente Decisión, de conformidad con el artículo 18, párrafo 2, de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de Buques.

Artículo 3

El Consejo autorizará a la Comisión a designar a la persona que tendrá plenos poderes para firmar la Convención en nombre de la Unión, a reserva de su celebración.

Artículo 4

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta
[...]