



Roj: **AAP IB 55/2019 - ECLI:ES:APIB:2019:55A**

Id Cendoj: **07040370052019200002**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Palma de Mallorca**

Sección: **5**

Fecha: **11/03/2019**

Nº de Recurso: **824/2018**

Nº de Resolución: **6/2019**

Procedimiento: **Civil**

Ponente: **MARIA ARANTZAZU ORTIZ GONZALEZ**

Tipo de Resolución: **Auto**

AUD.PROVINCIAL SECCION N. 5 PALMA DE MALLORCA

AUTO: 00006/2019

Modelo: N10300 PLAZA MERCAT, 12

Teléfono: 971-728892/712454 **Fax:** 971-227217

Correo electrónico: audiencia.s5.palmademallorca@justicia.mju.es Equipo/usuario: ACA

N.I.G. 07040 47 1 2018 0001830

ROLLO: RPL RECURSO DE APELACION (LECN) 0000824 /2018

Juzgado de procedencia: JDO. DE LO MERCANTIL N. 3 de PALMA DE MALLORCA

Procedimiento de origen: MCP MEDIDAS CAUTELARES PREVIAS 0000442 /2018

Recurrente: YATES BALEARES SERVICIOS NAUTICOS S.L.

Procurador: MARIA MAGINA BORRAS SANSALONI

Abogado: LEON VON ONDARZA FUSTER

Recurrido: Matías

AUTONº 6

Ilmos. Sres.: Presidente:

D. MATEO RAMÓN HOMAR Magistrados:

Dª COVADONGA SOLA RUIZ

Dª Mª ARÁNTZAZU ORTIZ GONZÁLEZ.

En PALMA DE MALLORCA, a once de marzo de dos mil diecinueve.

VISTO en grado de apelación ante esta Sección Quinta, de la Audiencia Provincial de BALEARES, los Autos de MEDIDAS CAUTELARES PREVIAS número 442/2018, procedentes del JUZGADO DE LO MERCANTIL N. 3 de PALMA DE MALLORCA, a los que ha correspondido el Rollo RECURSO DE APELACION (LECN) número 824/2018, siendo parte demandante apelante, YATES BALEARES SERVICIOS NAUTICOS S.L., representada por la Procuradora de los Tribunales, Dª MARIA MAGINA BORRAS SANSALONI, y asistida por el Abogado D. LEON VON ONDARZA FUSTER.

Es PONENTE la Ilma. Magistrada Sra. Dª Mª ARÁNTZAZU ORTIZ GONZÁLEZ.

ANTECEDENTES DE HECHO



PRIMERO.- Por el Ilmo. Sr. Magistrado Juez, del JUZGADO DE LO MERCANTIL nº 3 de PALMA, en fecha 4 de julio de 2018, se dictó Auto cuya parte dispositiva es del tenor literal siguiente: " *Que debo acordar y acuerdo no haber lugar al embargo preventivo del buque " DIRECCION000 ", propiedad de PKO Leasing SA instado por el Procurador Dña. María Borrás Sansaloni, en nombre y representación de Yates Baleares Servicios Náuticos SL, procediendo el archivo de las actuaciones dejando nota en los Libros correspondientes; imponiendo a la parte instante el pago de las costas procesales causadas.*"

SEGUNDO.- Que contra la anterior resolución y por la representación de la parte demandante, Yates Baleares Servicios Náuticos SL , se interpuso recurso de apelación y seguido el recurso por sus trámites se celebró deliberación y votación en fecha 12 de febrero del corriente año, quedando el recurso concluso para dictar la presente resolución.

TERCERO.- Que en la tramitación del recurso se han observado las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. - En fecha 3 de julio de 2018 se presentó solicitud de Medida Cautelar urgente de embargo de buque identificado en la petición.

La solicitante alegó un crédito marítimo por importe de 15.238,88 euros, 12.788 euros de principal más intereses y costas. Este crédito nace de la ocupación de un amarre previo encargo del operador del barco cuyo embargo se solicita, y que hasta el momento no ha sido abonado, a pesar de los reiterados requerimientos. Afirmó que tenía la característica de ser privilegio marítimo según dispone el artículo 1 del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 12 de marzo de 1999 , que establece: "*1.- Por Crédito marítimo se entiende un crédito que tenga una o varias de las causas siguientes: (entre ellos y a los efectos del presente embargo): n) Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables. Así como en el artículo 4.1, letra d) del Convenio Internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval de Ginebra de 6 de mayo de 1993, que establece: "1. Los siguientes créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque estarán garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque: [...] d) los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicafe."*

El citado Convenio de Ginebra de 12 de marzo de 1999 y los artículos 470 y ss. de la Ley 14/2014 , regulan el embargo preventivo de buques extranjeros con un sistema de numerus clausus de créditos marítimos que autorizan la medida.

El Juez *a quo* denegó la medida razonando que, si bien se invocaba un crédito marítimo, también que éste ostenta privilegio marítimo, el embargo se reclama respecto a un buque que no es propiedad del deudor. Concluyó que no podría presentarse la demanda contra aquel que sufrirá la medida por lo que no procede la adopción del embargo.

Contra este auto se alza la solicitante reiterando los argumentos de su demanda con cita de la resolución de la audiencia provincial de Pontevedra de 27 de noviembre de 2017 y Sentencia 172/2010, de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca, Sección 5ª, de 6 de octubre de 2010 (Roj: AAP IB 581/2010) entre otras.

SEGUNDO.- Centrados los términos objeto de debate, respecto a la decisión apelada que no acordó el embargo preventivo del buque porque entendió que no podría seguirse el juicio contra quien debía sufrirlo debemos partir de los siguientes hechos alegados:

El DIRECCION000 ", de bandera polaca, número de casco NUM000 , registrada bajo el número NUM001 , de 11,97 metros de eslora y 4,20 metros de manga, en la actualidad es propiedad de la empresa **PKO Leasing S.A.** , con domicilio en Al. Rydza-Smiglego, 20, 93-281 Lodz, Polonia.

DON Matías con domicilio en Polonia es demandado en su condición de armador/explotador de la embarcación descrita y parte contratante con la apelante; ello sin perjuicio de dirigir en su momento la demanda principal, contra quien, además, corresponda.

El crédito nace de la ocupación de un amarre previo, encargo del operador del barco cuyo embargo se solicita.

La demanda cuya petición se rechazó en la instancia solicita, el embargo del buque en garantía de un crédito marítimo constitutivo a su vez en la categoría de privilegio marítimo que, sin carácter limitativo, por importe de **DOCE MIL SETECIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS CON OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS(12.738,88 €)** en concepto de principal, más **DOS MIL QUINIENTOSEUROS (2.500,00 €)** que se calculan, por ahora y sin perjuicio de su ulterior liquidación, para intereses y costas, lo que representa un total en concepto de principal, intereses y costas de **QUINCE MIL DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS CON OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS (15.238,88 €)** .



A estos hechos resultan aplicables los arts. 471 y ss de la LNM. Respecto a la competencia el art 471: "1. Será competente para decretar el embargo preventivo de un buque, el tribunal que tenga competencia objetiva **para conocer de la pretensión principal o el del puerto o lugar en que se encuentre el buque** o aquel al que se espera que el buque arribe, a elección del actor que solicita la adopción de la medida cautelar. No obstante, si el buque no llegara al puerto esperado, el tribunal de dicho puerto perderá su competencia.

2. Cuando ordenado el embargo preventivo de un buque, sea otro tribunal español el competente para conocer el fondo del asunto, se mantendrá la medida acordada siempre que la demanda se interponga dentro del plazo fijado por el juez en función de las circunstancias del caso."

Respecto a los privilegios marítimos y la deuda contraída por el armador/explotador del buque -propiedad de la persona jurídica de la misma **nacionalidad** que el pretendido deudor- asiste razón al recurrente respecto a la idoneidad del crédito alegado para proceder al embargo precisamente porque la cualidad de crédito privilegiado permite el embargo del buque propiedad de una persona diferente al deudor en ciertas condiciones.

Así resulta de la literalidad del art. 3, del que se desprende que para que sea posible el embargo, el deudor ha de ser propietario del buque embargado en el momento en el que aquél se practica, **salvo que se trate de un crédito privilegiado**, ejecutable sobre el buque directamente con independencia de su titularidad.

El Auto de 27 de Noviembre de 2017 (**Roj:** AAP PO 3325/2017 - **ECLI:** ES:APPO:2017:3325^a) -con un voto particular que no afecta a la cuestión que nos ocupa- parte para el concreto supuesto que se planteó allí de lo siguiente: "**QUINTO.** - Una de las cuestiones más controvertidas durante la fase de elaboración del Convenio de Ginebra de 1999 fue, precisamente, la determinación de los buques embargables. Tras diversas propuestas, la determinación del objeto del embargo quedó regulada en el artículo 3 del Convenio en un sentido más restrictivo que el previsto en el Convenio de 1952, dado que si el deudor no es el propietario del buque que ha generado el crédito, este bien únicamente podrá ser embargado preventivamente en los supuestos en que una sentencia estimatoria pueda ejecutarse contra ese buque, mediante su venta judicial o forzosa (art. 3. 3º CGEB). Por lo tanto, si deudor (arrendatario o fletador) y propietario no coinciden, el crédito marítimo deberá estar asistido de algún privilegio o estar garantizado con hipoteca naval para poder embargar ese buque cuyo propietario no es el deudor. A diferencia de lo que sucedía con el Convenio de Bruselas, que permitía embargar preventivamente el buque en los supuestos en los que no coincidían la persona del deudor (por ejemplo, un fletador por tiempo o por viaje) y del propietario, en virtud de los créditos marítimos, tanto privilegiados como no privilegiados, del listado cerrado del artículo 1 del Convenio.

De acuerdo con el artículo 3.1º CGEB, el acreedor puede embargar, en determinados casos, "todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo" (el denominado, *offendingship*), es decir, el buque al que el crédito marítimo se refiere y cuya explotación o utilización ha generado dicho crédito o, si se prefiere, del que trae causa el crédito marítimo. Los supuestos concretos en los que se podrá embargar el *offending ship* serán los siguientes: a) si el deudor del crédito era propietario del buque en el momento en que nació el crédito y continúa siendo propietario en el momento de practicarse el embargo; b) si el deudor del crédito era el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito y continúa siendo arrendatario a casco desnudo (o ha pasado a ser propietario) en el momento de practicarse el embargo; c) si el crédito procede de un derecho real de hipoteca, mortgage o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; d) si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque; e) si se trata de un crédito privilegiado (conforme a la normativa aplicable en el Estado en que se solicite el embargo) contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque.

Ahora bien, estos supuestos de embargabilidad, previstos en el apartado 1º art. 3 CGEB, deben interpretarse, como señala la doctrina, junto con la importante limitación contenida en el apartado 3º de dicho precepto. De acuerdo con esta restricción, el embargo de un buque por un crédito cuyo deudor no sea el propietario de dicho buque únicamente será admisible si la sentencia estimatoria puede ejecutarse contra ese buque, mediante su venta judicial o forzosa. **Como consecuencia, los créditos privilegiados y los créditos con garantía real habilitarán para embargar preventivamente un buque cuando el deudor no sea el propietario del buque** Sin embargo, conforme a la normativa española, no será posible embargar un buque **por créditos marítimos no privilegiados y sin garantía real**, cuando el deudor no sea el propietario sino el arrendatario a casco desnudo o el fletador por tiempo o el fletador por viaje, ya que la sentencia que se dictase en relación con el crédito no podría ejecutarse contra dicho buque."

La Audiencia Provincial de Pontevedra en Sentencia núm. 231/2016 de 5 mayo . AC 2016\1010 resolvió: "**TERCERO.- El crédito marítimo con privilegio especial y la extinción del crédito.**



Como se ha expuesto, el art. 483.1 LNM (RCL 2014, 1045) alude a los "titulares de créditos marítimos privilegiados", mientras que los arts. 122 y 480 del mismo texto se remite al Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993 (RCL 2004, 1066).

El art. 4.1 del citado Convenio incluye entre los créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque, **que están garantizados con un privilegio marítimo**, a " los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicable " (letra "d"), a los que el art. 5 del Convenio reconoce preferencia sobre las hipotecas, mortgages y gravámenes inscritos.

No obstante, los privilegios marítimos no tienen carácter indefinido, sino que, con arreglo al art. 9.1 del repetido Convenio, "se extinguirán por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducentes a una venta forzosa "; plazo que, tratándose de créditos por derechos de puerto, empezará a correr " desde la fecha denacimiento de los créditos que esos privilegios garanticen; y no podrá ser objeto de ninguna suspensión ni interrupción " (art. 9.2.letra "b").

En el supuesto enjuiciado, la parte recurrente suscita dos cuestiones en relación con la interpretación y aplicación de las mencionadas normas. Por un lado, se alega que, a cargo del producto de la venta y con carácter previo al pago de los créditos privilegiados han de abonarse los gastos de conservación, **que comprenden los gastos de amarre, dado que la estancia en el puerto contribuye a la conservación** de la embarcación; y, por otro lado, que el crédito privilegiado se extiende desde mayo de 2014 -un año antes de la solicitud de embargo preventivo- y hasta el mes de octubre de 2015, en que el adjudicatario retiró la embarcación.

Por lo que se refiere al primer punto, es verdad que el art. 486.1 LNM, transcribiendo el art. 12.2 del Convenio, dispone que, con el producto de la venta se pagarán, en primer lugar, las costas procesales y los gastos originados por el embargo preventivo o por la ejecución y subsiguiente venta del buque, así como que tales costas y gastos incluyen, entre otros, los gastos de conservación del buque y la manutención de la dotación, así como los sueldos y otras cantidades, y los gastos a que se refiere el artículo 4.1.a) del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, devengados desde el momento del embargo preventivo o desde el inicio de la ejecución.

Empero, aun cuando en abstracto la tesis sobre el significado y alcance de los "gastos de conservación" pudiera tener cierto recorrido en la medida en que, efectivamente, la estancia del buque en puerto coadyuva a su conservación y mantenimiento, lo cierto es que una interpretación literal y sistemática lleva a rechazar dicha tesis, puesto que, primero, se utilizan y distinguen dos conceptos, los "derechos de puerto" y los "gastos de conservación"; segundo, cuando los Estados miembros del Convenio han querido precisar, así lo han hecho, como se observa en la redacción del art. 12.2, donde se hace una remisión específica al art. 4.1.a) del Convenio; y, tercero, si los derechos de puerto o gastos de amarre estuvieran comprendidos en el concepto de "gastos de conservación" que, por esencia, son prededucibles, no tendrían sentido su calificación como créditos privilegiados del art. 4.1.d) del Convenio.

En cuanto al segundo extremo, el recurrente aduce que la factura emitida en fecha 3 de agosto de 2015 y al amparo de la cual la sentencia de instancia redujo la cantidad reclamada por considerar que es el depositario quien debe afrontar los gastos de amarre de la embarcación y no el ejecutado, no puede utilizarse como base para negar el crédito derivado de los derechos de puerto o amarre y que, en todo caso, se emitió por error dado que el depositario respecto del que se expidió carecía de derecho a amarrar la citada embarcación en las instalaciones del MRCYB al precio indicado en la misma y, en cualquier caso, dicha factura no ha sido abonada.

El razonamiento ha de ser acogido en parte. **El art. 8 del Convenio señala con claridad que los privilegios marítimos siguen al buque no obstante cualquier cambio de propiedad, matrícula o pabellón, por lo que, mientras la embarcación permaneció amarrada en el pantalán de la tercerista continuó devengado tales derechos, incluso tras la adjudicación a un tercero.** Nótese que el cambio de depositario no supuso el traslado o la retirada de la embarcación a otro lugar.

Cuestión distinta es que la revisión de la factura aportada revela que se emitió con cargo a un albarán previo, identificado con el núm. NUM000, y su posesión por el destinatario, del que se indica no solo el nombre sino su NIF y dirección, lleva a pensar que entregó precisamente porque fue abonado el importe consignado al pie. Si dicho importe era o no el correcto o si la actora sufrió una equivocación al expresar el concepto y la cantidad, son cuestiones que en absoluto han quedado probadas, por lo que hemos de partir que los derechos devengados a partir de junio de 2015 han sido satisfechos.

En definitiva, **el crédito que goza de privilegio** y, por tanto, ha de ser resarcido con el producto de la venta de la embarcación con preferencia al ejecutante, **es el que resulta de los derechos de puerto devengados entre el mes de mayo de 2014 -el propio tercerista, hoy recurrente, fija aquí la fecha de inicio- y el mes de mayo de 2015, ambos inclusive, esto es, un total de 10.462,37 €.**



En Auto de 25 junio 2015. JUR 2015\243631 dictado por la Audiencia Provincial de Huelva (Sección 2ª): " *Es de aplicación al caso de autos (extremo además no controvertido) el Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, tal y como establece el artículo único del Real Decreto-ley 12/2011, de 26 de agosto (RCL 2011, 1630), por el que se modifica la Disposición Final vigésima sexta de la Ley de Enjuiciamiento Civil (RCL 2000,34 , 962 y RCL 2001, 1892) , y aunque ciertamente en esta se dice que para decretar el embargo preventivo de un buque bastará que se alegue el crédito reclamado y la causa que lo motive y el artículo 3.1.b del citado Convenio permite el embargo de un buque si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo, por su parte el artículo 3.3 del mismo establece que no obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2, el embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada en virtud del crédito solo será admisible si, conforme a la ley del Estado en que se solicita el embargo, se puede ejecutar contra ese buque una sentencia dictada en relación con ese crédito mediante su venta judicial forzosa. Ahora bien, el artículo 4 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993 y que por haber sido objeto de adhesión por el Estado Español (BOE de 23 de abril de 2004) forma parte de nuestro ordenamiento jurídico, y en lo que aquí interesa, recoge entre los privilegios marítimos: d) los créditos o derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y de practicaje. Y estos créditos, según establece el artículo 5 de citado convenio, tienen preferencia sobre las hipotecas, mortgages y gravámenes inscritos, y según el artículo 9 se extinguirán por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento del plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducentes a una venta forzosa.*

En consecuencia, una correcta interpretación de los citados preceptos nos lleva a la lógica conclusión de que solo es posible el embargo preventivo de un buque por deudas contraídas por el arrendatario a casco desnudo del mismo cuando se trate de créditos privilegiados recogidos en el artículo 4 del citado Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993 . En este sentido, y en un caso similar y en relación con el buque de autos, se pronunció el auto de esta Sala de 26 de enero de 2015 (Recurso de Apelación 20/2015), y también en otro caso en cierta medida similar la sentencia de 30 de enero de 2012 de la Sec. 4ª de las Palmas (ROJ: SAP GC 1187/2012).

TERCERO.- La doctrina, interpretando los preceptos que regulan esta institución, tiene resuelto que otras exigencias para adoptar el embargo preventivo, son la acreditación de la embargabilidad del buque y la constitución de una garantía que, como mínimo, habrá de ser el quince por ciento del importe del crédito que se alega. Conforme a las normas procesales, la fianza podrá constituirse en dinero en efectivo, aval solidario de duración indefinida y pagadero a primer requerimiento emitido por entidad de crédito o por cualquier otro medio que, a juicio del Tribunal, garantice la inmediata disposición de la cantidad afianzada. En los últimos años los Juzgados de lo Mercantil venían exigiendo entre el cinco y el treinta por ciento, en función de las circunstancias del caso. Aun cuando el Convenio de Ginebra regula esta fianza con carácter potestativo, a voluntad del Juez, la disposición final vigésima sexta de la Ley de Enjuiciamiento Civil establece que para su práctica, será necesario, en todo caso, la prestación de una garantía que cubra los daños, perjuicios y costas que se pudieran ocasionar. Además, cuando el embargo se declare injustificado o ilícito, por haberse estimado la oposición del deudor a la medida cautelar o porque se rechace la reclamación del crédito por el que se estableció el gravamen, el Juez podrá declarar la responsabilidad del acreedor que exigiera la prestación de una fianza excesiva, como caución sustitutiva para permitir la navegación del buque. **En lo relativo a la embargabilidad, de conformidad con el art. 3 de la Convención, la traba podrá acordarse sobre el buque al que el crédito se refiere, si era propiedad del deudor en el momento de originarse el crédito y sigue siendo de su propiedad en el momento de acordarse el gravamen; si estaba arrendado a casco desnudo por el deudor en el momento también de nacer el crédito y sigue arrendado a su favor o resulta propietario cuando se acuerde el embargo; si el crédito se basa en la hipoteca constituida sobre el buque; si el crédito marítimo se refiere a la propiedad o posesión del mismo; y si el crédito, adeudado por el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero, tiene la consideración de crédito privilegiado .** Por otro lado, también se autoriza el embargo de cualquier otro buque propiedad del deudor siempre que, en el momento de contraerse el crédito, dicho deudor hubiese sido propietario, arrendatario a casco desnudo, fletador por tiempo o por viaje de ese buque. No obstante, en virtud de lo que se acaba de exponer, **no se admitirá el embargo de un buque que no sea propiedad del deudor si conforme a la ley del Estado del Tribunal que acuerde el embargo no puede procederse a la ejecución para el pago del crédito, cuya alegación sirvió para adoptar el embargo. Esta disposición implica que solo será admisible el embargo de un buque que no sea propiedad del deudor al tiempo de acordarse, si el crédito alegado tuviera su razón en una hipoteca, en una controversia en torno a la propiedad o posesión del buque, o se trate de un crédito marítimo privilegiado.**

(SP/DOCT/20442 Ferreiro Rozas MAR).



En este caso, no es hecho discutido que se trata de un privilegio marítimo por lo que procede revocar la decisión y acordar el embargo preventivo.

Para QUIRÓS DE SAS, la aplicación de esta disposición determina que solo será admisible el embargo de un buque que no sea propiedad del deudor al momento de acordarse el embargo, cuando el crédito marítimo alegado tuviere su causa en una hipoteca [art. 1.1 u) del Convenio de Ginebra], en una controversia en torno a la propiedad o posesión del buque [art. 1.1 h) del Convenio], o **bien se tratase de un crédito marítimo privilegiado** (Maritime Lien) (por ejemplo, créditos del art. 4 del Convenio Internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval de Ginebra de 6 de mayo de 1993 o, en su caso, de aquellos otros que puedan ser reconocidos por el Estado de la bandera del buque).

Tal interpretación, resulta en la práctica bastante más estricta en la medida que la reipersecutoriedad que se predica de los créditos privilegiados lo es respecto de privilegios constituidos con anterioridad a la constitución de la deuda, pues la reipersecutoriedad sólo se predica de las sucesivas transmisiones y no afecta a créditos anteriores y en todo caso de existir aquellos quedarán sometidos a los estrictos tiempos de vigencia contenidos en el Convenio de 1993, un año respecto de los créditos prevenidos en el Convenio, seis meses respecto de los previstos en la legislación nacional y sesenta días en caso de venta a tercero de buena fe.

CUARTO.- La estimación del recurso de apelación implica que no procede la imposición de condena en costas ex art. 398 de la LEC .

QUINTO.- Asimismo y de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley Orgánica del Poder Judicial introducida por la LO 1/2009 de 3 de noviembre, en su apartado 8, se acuerda la devolución de la totalidad del depósito constituido para recurrir a la parte apelante.

En atención a lo expuesto, la Sala de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Baleares, acuerda:

PARTE DISPOSITIVA

ESTIMAR el recurso de apelación interpuesto por la Procuradora de los Tribunales D^a MARIA MAGINA BORRAS SANSALONI, en nombre y representación de "YATES BALEARES SERVICIOS NAUTICOS S.L.", contra el Auto de fecha 4 de julio de 2018, dictado por el Juzgado de Lo Mercantil nº 3 de Palma , en los autos de MEDIDAS CAUTELARES PREVIAS nº 442/2018, de que dimana el presente Rollo de Sala, que REVOCAMOS y, en consecuencia, procede:

ACORDAR, inaudita parte y con carácter urgente, el embargo preventivo de la embarcación extranjera " DIRECCION000 ", de bandera polaca, registrada bajo el número NUM001 , que se encuentra en el amarre número 95, pantalán F, del Club Marítimo San Antonio de la Playa; en reclamación y garantía del importe del principal del crédito alegado cuantificado por el momento en DOCE MIL SETECIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS CON OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS (**12.738,88 €**), más la suma de dos mil quinientos euros (2.500,00 €) en concepto de estimación prudencial de intereses y costas del procedimiento de embargo y del procedimiento principal en ratificación del embargo, PREVIA CONSTITUCIÓN POR EL SOLICITANTE DE LA FIANZA POR IMPORTE DEL 15% del importe del crédito que se reclama, sirviendo el presente Auto de Mandamiento en forma a la Comisión Judicial que haya de practicarle, a menos que de contrario se preste fianza bastante y suficiente para responder de las sumas que por la presente se reclaman, acordando igualmente que la embarcación embargada o la fianza para el levantamiento de la misma queden en garantía de la sentencia que en su día se pronuncie sobre el fondo del asunto.

No procede imposición de condena en costas devengadas en ninguna de las dos instancias.

Procedase a la devolución del depósito constituido para recurrir a la parte apelante.

Así por este Auto, lo mandan y firman los Ilmos. Sres. Magistrados arriba indicados. Doy fe.