

**CONVENCIÓN DE GINEBRA
de 1999 SOBRE
ARRESTO DE BUQUES**

Dr. Leandro VIDAL BÉRTOLA

Normas involucradas

- Código de Comercio uruguayo
- Ley 13.855 que aprueba la Convención de Privilegios e Hipotecas Marítimas
- C.G.P. facultades cautelares del Art. 535, medidas conservatorias o de urgencia
- Ley 18.803 de Embargo y Arresto de buques de Agosto de 2011
- Ley 19.246 de modernización del Derecho Marítimo de Setiembre 2014
- Tratado de Derecho de la Navegación Comercial Internacional de Montevideo 1940

Privilegios e Hipotecas =/=

Créditos marítimos (privileg. o no)

A – Privilegios Marítimos.

Concepto de “lien” del common law: sigue a la nave aunque cambie de dueño y tiene preferencia sobre la hipoteca (derecho real)

B – CREDITOS:

- Marítimos Privilegiados (Art. 1037 C.Com), “cuando un buque sea ejecutado o vendido judicialmente”, son personales y operan fuera de la quiebra (2368 C. Civil)
- Marítimos comunes
- Comunes o ajenos al buque (no marítimos)

TIPOS DE EMBARGOS

A – Embargos ejecutivos.

Con sentencia o laudo arbitral firme, o acuerdo homologado judicialmente.

B – Embargos preventivos o cautelares: para asegurar el resultado de un juicio.

Requisitos:

- 1) Humo de buen derecho
- 2) Peligro de frustración del derecho
- 3) Contracautela

Régimen del Código de Comercio para el Arresto de Buques

- **Arts. 1040 y 1041:** restricciones al embargo de buques: solo en el puerto de su matrícula y por créditos privilegiados. No pueden embargarse buques cargados salvo por deudas para aprovisionar ese viaje.
- **Art. 1042:** “Los buques extranjeros surtos en los puertos de la República, no pueden ser detenidos ni embargados, aunque se hallen sin carga, por deudas que no hayan sido contraídas en territorio de la República, en utilidad de los mismo buques o de sus cargas, o a pagar en la República”.

Régimen del Código de Comercio para el Arresto de Buques

- Interpretación uruguaya (Mezzera) los buques de bandera extranjera no se pueden embargar.
- C.G.P. Art. 535 Jurisdicción mas próxima: permite medidas cautelares sobre bienes que se encuentren en territorio nacional.
- Jurisprudencia dividida. Incertidumbre.
- Posición Juzgado Letrado de 7° Turno año 2018

Anteproyecto Ley AUDM

- Poder ejecutivo separó dos bloques: embargo de buques con el resto
- Año 2011: La ley N° 18.803 de Embargo y Arresto de Buques de bandera nacional o extranjera
- Nos basamos en el modelo argentino: La Ley Navegación
- Año 2014: Nueva Ley de Derecho Marítimo N° 19.246, modernización del DM

Nuevo régimen DE EMBARGO DE BUQUES

- Deroga las restricciones del Código de Comercio Arts. 1040, 1041 y 1042 (art. 8 Ley N° 19.246) referente al embargo de buques
- Distingue (Art. 3) el embargo (registral) para buques de bandera nacional, del arresto o prohibición de salir de aguas jurisdiccionales y sus puertos (buques extranjeros)
- Permite ampliamente el embargo por créditos marítimos privilegiados (Fuente: arts. 531 y 532 de la Ley de Navegación Argentina)
- Régimen especial para embargos preventivos

Régimen especial para Embargos Preventivos:

- Tanto para buques nacionales como extranjeros
- Debe justificar sumariamente la apariencia de buen derecho (Art. 4)
- Se presume evidente el peligro de lesión o frustración del derecho por el hecho de estar designado el buque a la navegación
- Urgencia en decretar y levantar la medida: 24 hs
- Establece un monto para la contracautela (Art. 5):

La suma que resultare menor de:

- A) suma reclamada mas 20%, o
- B) Costo de estadía 10 días mas 20%

Régimen especial para Embargos Preventivos:

- Art. 4.1 de Ley 19.246 permite las cartas de garantía de los P&I Club
- Competencia: cuando el buque se encuentre en aguas jurisdiccionales uruguayas (Art. 7)
- Competencia en el Fondo del Asunto: fórum arresti (Art. 9)
- Régimen especial contracautela para buques pesqueros y créditos laborales

LEY N° 18.803 DE EMBARGO DE BUQUES

Buques de bandera NACIONAL (Art. 1°):

A) Créditos marítimos privilegiados

B) Créditos comunes derivados de su explotación o de la navegación del buque (marítimos)

- Se aplica el régimen de la Ley: no necesita justificar el peligro de frustración del derecho (Art. 4°), rigen normas sobre contracautela, embargo y levantamiento (24 horas y P&I)
- Créditos comunes ajenos al buque, se permite embargar por procedimiento de la ley común

LEY N° 18.803 DE EMBARGO DE BUQUES

Buques de bandera EXTREÑERA (Art. 2°):

A) Por créditos marítimos privilegiados

B) Deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del buque o de sus cargas, o a pagar en la República o que sean exigibles ante los tribunales del país (Marítimos comunes y comunes)

C) Reclamos de responsabilidad extracontractual derivada de la actividad del buque (abordaje, asistencia y salvamento, contaminación marina)

D) Sistership arrest: deudas contraídas por otro buque del mismo propietario o armador

PRIMER PROBLEMA:

¿Qué ley define si el crédito es privilegiado (literal A art. 1 y 2)?

Tres posiciones:

- **Lex Fori, califica como categoría embargo: posición tradicional, sostenida por Operti y AUDM anteproyecto.**
- **Ley aplicable al crédito o contrato principal (califica como categoría bienes)**
- **Ley de la bandera (Gonzalo Lorenzo – Art. 2 TDNCIM 1940)**

PRIMER PROBLEMA:

- Solución después de la Ley N° 19.246
- Art. 7 Ley 19.246: en cuanto a la Jurisdicción y Ley aplicable se remite al Tratado de Montevideo de 1940 de Navegación Comercial Internacional (TMNCI)
- Art.3 TMNCI : Los privilegios y demás derechos reales se rigen por la ley de bandera
- Art.4 TMNCI : El embargo se rige por la ley de situación. “El derecho de embargar y vender judicialmente un buque, se regula por la ley de su situación”.

TMNCI 1940

- **Art. 2°** - La ley de la nacionalidad del buque rige todo lo relativo a la adquisición y a la transferencia de su propiedad, a los privilegios y otros derechos reales, y a las medidas de publicidad que aseguren su conocimiento por parte de terceros interesados.
- **Art. 3°** - Respecto de los privilegios y otros derechos reales, el cambio de nacionalidad no perjudica los derechos existentes sobre el buque. La extensión de esos derechos se regula por la ley de la bandera que legalmente enarbolaba el buque en el momento en que se operó el cambio de nacionalidad.
- **Art. 4°** - El derecho de embargar y vender judicialmente un buque, se regula por la ley de su situación.

SEGUNDO PROBLEMA:

Art. 2) Los buques de bandera extranjera se pueden embargar por créditos marítimos privilegiados (lit. A).

No dice nada, quedan fuera de la posibilidad de embargar:

- los créditos marítimos no privilegiados.
- Los créditos comunes ajenos al buque o a la navegación
- Ej. deudas de contratos chárter party, fletamento y arrendamiento de buque, deudas de construcción, reparación, astillero, remolque, etc.

SOLUCION AL SEGUNDO PROBLEMA:

Proyecto de Ley de AUDM:

1) incorpora la redacción del literal b) del Art. 1 al Art. 2: “f) Por créditos comunes derivados de la explotación o la navegación del buque”.

2) No hay consenso respecto a qué hacer respecto a los créditos comunes ajenos al buque (inc. final Art. 1 lo permite para los nacionales por el régimen de la ley común)

OTROS PROBLEMAS

TERCER PROBLEMA:

¿Cuáles créditos considera el juez privilegiados:

- 1) Los de la Convención de 1926?
- 2) Los del Código de Comercio?
- 3) Ambos?

La Ley 18.803, no distingue. Ambos

CUARTO PROBLEMA: plazo de caducidad del privilegio (1 año, o 6 meses para los créditos por suministro)

POSIBLES SOLUCIÓN A LOS PROBLEMAS

1) REFORMA DE LA LEY NACIONAL?

Anteproyecto de ley de AUDM.

2) RATIFICACIÓN DE UN TRATADO:

Convención de Bruselas de 1952

Convención de Ginebra de 1999

CONVENCIÓN DE GINEBRA 1999 SOBRE ARRESTO DE BUQUES

- No tiene problemas de derecho aplicable
- Enumera los créditos marítimos que permiten arrestar
- Permite arrestar a cualquier buque sea la bandera que sea (elimina el problema de las banderas de conveniencia Bruselas)
- *Art.8) El presente Convenio se aplicará a todo buque que navegue de la jurisdicción de un Estado Parte, enarbole o no pabellón de un Estado parte.*

PLAZO PARA DEMANDAR

- ⊙ No hay una norma clara como en nuestro derecho (30 días)
- ⊙ Sólo prevé qué pasa si el tribunal que arrestó no tiene competencia en el fondo o si declinó competencia (art. 7)
- ⊙ En ese caso el juez fija un plazo para presentar la demanda en el otro tribunal

CONVENIENCIA O NO DE LA RATIFICACIÓN DE GINEBRA 1999

- Ley 18.803 resuelve de forma correcta y clara el tema de embargo y arresto de buques
- Convención de 1999 es un tanto mas compleja
- AUDM ya se expresó por una ley nacional y no por la ratificación de alguna convención
- Ley nacional es mas específica y se adapta a la problemática nacional
- Los problemas actuales se solucionan con una correcta aplicación de la normas de DIPr y/o con la modificación que propone la AUDM
- NO entiendo conveniente la ratificación
- Los ámbitos de aplicación se superponen