

La nueva ley de embargo y arresto de buques. Análisis desde una perspectiva del Derecho Internacional Privado

Dra. Ma. Victoria Zorrilla Ferrés

1.- Antecedentes

Entre los años 2008 y 2009, la AUDM elaboró un proyecto de ley de actualización de normas de Derecho Marítimo.

En el mismo, se trató de actualizar algunas normas de nuestro Código de Comercio que datan del siglo XIX, generadoras de varios litigios con sentencias contradictorias y, sobre las cuales, había cierto consenso por parte de los distintos sujetos del quehacer marítimo para adaptarlas a la navegación en el siglo XXI. En la misma se utilizaron como fuentes, por ser las más cercanas a nuestra tradición y realidad, la legislación argentina y chilena, las Convenciones Interamericanas de Derecho Internacional Privado y los Tratados de Montevideo.

Dicho proyecto contaba con normas sobre inspecciones de la carga, actuación de los peritos en materia marítima, reglamentación de la prescripción, embargo y arresto de buques, abandono liberatorio y normas de derecho internacional privado marítimo.

Pero en el transcurso del 2011, debido a varios sucesos de embargos extorsivos recaídos sobre buques pesqueros de bandera extranjera que tenían como base reclamos laborales, se desglosó el capítulo referente a embargo y arresto de buques y se le incorporó normas específicas para buques pesqueros, siendo sancionado y promulgado como Ley con el N° 18.803 del 26 de agosto de 2011.

Lamentablemente, en su pasaje por el Parlamento, se eliminó lo dispuesto en materia de seguros de P&I club rompiendo el equilibrio que existía en el proyecto,

ya que si bien, por un lado se facilitaba el sistema para la traba de embargos también se facilitaba el levantamiento de los mismos admitiendo como garantía los seguros de los cubes de Protección e Indemnización, haciendo más dinámico el sistema.

2.- Régimen anterior sobre embargo y arresto de buques

El sistema del Código de Comercio restringía enormemente el embargo de buques de bandera extranjera considerando que la jurisdicción adecuada para embargar un buque es la del país de la bandera y no al del lugar de situación.

El Código de Comercio hace una doble distinción: por un lado, los embargos solicitados sobre un buque de bandera nacional y sobre un buque de bandera extranjera y, a su vez, distingue entre un embargo solicitado en base a créditos privilegiados o en base a créditos comunes.

A) Embargo de buques y jurisdicción de la bandera

Los artículos 1040 y 1042 del Código de Comercio consagran, en forma rigurosa, el principio de jurisdicción del país de bandera para el embargo aplicándose tanto a los buques de bandera nacional como a los de bandera extranjera y, a su vez se aplica tanto a los créditos comunes como a los privilegiados.¹

Art. 1040 C.COM: *Por las deudas del propietario, cualquiera sea su número y clase, excepto las mencionadas en los arts. 1037 y 1038, sólo puede ser detenido, embargado y vendido el buque en el puerto de matrícula.*

Dicho artículo restringe el embargo estableciendo como jurisdicción competente y exclusiva la de los tribunales del país de la bandera.

Se entiende que el legislador optó por dicho punto de conexión pensando en el juicio ejecutivo y su posterior subasta.

¹ FRESNEDO, Cecilia "Problemas para el arresto cautelar de buques en Uruguay: otra vez sobre el principio de jurisdicción más próxima", en Revista de Transporte y Seguros N° 13 pág. 182

Este punto de conexión, hoy día, no condice con la realidad moderna de buques que navegan bajo bandera de conveniencia o complacencia, son buques que jamás tocan el puerto de matrícula (Ejemplo: Buque tanque M.T. TOUR de TRB 81.295 bandera de BOLIVIA). En este caso el buque resultaría inembargable.

A pesar de ello, este principio es reiterado por el artículo **Art. 1042 C. COM:**

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 el territorio de la República y en utilidad de los mismos buques o de sus cargas, o a pagar en la República.

B) Restricciones exclusivas para los créditos comunes

Por otro lado, cabe agregar respecto de los créditos comunes, que el artículo 1040 establece que el embargo procede “***...después de haberse intentado las acciones competentes.***”

Está claro que esta disposición se aplica para los casos de embargos ejecutivos donde se practican acciones previas a él pero, si se tratara de un embargo preventivo, por definición las acciones competentes no pueden haberse intentado aún.

C) Restricciones aplicables por igual a los créditos comunes o créditos privilegiados

Si bien vimos que el artículo 1040 no se aplicaba a los créditos privilegiados, el artículo 1041 agrega que:

“Ningún buque cargado y pronto para hacer viaje podrá ser embargado ni detenido por deudas de su dueño o armador, sea cual fuere su naturaleza y privilegio, a no ser que se hubiesen contraído para aprestar y aprovisionar el buque para aquel viaje y no el anterior o anteriores.”

Es una disposición bastante anacrónica teniendo en cuenta que hoy día los buques no pasan más de algunas horas en puerto y siempre están cargados y prontos para hacer viaje.

D) Embargo de buques de bandera extranjera

Del art. 1042 surgía que los buques de bandera extranjera surtos en puertos de la República no pueden ser detenidos ni embargados por los tribunales nacionales, salvo en los casos de embargos por deudas ***“contraídas en territorio de la República y en utilidad de los mismos buques, o a pagar en la República.”***

E) Ratificación la convención de Bruselas de 1926 sobre privilegios e hipotecas

Por otro lado, si bien Uruguay ratificó la Convención de Bruselas de 1926 sobre privilegios e hipotecas marítimos, incorporando en nuestro derecho el concepto de “lien” y dotando a dicho créditos con privilegios de carácter real nunca ratificó la Convención de Bruselas de 1952 sobre embargo de buques.

Por lo que, a pesar de tener un “lien” o privilegio de carácter real sobre el buque de bandera extranjera conforme a las disposiciones de la Convención, el derecho del acreedor privilegiado a arrear el buques se veía limitado por las disposiciones recién vistas de nuestro Código de Comercio.

Resumen:

- Créditos privilegiados: Arts. 1037 y 1038 C.Com. (Privilegios personales)
- RATIFICÓ LA CONVENCIÓN DE 1926 SOBRE PRIVILEGIOS E HIPOTECAS
- Créditos privilegiados: Los que enumera la Convención (Privilegios reales (“liens”))
- NO RATIFICÓ LA CONVENCIÓN DE 1952 SOBRE EMBARGO DE BUQUES

F) Solución

Se encontró a través del embargo preventivo y, como en toda medida cautelar se debía cumplir con todos los requisitos básicos de las mismas, esto es: periculum in mora, fumus bonis juris y contracautela. Con las complicaciones que ello trae

aparejado en la materia ya que estos extremos debían ser acreditados en un plazo sumamente breve.

El extremo más complicado de cumplir fue el de la contracautela por eventuales daños al buque. Principalmente en lo que hace a la fijación del monto de la contracautela

A ello había que sumarle la problemática que generaba las disposiciones de nuestro Código de Comercio en materia de embargo de buques

Surgieron encontradas posiciones doctrinarias y jurisprudenciales respecto a si las prohibiciones del Código de Comercio continuaban vigentes a pesar de lo dispuesto en artículo del 535.1 del CGP y del artículo 10 de la Convención Interamericana sobre Cumplimiento de Medidas Cautelares (CIDIP II), los cuales consagran el principio de la jurisdicción más próxima en materia de medidas cautelares.

*“Cualquiera sea la jurisdicción internacionalmente competente para conocer en el litigio y **siempre que el objeto de la medida se encontrare en territorio nacional**, los tribunales de la República podrán ordenar y ejecutar, a solicitud fundada de parte, todas las medidas conservatorias o de urgencia, cuya finalidad sea garantizar el resultado de un litigio pendiente o eventual.”*

Ello dio a lugar a sentencias contradictorias provocando una absoluta incertidumbre jurídica.

Hubo casos en que en primera instancia se hizo lugar al embargo y arresto de un buque extranjero. Pero una vez finalizada la medida, se discutía si había sido legítima o no, reclamándose daños y perjuicios, obteniendo sentencias favorables al respecto.

3.- Sistema actual. Análisis de la Ley Nº 18.803

Dicha ley buscó traer certeza jurídica a los problemas interpretativos planteados estableciendo normas claras sobre el embargo y arresto de buques de bandera nacional y extranjera.

Teniendo en cuenta que se planteaban discusiones respecto a si el embargo sobre buques, principalmente sobre los de bandera extranjera, traía o no aparejado el arresto, es que se estableció expresamente la solución distinguiendo si el mismo recaía sobre buques de bandera extranjera o de bandera nacional.

A) Embargo y arresto

a. Introducción

Generalmente, las medidas cautelares que se traban sobre los buques son: el embargo, el arresto y el secuestro.

I) **Embrago**: *latu sensu*, medida cautelar destinada a garantizar directamente el resultado del juicio. Se ha entendido, por parte de la doctrina, que el embargo trae aparejado la indisponibilidad del bien; en cambio otros, han sostenido que trae aparejado, no ya a indisponibilidad de éste sino la inoponibilidad de su enajenación al embargante. Aceptación que toma la ley para los buques de bandera nacional.

II) **Secuestro**: medida cautelar por el cual se realiza el desapoderamiento del bien embargado, y que, en el caso de bienes muebles cuyo embargo no se inscriba en un Registro Público, hace efectivo el mismo.

III) **Arresto**: implica únicamente la prohibición de salida *de las aguas de la República y de sus puertos*. Consiste en la detención del buque, más no conlleva su desapoderamiento. Es una medida territorial de urgencia que tiene como único efecto localizar e inmovilizar al buque en determinada jurisdicción, a fin de hacer posible la adopción de otra medida cautelar que garantice el resultado del juicio sobre el fondo.²

b. Buques de bandera nacional

El artículo 1º regula la medida cautelar respecto de los buques de bandera nacional de la siguiente manera:

² FRESNEDO, Cecilia “Embargo de buques como medida cautelar en el Derecho internacional Privado uruguayo”, en Revista de Transporte y Seguros N° 10 pág. 145.

“El embargo o arresto (prohibición de salir de las aguas de la República y de sus puertos) de buques de bandera nacional puede ser decretado de acuerdo a las normas de la presente ley:

*A) Por **créditos marítimos privilegiados.***

*B) Por **créditos comunes** pero derivados de su explotación o de la navegación del buque.*

Los embargos preventivos por créditos comunes ajenos al buque, a su explotación o la navegación, deberán reunir para su procedencia, los requisitos exigidos por la ley común.”

Y, en el Art. 3 inc. 1 se regulan las consecuencias de dicha medida, a saber:

*“El embargo de buques de bandera nacional implicará la **inoponibilidad de su enajenación al embargante** desde la fecha en que el mismo se inscriba en el Registro Nacional de Buques a cargo de la Escribanía de Marina. **Obstará asimismo a que se otorgue el cese de bandera.** El embargo cautelar no determinará el arresto, ni el desapoderamiento y secuestro de la nave u otras medidas similares que impidan la explotación del buque, en tanto el tribunal no las decrete en forma expresa.”*

Como se puede ver, continúa con la regla general en materia de embargos (art. 380.1 C.G.P.), esto es: se traba con el decreto de juez y se efectiviza con la inscripción en el Registro respectivo.

c. Buques de bandera extranjera

Respecto de éstos, el artículo 2º establece en qué casos procede el embargo o arresto:

“El embargo o arresto (prohibición de salir de las aguas de la República y de sus puertos) de un buque de bandera extranjera procederá:

A) Por créditos marítimos privilegiados.

Aplicando nuestras normas estos serían los créditos regulados en los artículos 1037 y 1038 del Código de Comercio y los regulados por la Convención Internacional sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas (Bruselas 1926) ratificada por Ley Nº 13.855 de 4 de junio de 1970.

B) Por deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del mismo buque o de sus cargas, o a pagar en la República, o que sean exigibles ante los tribunales del país.

Son créditos a los que les sería aplicable la ley nacional conforme a las normas de conflicto de nuestro DIPr

C) Por reclamos originados en responsabilidad extracontractual derivada de la actividad del buque.

Como ser el abordaje, asistencia y salvamento, contaminación.

D) Por deudas de las indicadas en los literales A), B) y C) precedentes que hayan sido contraídas por otro buque que pertenezca o haya pertenecido, cuando se originó el crédito, al mismo propietario o armador.”

Introducción del concepto del *sistership arrest* del derecho anglosajón.

Conforme acabamos de ver, la ley establece que el embargo de bandera extranjera procede, entre otros, ante créditos marítimos privilegiados. Pero, ¿cuándo estamos ante un crédito marítimo privilegio? ¿En función de qué ley debemos determinar la naturaleza privilegiada o no del crédito? La ley no lo establece.

Ésta se limita únicamente a regular la jurisdicción, pero no la ley aplicable, ya que cuando ésta fue proyectada, no había habido interpretaciones ni planteos por la jurisprudencia ni doctrina al respecto³.

³ AGUIRRE RAMIREZ, Fernando, “Embargo y arresto de buques”, Revista de Legislación Uruguay 2012 (julio) p. 37

➤ **Requisitos de procedencia y ejecución de la medida cautelar**

➤ La lex fori como ley aplicable (Posición de Opertti)

Siempre se calificaban los créditos privilegiados conforme a la lex fori siguiendo la posición de Opertti, quien sostenía que los requisitos para el otorgamiento de una medida cautelar debían regirse por la ley del propio tribunal interviniente.

Posición que siguió la jurisprudencia hasta el advenimiento de la nueva ley.

Se considera hoy día que esta posición ya no es sostenible, ya que a partir de la CIDIP II sobre Medidas Cautelares se comienza a distinguir entre los requisitos de fondo (que atañen a la procedencia de la medida) de los requisitos de ejecución (requisitos procesales), regulando los primeros por la ley del Estado competente en el asunto de fondo y los segundos por la ley del Estado donde la medida cautelar ha de cumplirse.

➤ Ley aplicable del crédito (Posición de F. Aguirre) ⁴

Para determinar si estamos ante un crédito privilegiados, debemos recurrir al tratado internacional vigente que nos vincule o, en caso contrario a lo dispuesto por nuestras normas de DIPr de fuente nacional, en este caso, el apéndice del Código Civil.

Éste, en su artículo 2399 establece que los actos jurídicos se rigen “en cuanto a su existencia, naturaleza, validez y efectos, por la ley del lugar de su cumplimiento”.

Sostienen que el carácter privilegiado o no de un crédito es parte de su naturaleza por lo que debería seguir la ley aplicable al crédito principal, esto es, la ley aplicable al propio crédito sería la que definiría si tiene o no privilegio.

⁴ AGUIRRE RAMIREZ, Fernando, “Embargo y arresto de buques”, Revista de Legislación Uruguay 2012 (julio) p. 40

➤ Ley de la bandera del buque (Posición de G. Lorenzo)⁵

Comienza haciendo una distinción sobre cuál debe ser el derecho aplicable a la relación jurídica que origina el crédito, y por otro lado, cuál es el derecho aplicable que otorga el privilegio.

Expresa que teniendo en cuenta que los privilegios a que refiere la ley son aquellos que tienen una preferencia sobre el buque en caso de venta, sumado al hecho de que ciertos privilegios tienen un derecho de persecución de la nave, en cualquier mano que se encuentre, sostiene que debemos concluir que los privilegios que protege esta ley están íntimamente relacionados a la cosa aun cuando no puedan considerarse derechos reales.

En consecuencia, más que aplicarse la ley que regula el acto jurídico que dio origen al crédito (lugar de cumplimiento, art. 2399 C.C.), debemos recurrir a la ley que reglamenta la propiedad y los derechos reales así como todos los que siguen al buque en cualquier mano en que esté.

Al haber un vacío en nuestro DIPr de fuente nacional en la materia debemos remitirnos a los fundamentos de leyes análogas (art. 17 C.C.), estando consagrados en los artículos 2 y 3 del Tratado de la Navegación Comercial de Montevideo de 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.”

⁵ LORENZO, Gonzalo, “Jurisdicción más próxima y forum arresti. Aspectos de Derecho internacional Privado en la nueva ley de embargos y arrestos de buques”. Revista de Legislación Uruguaya 2012 (julio) p. 64.

Por lo que concluye que la ley de la nacionalidad del buque es la que determina cuáles son los créditos privilegiados y qué alcance tiene cada privilegio (el plazo de vigencia del privilegio, la existencia de derecho de persecución, la prelación respecto de otros derechos, etc.).

➤ **Calificación de los créditos marítimos privilegiados:**

En la primer posición se calificaron a los mencionados créditos como parte integrante de la medida cautelar en sí por lo que se sostuvo que, como medida de naturaleza procesal debía regularse por la ley del foro.

En este caso, teniendo en cuenta la evolución del DIPr en la materia y el *depeçage* que hoy día tiene lugar sobre la medida cautelar, de regular por una ley diferente la procedencia de la misma respecto de su ejecución, cabría sostener que la ley aplicable a éstos sería entonces la del juez internacionalmente competente conforme al asunto de fondo, esto es, del crédito en sí. Será la norma interna de dicho estado el que me determine si estamos ante un crédito privilegiado o no.

En la segunda y tercera posición, se los califica en forma autónoma y se presentaría como una cuestión previa a resolver antes de decretar el embargo, ya que para ello primero debo estar en presencia de un determinado tipo de crédito conforme a la ley en estudio:

- A) Calificada como crédito (acto jurídico) y se resolvería por la ley aplicable a éste. Cuando la norma de conflicto me remita al derecho extranjero, será conforme a la norma interna de este Estado la que determinará si estamos o no ante un crédito privilegiado.

Como se puede observar, si bien éstos fueron calificados de manera diferente a la primer posición se llega a la aplicación de la misma ley, esto es, la ley aplicable al crédito.

- B) Desglosa al crédito privilegiado en, por un lado, el crédito y por otro el privilegio. Es decir, hace un desmembramiento de esa relación y lo

desglosa en dos categorías diferentes. Resolviendo la ley aplicable al privilegio a través de lo dispuesto en el Tratado de Navegación ya mencionado alegando el vacío en nuestras normas de DIPr de fuente nacional.

En este último caso, si aplicáramos el Tratado de Montevideo, conforme a esta última posición, no se debería aplicar el artículo 2 ni 3 *ejusdem* sino el artículo 4 ya que, conforme a éste *“El derecho de embargar y vender judicialmente un buque, se regula por la ley de su situación”*

En este Tratado, cuando el crédito se presenta como un requisito para la procedencia del embargo, esto es, para tener “derecho a embargar” la ley aplicable a los mismos es el lugar de situación, que en este caso sería siempre Uruguay ya que, conforme a nuestro derecho se reputan situados en el país a los buques que se encuentren en aguas jurisdiccionales uruguayas.

En cambio, si se presenta el crédito privilegiado como categoría autónoma analizada, no ya como requisito para la procedencia de la medida cautelar, si no para determinar qué tipo de derechos se tiene sobre el buque, así como su orden de prelación a la hora del cobro, etc., en este caso es que resultaría aplicable el artículo 2 y 3 del Tratado y regiría la ley de la bandera del buque.

Ahora, otra posición podría ser el calificar a los créditos marítimos privilegiados como una categoría autónoma de los demás créditos. Lo cual traería aparejado el vacío normativo respecto de nuestro DIPr. de fuente nacional el cual, colmándolo con los fundamentos de leyes análogas, habría que recurrir a la Convención de Bruselas de 1926 (ley posterior al Tratado de Montevideo de 1940) que contiene normas materiales al respecto. Al aplicar la misma como integrante de una norma de DIPr nacional tendría efectos territoriales y no ya extraterritoriales.

En lo personal, considero que cuando el crédito marítimo privilegiado se presenta como requisito de procedencia para el embargo, existe un vacío normativo en nuestro DIPr de fuente nacional y lo integro con el artículo 4 del Tratado de

Navegación ya que es una norma específica para el embargo de buques y no ya lo dispuesto en la CIDIP II sobre medidas cautelares en general, por lo que resultaría aplicable la *lex fori*.

Ahora bien, ¿qué efectos tiene la medida cautelar sobre los buques de bandera extranjera?

La respuesta la encontramos en el inc. 2 del artículo 3, el que dispone lo siguiente:

“El embargo de buques (de bandera o matrícula extranjera) implicará siempre el arresto, salvo expresa autorización del tribunal.”

Como se puede observar, el único efecto que tiene el embargo sobre el buque es la prohibición de salida de puerto o de las aguas jurisdiccionales nacionales.

Conforme a G. Lorenzo el embargo debería registrarse en el puerto de matrícula conforme a nuestras normas de DIPr en materia de forma de los actos registrales.

En lo personal, no coincido con su posición ya que la ley es bien clara a la hora de establecer el efecto de la medida y esta es la interdicción de salida o arresto y no ya la inoponibilidad de su enajenación al embargante.

B) Jurisdicción más próxima

La ley recoge el principio de la jurisdicción más próxima que ya había sido plasmada en nuestro derecho positivo a través de:

- 1) Norma de DIPr de fuente internacional: artículo 10 de la Convención Interamericana sobre Cumplimiento de Medidas Cautelares (CIDIP II) (Ley N° 14.953 de 18/12/79) vinculándonos al día de hoy con Argentina, Colombia, Guatemala, Paraguay y Perú.
- 2) Norma de DIPr de fuente nacional: artículo 535.1 del CGP (1989).
- 3) Norma de DIPr de fuente internacional con especial referencia a buques: artículo 4 del Tratado de navegación Comercial Internacional de Montevideo 1940.

ART. 10 CIDIP II

*“Las autoridades jurisdiccionales de los Estados Partes en esta Convención ordenarán y ejecutarán, a solicitud fundada de parte, **todas las medidas conservatorias o de urgencia que tengan carácter territorial** y cuya finalidad sea garantizar el resultado de un litigio pendiente o eventual. Esto se aplicará **cualquiera sea la jurisdicción internacionalmente competente** de alguno de los Estados Partes para conocer el fondo del asunto, **siempre que el bien o derecho objeto de dicha medida se encuentre dentro del territorio sujeto a la jurisdicción de la autoridad a la cual se la solicite....”***

Solución que es reiterada por el artículo 535.1 del C.G.P.

A su vez, el artículo 4 del Tratado de Navegación Comercial (Montevideo, 1940) establecía que el derecho a embargar y vender judicialmente un buque se regulaba por la ley de sus situación.

Como ya se expresara anteriormente, debido a las interpretaciones y sentencias contradictorias respecto a si dichas disposiciones derogaban o no los artículos 1040 a 1042 del Código de Comercio se decidió “cortar por lo sano” y establecerlo a texto expreso en la ley.

Es así que en su artículo 7º, establece que:

*“Cualquiera sea la jurisdicción internacionalmente competente para conocer en el litigio de fondo, los tribunales de la República podrán ordenar y ejecutar a solicitud fundada de parte, **todas las medidas cautelares, conservatorias o de urgencia** cuya finalidad sea garantizar el resultado de un litigio pendiente o eventual, **respecto a buques que se encuentren en aguas jurisdiccionales uruguayas.***

Si bien, conforme a dicha disposición habría competencia para tomar las medidas cautelares sobre buques de bandera extranjera que se encuentren en aguas jurisdiccionales uruguayas, habrá que tener en cuenta la limitante establecida por

los apartados 2 y 3 del artículo 28 de la CONVEMAR (UNCLOS) respecto de buques de bandera extranjera que se encuentren en el mar territorial⁶.

Para que proceda esta medida cautelar de urgencia la ley exige:

- Que el peticionante justifique sumariamente –esto es, en forma breve y precisa⁷- la apariencia de un buen derecho (*fumus bonis juris*)
- No exige el peligro de lesión o frustración del derecho ya que lo presume evidente por el solo hecho de estar destinado el buque a la navegación (art. 4.1) excepto respecto de los buques de bandera nacional sobre los que se pretenda el arresto del mismo donde se deberá fundamentar en forma estricta dicho peligro (art. 4.2), (*periculum in mora*).
- Exige contracautela fijando la propia ley el monto de la misma (art. 5) el cual se calculará en función del que resultare menor de los siguientes dos parámetros:

A) La **suma reclamada más un 20%** (veinte por ciento).

B) Un estimativo del **costo de estadía del buque en puerto durante un máximo de diez días más el 20%** (veinte por ciento).

- Esto último deberá ser acreditado por el peticionante, mediante certificado de un perito naval inscripto en el Registro de Peritos Navales a cargo de la Prefectura Nacional Naval.

Una vez cumplidos los extremos *“la medida cautelar a trabarse como el levantamiento de la misma se proveerán y cumplirán...dentro de las veinticuatro horas de presentada la solicitud, debiendo comunicarse en forma inmediata a la*

⁶ **“Artículo 28.- Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros...2.** *El Estado ribereño no podrá tomar contra esos buques medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso. 3. El párrafo precedente no menoscabará el derecho del Estado ribereño a tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque extranjero que se detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores.”*

⁷ La Real Academia Española define “sumaria” como: Reducido a compendio. Discurso sumario. Exposición sumaria. Y “compendio” como: Con precisión y brevedad.

autoridad marítima (Prefectura Nacional Naval o prefectura del puerto respectivo)."
(Art. 6)

C) Forum arresti

Es una nueva base de jurisdicción directa consagrada para el reclamo de los créditos que dieron origen a un embargo preventivo de buques bajo la ley en estudio⁸.

Conforme a la misma, el arresto de un buque de bandera extranjera implica una competencia acumulativa o alternativa del tribunal que ha decretado el arresto del buque para entender en la cuestión principal.

En nuestro derecho positivo anterior a la presente ley, el forum arresti sólo estaba consagrado en los Tratados de Montevideo para los casos de choques, abordajes o asistencia de buques de bandera diferente, ocurridos en aguas internacionales (art. 12 inc. 3 del Tratado de 1889 y art. 8 y 13 del Tratado de 1940)

En estos casos no hay un tribunal competente y el principio del forum arresti permite evitar una denegación de justicia.

Éste, no sustituye la jurisdicción de los tribunales originariamente competentes en el asunto de fondo, sino que se agrega a ésta última.

Ahora bien, el art- 9 *ejusdem* establece que:

En todos los casos en que un buque haya sido objeto de una medida cautelar y arrestado en un puerto de la República, los tribunales nacionales tendrán competencia acumulativa para entender en el juicio de fondo, cualquiera fuera la jurisdicción internacionalmente competente en el caso de acuerdo a las reglas generales.

No obstante ello, el demandado podrá solicitar que la acción se traslade a alguno de los tribunales competentes, de conformidad con las normas que

⁸ LORENZO, Gonzalo, "Jurisdicción más próxima y forum arresti. Aspectos de Derecho internacional Privado en la nueva ley de embargos y arrestos de buques". Revista de Legislación Uruguaya 2012 (julio) p. 54.

determinen la jurisdicción en el caso de fondo. El tribunal deberá acceder a ello siempre que la petición reúna los siguientes requisitos:

A) Al formular esta petición el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran resultar de una sentencia dictada por el nuevo tribunal al que se remite el caso.

B) Si hubiera varios tribunales competentes en forma acumulativa o alternativa en el caso de fondo, la opción respecto a cuál de ellos se trasladará el juicio será del actor.

C) La solicitud del demandado deberá plantearse dentro del plazo para contestar la demanda y suspenderá dicho plazo hasta tanto se resuelva en definitiva.

Como se puede observar, el *forum arresti* no fue regulado como una jurisdicción exclusiva sino alternativa a las jurisdicciones internacionalmente competentes respecto al asunto de fondo que generó el embargo. Ya que la propia norma reconoce la existencia de otra u otras jurisdicciones internacionalmente competentes y establece expresamente que el tribunal DEBERÁ acceder al traslado de la acción a los tribunales de éstos últimos siempre y cuando el demandado lo solicite.

D) CONCLUSIONES

Se puede afirmar que los artículos 1040 a 1042 del Código de Comercio, han sido derogados tácitamente en lo que refiere a las hipótesis previstas en la presente ley, recobrando vigencia para aquellos casos no comprendidos en ésta.

Es una ley que, en términos de DIPr no ha presentado grandes modificaciones al sistema existente, excepto en lo que refiere al *forum arresti* y al *sistership arrest*, sino que por el contrario a despejado dudas en materia de aplicación y ha actualizado nuestro sistema acompasándolo a las modernas tendencias del DIPr en la materia.