



Universidad del Pacífico

Maestría en Derecho Marítimo Internacional

**El secuestro preventivo de buques en Ecuador:
una aproximación de
derecho marítimo comparado**

Autor:

Ab. Evelyn García Cedeño, LL.M.

Director del Trabajo de Titulación:

Dr. Leonidas Villagran, LL.M.

Guayaquil, 2023

Declaración de Autoría

Yo, Evelyn Paola García Cedeño, tengo a bien declarar bajo juramento que el trabajo de investigación *El Secuestro Preventivo de buques en Ecuador: Una aproximación de Derecho Marítimo comparado* es de mi exclusiva autoría. En consecuencia, esta investigación no ha sido parte de grado alguno, ni calificación profesional ni proyecto ya sea público o privado. Además, he realizado las consultas a las referencias bibliográficas señaladas en este documento.

En caso de que la Universidad del Pacífico resuelva auspiciar y publicar este estudio estoy de acuerdo en incluir el párrafo siguiente:

Por la presente declaro que es mi decisión ceder mis derechos de autor a la Universidad del Pacífico, conforme los términos del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos Creatividad e Innovación, su Reglamento y normativa vigente.



Evelyn Paola García Cedeño

Resumen

La investigación se enfoca en el escenario de la institución del embargo preventivo de buques, también llamada secuestro preventivo o como es conocido en el argot marítimo: arresto de buques. El desarrollo ha sido interesante a través de la expedición de normativa internacional que ha permitido unificar las legislaciones nacionales en principios comunes a seguir. La intención de esta investigación es hacer una aproximación comparativa del sistema de arresto de buques en diferentes países, pero haciendo énfasis en Panamá y Ecuador, con el objetivo de identificar problemas de aplicación de la normativa internacional y comunitaria andina concernientes al embargo preventivo de buques, en relación al derecho interno del Ecuador y proponer soluciones. En este contexto, se ha podido evidenciar por medio del estudio de derecho comparado, que existen vacíos entre los principios de los convenios internacionales vigentes para Ecuador con las reglas de aplicación procesal en referencia al secuestro preventivo de buques, siendo necesario que estos vacíos sean resueltos con la finalidad de brindar seguridad jurídica a los diferentes actores de la industria marítima en virtud de facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo mundial.

Palabras claves: arresto, buques, embargo preventivo, secuestro preventivo de buques, derecho marítimo Ecuador.

Abstract

This research is focused in the scenario around the arrest of ships law. The development has been interesting through the enactment of international Conventions to unify local legislations in a sole principle to follow. The intention of this investigation is to execute a comparative approach of the system of arrest of ships in several countries, with emphasis in Panamá and Ecuador, with the objective to identify problems with application of international and Andean community regulations concerning the preventive seizure of ships, in relation to the internal law of Ecuador and propose solutions. In this context, it has been evident through the study of comparative law that there are gaps between the principles of the international conventions in force for Ecuador with the rules of procedural application in reference to the preventive seizure of ships, and it is necessary that these gaps be resolved with the purpose of providing legal security to the different actors in the maritime industry by facilitating the harmonious and orderly development of global maritime trade.

Keywords: arrest of ships, vessels, maritime law Ecuador.

Introducción

En el estudio del derecho marítimo aprendemos que en la figura del embargo preventivo de buques existe una clasificación sencilla para determinar los países que son amigables al sistema y cuáles no. Así, por tradición hemos conocido que Panamá es una jurisdicción que facilita estas medidas mientras que en Ecuador la situación es distinta.

Es curioso, Panamá no es parte de ninguna de las Convenciones de embargo preventivo de buques, lo que prima facie haría pensar que no se han establecido regulaciones que permitan facilitar estas medidas cautelares. La realidad es lo contrario.

En contraste, Ecuador es parte de la Comunidad Andina de Naciones y en consecuencia participa de la normativa comunitaria constante en la Decisión 487 que regula el Embargo Preventivo de Buques y también es parte del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques 1999.

Sin embargo, a diferencia de Panamá, el Ecuador es conocido como una de las jurisdicciones no amigables para el arresto de buques.

La intención de la presente investigación es hacer un ejercicio de derecho comparado en relación al embargo preventivo de buques, pero con mayor énfasis en Panamá y Ecuador. En el caso particular del Ecuador el objetivo es identificar los problemas relacionados a la ineficaz implementación de la normativa internacional y comunitaria andina en relación al derecho interno, concernientes al embargo preventivo de buques y proponer soluciones a los mismos.

1. Antecedentes Históricos

Se conoce que el embargo preventivo de buques ya era una institución en los tiempos del imperio romano. Notablemente, en materias marítimas el derecho romano se benefició de los

principios del Rey de Rodas considerado el código marítimo más antiguo de la historia. En efecto, es conocido que la práctica del embargo proviene de la isla de Rodas. (Addison, 2013)

En la Inglaterra del siglo XVI la denominada acción *in rem* se derivó de legislaciones europeas que establecían la posibilidad de embargar bienes para asegurar la comparecencia del demandado. Así, esta medida cautelar era la opción para ejercitarse en la jurisdicción del Almirantazgo.

De hecho, el arresto de buques era tan frecuente como el arresto de bienes. Sin embargo, los jueces civiles de la Alta Corte del Almirantazgo de este siglo aún no distinguían claramente las diferencias entre acción *in rem* y acción *in personam*, por lo cual solo existía un tipo de procedimiento con las variaciones de arrestar a la persona o a su propiedad. En el caso del buque, el embargo era legal si efectivamente pertenecía al deudor verificando la jurisdicción de la corte. (Onyebuchi, 2010)

Filológicamente, el término embargo preventivo es conocido en inglés como “arrest”. Esto es virtud de que los primeros arrestos en Inglaterra eran contra las personas que eran llevadas a las cárceles inclusive hasta de por vida, mientras subsistió el injusto principio de la prisión por deudas hasta el año de 1869 con la expedición de la nueva Ley de Quiebras. (Perez C. , 2011) Hasta entonces, el arresto de bienes era solo una medida alternativa utilizada por los acreedores.

Es por eso que la frase “*arrest of ships*” es la utilizada universalmente en el idioma inglés. De hecho, en el lenguaje marítimo cuando se habla de arresto de buques, se entiende muy bien que constituye el embargo o secuestro preventivo de una embarcación para fines de garantizar los resultados de un juicio. (Isikova, 2012)

En fin, en el desarrollo del embargo preventivo de buques cada país empezó a generar su propia legislación. Esto, por supuesto genera incertidumbre para el sector naviero ya que los

buques al navegar se encuentran con diferentes reglas del juego en cada puerto. Así, empezaron los esfuerzos para unificar las normas.

2. Convenios Internacionales

2.1 Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, 1952 (La Convención de 1952)

Luego de un período de acciones unilaterales por parte de cada país que determinaba en sus legislaciones el régimen a ser aplicado al embargo preventivo de buques, el Comité Marítimo Internacional lideró en 1930 una Conferencia en la ciudad de Amberes en la cual se introdujo el tema en particular.

Así, las asociaciones francesas y alemanas propusieron que el embargo de buques se encuentre en conexión con la jurisdicción sobre los abordajes. La idea era generar una Convención que permita el embargo preventivo de buques para garantía de reclamos por abordaje.

Sin embargo, se generaron algunos cuestionamientos sobre quien estaría en derecho de arrestar un buque, cuáles buques pueden ser arrestados, dónde puede darse el arresto y como un buque puede ser liberado de arresto. Esta discusión continuó en diferentes conferencias de 1933, 1937, 1947, 1949, 1951 para finalmente concluir en la Conferencia de 1952 con la aprobación del Convenio respectivo. (Berlingieri, 2011)

En efecto, estos cuestionamientos fueron introducidos en el Convenio de 1952 generándose entonces certeza para determinar reglas específicas internacionales para el régimen del embargo preventivo de buques.

En lo principal, el Convenio unifica las reglas y procedimientos de embargos preventivos, entendiéndose que este embargo puede ser realizado a los buques de bandera de los países contratantes del Convenio presentes en otro país miembro, pero en relación a una lista cerrada

de reclamos marítimos. Entonces, aquí nació el principio internacional de que el arresto de buques solo se puede efectuar si los créditos tienen relación con la explotación del buque, esto es, en los términos de la mencionada lista cerrada.

Es así, que el Convenio de 1952 introdujo la definición de créditos marítimos conceptualizándolo como un reclamo que surge de la siguiente manera:

1. Daños causados por un buque ya sea en abordaje o de otra manera
2. Pérdida de vida humana o daños personales causados por un buque o en conexión con la operación de un buque
3. Salvamento
4. Acuerdo de utilización de un buque ya sea por fletamento u otra manera
5. Acuerdo relacionado al transporte de mercancías en un buque ya sea por fletamento u otro medio
6. Pérdida o daños a la mercancía incluida equipaje en algún buque
7. Avería gruesa
8. Préstamo a la gruesa
9. Remolque
10. Practicaje
11. Bienes o materiales proveídos a un buque ya sea para su operación o mantenimiento
12. Construcción, reparación o equipamiento de un buque o cargo de muelles
13. Remuneraciones de Capitanes, Oficiales o tripulación
14. Pagos del Capitán, incluido los cargadores, fletadores o agentes a nombre del buque o su armador
15. Disputas sobre la propiedad de algún buque

16. Disputas entre copropietarios de un buque, sobre la propiedad, posesión, contratación o ingresos de un buque

17. Hipoteca de un buque

Por otro lado, el Convenio introduce la doctrina del *common law* de la posibilidad de arrestar buques hermanos (*sister ships*), o sea de propiedad del mismo armador. Otro de los principios acordados es que solo un Juez puede arrestar un buque.

Además, importante mencionar que la Convención de 1952 define la palabra *Arrest*, en español embargo preventivo, como la detención de un buque por un procedimiento judicial para asegurar un crédito marítimo pero no incluyendo el embargo de un buque en ejecución de una sentencia. (United Nations, 1952)

Notablemente, el Convenio de 1952 constituyó el primer esfuerzo efectivo y aún vigente para la unificación del derecho marítimo en relación a los arrestos de buques. Entre, los Estados parte del Convenio se pueden mencionar a Bélgica, Cambodia, Costa Rica, Egipto, Alemania, Francia, Grecia, Grenada, Haití, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Nigeria, Noruega, Paraguay, Polonia, Portugal, Suiza, Tonga, Reino Unido, Vaticano, Zaire. Ecuador no es parte de este Convenio.

Además, hay ciertos países que sin ratificar el Convenio lo han introducido a su normativa interna, como en el caso de Antigua, Bahamas, Islas Caimán, Malvinas, etc.

Importante mencionar, el Convenio de 1952 introduce el principio de que el reclamante es la persona que alega que existe un crédito marítimo a su favor.

2.2 Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de Buques, 1999

(El Convenio de 1999)

En la década de los años ochenta se hizo conciencia que el transporte marítimo internacional logró experimentar cambios dramáticos, como avances tecnológicos, en la ingeniería náutica y de navegación, pero incluyendo accidentes ambientales complicados.

En consecuencia, debido a estos avances la lista cerrada de la Convención de 1952 comenzó a quedar obsoleta, notándose la necesidad de actualizarla, como también incluir reclamaciones por daños ambientales (Isikova, 2012)

Es por esto que, en una reunión intergubernamental de expertos en privilegios marítimos e hipotecas y asuntos relacionados se generaron recomendaciones para examinar algunos asuntos entre ellos el relativo al arresto de buques, en el cual se solicita que todo trabajo en relación a este tema se posponga hasta que se cuente con el texto final de la Convención en privilegios marítimos e hipotecas. (Berlingieri, 2011)

Es así que se reanuda el análisis, participando activamente la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Comité Marítimo Internacional y la Organización Marítima Internacional. (Isikova, 2012) Las discusiones fueron intensas.

Finalmente, la Convención fue adoptada el 12 de marzo de 1999 en Ginebra. En conclusión, la Convención de 1999 introdujo algunos cambios novedosos. Se discutió si era adecuado mantener la lista cerrada de créditos marítimos y así se resolvió, la Convención trajo como resultado la actualización de la lista, pero además su ampliación con nuevas categorías de créditos marítimos.

2.3 La actualización

Para 1999 ya cuarenta y siete años habían pasado desde la expedición del Convenio de 1952. En consecuencia, se justificaba el ejercicio de actualizar la lista de reclamos marítimos acorde con los principios internacionales de la época. Las más notables actualizaciones son de la siguiente manera:

- Daños causados al buque. - Mientras la Convención de 1952 indica los perjuicios ocasionados por abordaje o cualquier otra manera, la Convención de 1999 determina que ese daño debe ser simplemente por la operación del buque.
- Pérdida de vida o daños personales. - La Convención de 1999 aclara que los daños pueden ocurrir en tierra o en agua, en conexión directa con la operación del buque.
- Salvamento. - La Convención de 1999 aclara que se trata de cualquier acuerdo de salvamento incluyendo compensación especial en operaciones de salvamento en relación a amenaza al ambiente.
- Transporte. - Mientras la Convención de 1952 solo habla de cualquier acuerdo relativo al transporte de mercancías ya sea por fletamento o cualquier otro modo, la Convención de 1999 incluye a transporte de pasajeros.
- Provisiones para el buque. - La Convención de 1952 considera como reclamo marítimo los bienes o materiales proveídos al buque para su operación o mantenimiento. La Convención de 1999 aclara que esta categoría incluye provisiones, combustible, equipos (incluidos contenedores) o servicios prestados al buque para su operación, administración, preservación o mantenimiento.
- Construcción. La Convención de 1999 aclara que esta categoría también incluye la reconstrucción del buque.
- Cargos de Puerto. - La Convención de 1952 no los considera sino tan solo los costos de dique. Aquí se incluyen los relativos al puerto, uso de canales, y otros cargos relativos al paso.
- Aspectos laborales. - Mientras la Convención de 1952 considera como crédito marítimo las remuneraciones del Capitán, Oficiales y tripulación, la Convención

de 1999 incluye en la categoría a todo pago que deba hacerse a los indicados funcionarios, incluyendo costos de repatriación y las contribuciones a pagarse al seguro social.

- Desembolsos. - La Convención de 1952 determina como crédito marítimo los desembolsos hechos por el Capitán, cargadores, fletadores o agente a nombre de un buque o su armador mientras que la Convención de 1999 solo conceptualiza como crédito a los desembolsos hechos a nombre del buque o su armador.

2.4 La ampliación

Las nuevas categorías de crédito marítimo introducidas en la Convención de 1999 son las siguientes:

- Daño o amenaza de daño al ambiente causado por el buque. Medidas tomadas para prevenir, minimizar o remover los daños, compensación por dichos daños, costos de reparación ambiental, daños a terceras personas en conexión con los daños ambientales.
- Costos y gastos relativos al reflotamiento, remoción, recuperación, destrucción de un buque hundido, ya sea escombros, varado o abandonado incluyendo lo que haya estado a bordo del buque, y costos o gastos relativos a la preservación de un buque abandonado y la sustentación de su tripulación.
- Primas de seguros incluyendo llamadas de seguros mutuales en relación al buque, pagados por o a nombre del dueño del buque o del fletador a casco desnudo.
- Toda comisión, tarifas de brokers o de agencia en relación al buque a nombre del dueño o del fletador a casco desnudo.
- Toda disputa relativa al contrato de venta del buque.

2.5 Puntos adicionales

Adicionalmente, el tema de arresto de buques asociados fue introducido en el debate, a fin de que se permita el embargo preventivo de naves de diferentes propietarios pertenecientes a un mismo beneficiario. Esto debido a la proliferación de buques registrados con un solo propietario, a nombre de una compañía específica creada solo para los fines de ser dueña del buque. Sin embargo, este tema no fue incluido como parte de la legislación final persistiendo solo la posibilidad del secuestro preventivo de buques hermanos como principio ya aceptado.

Además, otra de las particularidades del Convenio de 1999 es la posibilidad de volver a arrestar el buque por parte del mismo reclamante, incluyendo el arresto a otros buques para poder asegurar adecuadamente su crédito marítimo.

Sin embargo, la posibilidad de volver a arrestar un buque está sometida a ciertos requisitos, tales como cuando la garantía existente resulta inadecuada, o la persona que ha otorgado la garantía estaría impedida de cumplir sus obligaciones. (United Nations, 1999)

Son parte del Convenio los siguientes países: Perú, España, Bulgaria, Estonia, Latvia, Liberia, Albania, Benín, Congo, Turquía, entre otros. Ecuador es parte de este Convenio.

Evidentemente, se puede verificar que el número de países que han adoptado la Convención de 1999 es reducido en comparación con aquellos que son parte del Convenio de 1952. Posiblemente esto ocurre debido a que este último permite arrestar todo buque que ingresa a las jurisdicciones de los países parte.

En concordancia con el Convenio precedente, la Convención de 1999 considera como acreedor a toda persona que alegue un crédito marítimo.

Básicamente, se pueden apreciar tres principios coincidentes tanto en el Convenio de 1952, como en la Convención de 1999. Estos principios son recogidos por la Normativa Andina y el Código de Comercio del Ecuador, en el siguiente sentido:

1. El embargo o secuestro preventivo de un buque solo aplica bajo la existencia de un crédito o reclamo de tipo marítimo, de acuerdo a la lista cerrada correspondiente.
2. El embargo constituye la inmovilización de un buque siempre ordenada por un juez competente.
3. Se conceptualiza al acreedor o reclamante como toda persona que alegue un crédito marítimo.

3. Principios *Fumus boni Juris* y *Periculum in mora* en las medidas cautelares

La doctrina indica que las medidas cautelares deben justificar dos requisitos fundamentales para que se pueda otorgar la medida.

La primera es demostrar la existencia de la probabilidad de los resultados de una acción legal también conocida como el principio *fumus boni juris*. Entonces, compete al solicitante de la medida cautelar demostrar que su reclamo es *prima facie* válido.

La segunda es acreditar el peligro de la demora procesal, también llamado *periculum in mora*. Esto significa que de no tomarse la medida preventiva la persecución del pago de la obligación principal podría verse afectada por el tiempo que dura un proceso judicial.

4. Procedimiento conforme los Convenios de 1952 y 1999

Tanto el Convenio de 1952 como el de 1999 establecen que el procedimiento para el otorgamiento de las medidas de secuestro preventivo de buques estará sujeto a la normativa interna de cada país en que se solicite la medida. Esto es un punto importante de análisis y discusión, ya que los Convenios tratan también sobre aspectos de procedimiento.

Sin embargo, pueden presentarse en algunos casos que los procedimientos locales también abarquen situaciones de sustancia, con lo que invadirían el sentido de las normas supranacionales. Allí es donde nace la pregunta si por el hecho de los Convenios se exoneran los requisitos de las pruebas del crédito y peligro de la demora.

En efecto, parte de la discusión es el alcance y consecuente impacto de la definición de Acreedor (*claimant*) en los Convenios. Así, ambos Convenios determinan tal calidad a toda persona que alegue un crédito marítimo (*maritime claim*). De aquí se deriva la corriente que para obtener el arresto de un buque solo se requiere la mera alegación de un crédito marítimo, y en consecuencia que los demandantes no tengan que proveer pruebas de la existencia del alegado crédito o reclamo.

Lo anterior es característica de algunas legislaciones como la española en la cual los tribunales no requieren que el reclamante presente prueba de la existencia del crédito, siendo suficiente la alegación del mismo. En contraste, existe la posición de otras legislaciones en el sentido que es necesario suministrar prueba *prima facie* de la existencia del crédito o de una reclamación marítima.

En este sentido, se puede dar como ejemplo el caso italiano donde se reconoce como regla general que para efectos de obtener una orden de secuestro se debe suministrar evidencia a primera apariencia sobre la reclamación. Esta regla ha sido aplicada por los tribunales italianos inclusive en relación a embargos preventivos de buques bajo la Convención de 1952, de la cual Italia es parte (Berlingieri, 2011), tal como aparece en la Resolución de la Corte de Apelaciones de Roma de 15 de Julio del 2003, en el caso *The Mekhanik Yuzvocich*. (Caso *Martingale Trading Corp v Azovske Morske Paroplavsto*, 2003)

De esta manera, las cortes italianas en línea con el *fumus boni juris*, para el secuestro preventivo de buques requieren evidencia aparente que convenza la existencia de un reclamo. Algunos otros países participan de este principio, como el caso de Portugal, Suecia, Bélgica, Alemania, Grecia, Haití, Francia, entre otros.

Otro de los puntos a discusión es si por el hecho de los Convenios la medida de secuestro preventivo de buques está exonerada de justificar el *periculum in mora*. Esto, aplicado a la

actividad marítima se funda en el riesgo de que los resultados de perseguir el pago de un crédito marítimo resulten ineficaces por la implícita capacidad de desplazamiento que tiene un buque.

En este sentido se pronunció el Juzgado de lo Mercantil No. 3 de Pontevedra, España el 23 de junio del 2011:

El demandante titular de un crédito marítimo protegido por el Convenio de Bruselas no precisa alegar razones de urgencia y necesidad para la adopción de la medida, ni justificar los presupuestos y requisitos de adopción típicos de las medidas cautelares de la ley de enjuiciamiento civil. (Caso Dirección 000 y Dirección 001, Medidas Cautelares, 2011)

Además, este principio fue ratificado mediante sentencia de la Cámara Federal de Mar del Plata, Argentina en el caso del buque pesquero Columbus. Ulises Castagnaro recurrió en apelación a este tribunal frente a la negativa del juez inferior en otorgarle el embargo preventivo del mencionado buque pesquero.

El señor Castagnaro había sido Capitán del mencionado buque, alegaba no haber sido pagado de sus remuneraciones y buscaba mantener su privilegio marítimo para recuperar sus acreencias. En su apelación manifestó sobre la urgencia de la medida para evitar la extinción del privilegio especial. Los jueces aceptaron la apelación y dispusieron la medida cautelar pero principalmente basados en la existencia de un trámite de subasta judicial sobre el buque que ocasionaría afectaciones al apelante. (Caso BP Columbus, 2014)

5. Secuestro preventivo de buques: Aproximación internacional

El propósito de esta investigación es verificar la efectividad de la normativa existente en relación al embargo preventivo de buques en Ecuador en un ejercicio comparativo con Panamá. Sin embargo, todo esto dentro de un conocimiento del entorno internacional de esta figura legal. Aquí se presentan algunos países con breves particularidades de su normativa.

5.1 Australia

Con la presencia de Cortes marítimas, Australia es una jurisdicción de arresto amigable donde los buques pueden ser arrestados fácil y eficientemente. Australia no es parte de las Convenciones. Sin embargo, la Ley Marítima de 1988 adopta los principios de la Convención de 1952 y determina las reglas para embargo preventivo y procedimientos *in rem*. Adicionalmente, proporciona una lista de créditos marítimos más amplia que la de la Convención de 1952. (Vallely & et.al, 2023)

5.2 Brasil

Brasil no es parte de las Convenciones sobre embargo preventivo de buques. En consecuencia, se basa en derecho interno para estos procedimientos como el Código de Comercio y el Código Civil. Sin embargo, es poco probable que los jueces no acepten ordenar la medida cuando encuentren que no tienen jurisdicción para decidir sobre los méritos del reclamo. Además, en términos de procedimiento es requerido proporcionar documentos que acrediten la representación del reclamante y garantía para un potencial arresto ilegal. La ley brasileña no considera el embargo preventivo de buques hermanos. (Colin & et.al., 2023)

5.3 Hong Kong

Hong Kong participa de la Convención de 1952. Se conoce a esta jurisdicción como rápida y costo bajo para la ejecución de medidas de embargo preventivo de buques. Adicionalmente, no se requiere proporcionar contra garantía. El procedimiento está inspirado en el Derecho Inglés y se efectúa si el buque está dentro de la jurisdicción. Los procedimientos pueden ser planteados *in rem* o *in personam* de acuerdo al tipo de crédito.

Particularmente, si un buque es arrestado en Hong Kong y se otorga garantía la misma estará vigente inclusive si el caso debe ser conocido en arbitraje. (UK P&I Club, 2016)

5.4 Chile

La República de Chile no es parte de ningún Convenio sobre embargo preventivo de buques. La normativa interna es referida al Código de Comercio en relación al procedimiento inspirado en los principios de la Convención de 1952.

Además, el arresto requiere la existencia de un crédito, ya sea un crédito privilegiado conforme a la lista del Código de comercio u otros tipos de créditos. Principalmente, el arresto puede efectuarse en corto tiempo, pero sujeto a que el peticionario pueda proporcionar al Juez documentos de soporte que acrediten el crédito.

Es importante mencionar que el arresto de buques hermanos es viable en la jurisdicción chilena. (Rozas, 2023)

5.5 España

El arresto preventivo de buques en España está sujeto a las disposiciones de la Ley de Navegación Marítima en línea con el Convenio de 1999 del cual es parte, sujeto a la lista cerrada de créditos marítimos respectiva. Sin embargo, en caso de buques españoles que se encuentren en jurisdicción española estos pueden ser embargados por créditos marítimos o cualquier otro tipo de créditos, mientras que para buques españoles fuera de la jurisdicción o buques de diferente bandera opera el Convenio de 1999.

Así, el requisito para ejecutar el embargo preventivo es alegar el crédito y la posibilidad de embargo del buque. Asimismo, se requiere una contra garantía. La legislación española incluye la determinación que el peligro por mora procesal y la urgencia deben presumirse para el caso de embargo de buques, al tenor de su Ley de Enjuiciamiento Civil, en concordancia con el principio "*periculum in mora*". (Gonzalez, 2022)

5.6 China

En la República Popular China es posible el arresto preventivo de buques, buques hermanos sujeto al Código de Procedimientos especiales marítimos y a las decisiones de la Corte Suprema en relación a arresto de buques y remates. Además, el Código está inspirado en gran número de las disposiciones de la Convención de 1999.

Sin embargo, para poder ejecutar un embargo preventivo, el peticionario debe proporcionar evidencia de su representación y los documentos que permitan acreditar la existencia del crédito marítimo y que el responsable es el dueño del buque al momento de la solicitud.

Adicionalmente, se requiere presentar garantía equivalente al flete de 30 días o el 30% del valor del reclamo, lo que sea mayor. (Poynder & et.al., 2023)

5.7 Estados Unidos

Los Estados Unidos no son parte de los Convenios de arresto de buques. El embargo preventivo de un buque se efectúa en conformidad al derecho interno, en referencia a los literales C y B de las Reglas Federales de Procedimiento Civil y las Reglas Suplementarias para ciertos reclamos marítimos.

Entonces, bajo la Regla C es posible iniciar una acción *in rem* contra el buque o la propiedad condicionado a la existencia de un privilegio marítimo o algún derecho legal contra el buque. Estos reclamos pueden ser remuneraciones de los tripulantes, responsabilidad extracontractual, salvamento y avería gruesa, servicios de remolcadores, uso de puertos, combustibles, etc.

Además, bajo la Regla B un reclamante *in personam* con un reclamo marítimo puede incluir al buque como seguridad del reclamo, lo que otorga un parecido a una jurisdicción *in rem*

contra el demandado, pero dependiendo que el demandado tenga propiedad en esa jurisdicción y no se encuentre presente en aquella.

El procedimiento es similar para ambos casos. El Juez dispone el arresto y el Oficial de la Corte emite el documento correspondiente. El reclamante debe proporcionar los costos para el arresto. (Norke & et.al., 2023)

5.8 Sudáfrica

Una de las jurisdicciones amigables para el arresto de buques. Sudáfrica no es parte de las Convenciones sobre arresto de buques, por lo que el embargo preventivo de buques está basado en su normativa interna, particularmente la Ley sobre Jurisdicción y Regulación Marítima 1983 que establece tres opciones para ejecutar el embargo: 1) Acción *in rem*, 2) Acción *in personam*, 3) Acción preventiva.

Además, en Sudáfrica es posible el arresto de buques hermanos e inclusive aquellos de propiedad asociada, revelando el velo corporativo. Esto significa que, si se identifica al propietario beneficiario final del buque, aunque no aparezca este como propietario oficial, es posible la medida aunque las entidades propietarias sean distintas. El Test para definir a un buque de propiedad asociada radica en el control accionario.

Adicionalmente, es posible proceder al embargo preventivo aunque los méritos del juicio se deban resolver en otra jurisdicción. (UK P&I Club, 2016)

5.9 Noruega

Posiblemente uno de los países con más procedimientos sencillos y de bajo costo para el embargo preventivo de buques. Noruega es parte de la Convención de 1952. Firmó el convenio de 1999 pero aún no ha sido ratificado. La normativa interna sobre arresto de buques se determina en el Código marítimo noruego.

En principio, el embargo preventivo de buques de acuerdo al derecho noruego implica un proceso sencillo y a costo razonable. Es necesario presentar la solicitud a la Corte del Distrito competente donde se espera la llegada del buque en cuestión, si el armador o deudor es residente de Noruega, o si los negocios del deudor están localizados en el Distrito, pudiendo ser presentada previo a la llegada del buque a puerto. No es obligatorio presentar documentos probando la alegación del solicitante pero es recomendable. (Simonsen Vogtwng, 2019)

6. Análisis comparativo Panamá – Ecuador

6.1 Panamá

El desarrollo marítimo de Panamá es notorio. Alrededor de 14,500 buques pasan cada año por el Canal de Panamá que fue construido y administrado inicialmente por los Estados Unidos, quienes para fines de la operación del mismo establecieron su sistema legal para la solución de los conflictos. Al transferirse el canal, los panameños mantuvieron los principios de las Cortes marítimas inspirados en el disuelto Tribunal de Distrito de la Zona del Canal de los Estados Unidos. (De Castro y Robles) El mantenimiento de esta tradición ha permitido que se mantenga el principio de contar con jueces especializados, no requerir tantas formalidades como ocurre en Ecuador en relación a poderes traducidos y apostillados y disponer con mucha rapidez las peticiones de arresto preventivo de buques.

Por otro lado, la bandera de Panamá para el registro de buques es muy atractiva y la más requerida. Existen más de 8.200 buques registrados bajo esta bandera siguiéndole la de Liberia.

La República de Panamá no es parte de ninguno de los Convenios sobre embargo preventivo de buques. Estas medidas están basadas en su legislación interna.

Por otro lado, los tribunales marítimos de Panamá aplican los mencionados Convenios en los casos en que la ley de la bandera o la ley de un país en particular se apliquen a la disputa.

(Carreira, 2018)

En lo principal, el procedimiento de arresto de buques en Panamá resulta ser muy simple. Inclusive, la presencia de los Tribunales marítimos con atención permanente e ininterrumpida las 24 horas del día proveen la posibilidad de que las peticiones de arresto puedan ser planteadas en cualquier momento.

Básicamente, el embargo preventivo de buques puede ser solicitado en tres distintas categorías:

1. Para asegurar un reclamo *in personam* respecto de un demandado domiciliado en Panamá. La particularidad es que la contragarantía debe ser del 20 al 30 por ciento del valor del reclamo.

2. Para obtener jurisdicción del Tribunal Marítimo de Panamá. Estas son acciones típicas de demandados extranjeros no domiciliados ni localizados en Panamá. El arresto ayuda a que se cite la demanda al demandado a través del buque. La contragarantía es US\$1,000.

3. Arrestos para ejecutar un privilegio marítimo u otro tipo de derecho. En este caso se personifica al buque. Se debe entregar una contragarantía de US\$1,000. (Morgan, 2023)

Además, en contraste con las Convenciones de 1952 y 1999, Panamá no se rige a una lista cerrada, rigiéndose por una lista abierta a cualquier nuevo incidente que se presente en un futuro, y que, los tribunales especializados lo determinen como procedente. Así, la práctica de los arrestos de buques en la República de Panamá no está limitada a una lista cerrada de créditos marítimos. (Chacon, 2019)

Ahora bien, sobre la celeridad que tiene el puerto panameño para este tipo de arrestos se reporta que el embargo preventivo de un buque puede ser realizado en un mismo día, teniendo en cuenta la disponibilidad del Juez y del Alguacil a cargo de la diligencia. (Loaiza, 2018)

Asimismo, en cuestión de la liberación de la nave, luego que el naviero presente las garantías necesarias en los tribunales para asegurar su presentación en el reclamo, el buque será liberado con la misma celeridad que se hizo el arresto.

Adicionalmente, es de mencionar que los tribunales marítimos de la República de Panamá no requieren la presentación de poderes ni la legalización o autenticación de los mismos para presentar las acciones de embargo preventivo. El Abogado a cargo del caso asumirá las veces de agente oficioso, reduciendo notablemente los tiempos por los procesamientos de estos documentos en los diferentes países.

Por otro lado, la parte demandada tiene la opción de ejercer su legítima defensa desde el momento que se lleva a cabo el arresto, que es la misma fecha que se realiza la citación, de tal manera que tiene el plazo de 30 días calendario para presentar una respuesta a la demanda. Si no lo hace, tal omisión se considerará una aceptación de los escritos de la demanda. (Chacon, 2019)

6.2 Ecuador

La República del Ecuador es un país con tradición civilista, a diferencia de los países del *common law*. En consecuencia, su fuente primaria del derecho proviene de las leyes y suplementariamente de las resoluciones con fuerza de ley de la Corte Nacional de Justicia y la Corte Constitucional.

La actividad comercial marítima en Ecuador está regulada por el Código de Comercio y la Ley Orgánica de Navegación. Ambos cuerpos de leyes están complementados por varias convenciones internacionales que el Ecuador es parte.

Ecuador tiene una actividad de transporte marítimo relativamente pequeña en comparación con Panamá. Conforme un estudio del 2022 la bandera tiene una flota de 146 buques mayores a 100 toneladas. La actividad pesquera incluye 110 buques donde el mayor

producto de pesca es el atún. La pesca artesanal se realiza con 60,000 embarcaciones con alrededor de 180.000 pescadores. (Villagran, 2023)¹

De acuerdo a lo ya expresado Ecuador es parte de la Convención de 1999. En consecuencia, el embargo preventivo de buques es posible siempre y cuando se ejecute en base a un crédito marítimo, de acuerdo a la lista cerrada de 22 categorías de dichos créditos. Además, conforme a la Convención de 1999, es posible el embargo de buques hermanos.

Además, Ecuador participa de la Comunidad Andina de Naciones. Por lo tanto, la normativa de este ente es parte de su ordenamiento jurídico. La Comisión de la Comunidad Andina, mediante Decisión del Acuerdo de Cartagena número 487 sobre garantías marítimas y embargo preventivo de buques adoptó como normativa comunitaria los principios de la Convención de 1999 y de la Convención Internacional sobre los Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval 1993. Por lo tanto, se trata de normativa obligatoria para todos los países de la Comunidad, Ecuador, Colombia, Bolivia, Perú.

Si bien Colombia no ha accedido al Convenio de 1999 por el hecho de pertenecer a la Comunidad Andina, dicha Decisión es parte de su ordenamiento jurídico.

En el caso del Ecuador esta normativa está publicada en el Registro Oficial 259 de 5 de febrero del 2001.

La mencionada Decisión 487 de la Comunidad Andina, en línea con la Convención de 1999, señala una lista cerrada de 22 créditos marítimos, los cuales son los mismos que constan en el texto de la indicada Convención.

¹Villagran, Leonidas (2023) The Law Reviews. Shipping Law Review Ecuador. Volumen 10.

6.2.1 Código de Comercio 2019

El Código de Comercio de Ecuador vigente actualmente es el expedido en el año 2019 bajo el cual se ha hecho un intento de actualización de las normas de derecho marítimo a la par de la doctrina internacional.

En efecto, al tratar del embargo preventivo de buques el artículo 895 del mencionado Código sigue la línea de los Convenios de 1952 y 1999 y conceptualiza como Acreedor a toda persona que alegue un crédito marítimo. Además, determina como créditos marítimos a aquellos establecidos en las normas comunitarias andinas o instrumentos internacionales vigentes, con lo cual se ratifica la lista cerrada de 22 créditos marítimos constantes tanto en el convenio de 1999 como en la Decisión 487 de la Comunidad Andina de Naciones.

Asimismo, establece que embargo o secuestro preventivo es toda inmovilización o restricción a la salida de una nave que sea impuesta por un juez con la autoridad necesaria.

Adicionalmente, el artículo 927 del Código de Comercio confirma el principio de que una nave sólo puede ser embargada por resolución de un juez y que el embargo sólo debe hacerse en virtud de un crédito marítimo. No es posible el embargo preventivo de un buque por un crédito que no tenga la característica de marítimo.

Finalmente, se establece que el embargo de una nave a la cual se alegue crédito marítimo procederá conforme lo establecido en las normas comunitarias o los instrumentos internacionales. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2019)

6.2.2 Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima

Ecuador adoptó el 14 de junio del 2021 la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos. Esta ley es básicamente de carácter regulatorio. Sin embargo, incluye algunas disposiciones mediante las cuales el Capitán de Puerto tiene facultades para la inmovilización de buques frente a siniestros marítimos.

Así, el numeral 12 del artículo 15 de dicha Ley establece como atribución de las Capitanías de Puerto la de requerir dentro del proceso administrativo correspondiente un seguro que garantice la cobertura de los costos de daños o averías que se realicen a terceros.

Por otro lado, el artículo 133 prohíbe el zarpe de un buque involucrado en un siniestro marítimo de contaminación hasta que pueda entregar fianza o garantía en un monto fijado por la Capitanía de Puerto correspondiente. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021)

6.2.3 Código Orgánico General de Procesos COGEP

El Convenio de 1999 y la Decisión 487 de la Comunidad Andina de Naciones disponen que el procedimiento para el secuestro preventivo de buques estará sujeto a la legislación de cada País donde se vaya a ejecutar la medida. En consecuencia, para efectos de solicitar en Ecuador la ejecución de un embargo preventivo de un buque es necesario acudir a las normas de procedimiento determinados en el COGEP.

Básicamente, este Código procesal mantiene un capítulo especial relativo a las providencias preventivas, pero en forma general, no referidas específicamente a los embargos preventivos de buques.

Así, el artículo 124 establece que cualquier persona tiene la facultad de requerir el secuestro de la cosa sobre la que se va a litigar o de los bienes que aseguren el crédito, lo que se hará a un Juez de primer nivel.

Adicionalmente, el artículo 125 del Código Orgánico General de Procesos determina los requisitos generales para que se ordene el secuestro de bienes. Básicamente:

1. Evidencia sobre la existencia del crédito (*fumus boni juris*)
2. Presentar prueba de que los bienes del demandado están en mal estado o con la posibilidad de desaparecer o ser ocultados o que el demandado busca enajenarlos (*periculum in mora*)

Además, una vez presentada una demanda de secuestro o embargo preventivo, de conformidad con el artículo 127 el Juez debe convocar a audiencia en el término de 48 horas, para escuchar al solicitante y resolver sobre el pedido. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2015)

Obviamente, esta audiencia consiste en un monólogo, en donde el solicitante es la única parte, ya que aún no ha sido citada la parte demandada. El solicitante debe dar los elementos que persuadan al juzgador para que se otorgue la medida.

Adicionalmente, y dada las características de nuestro ordenamiento jurídico, el solicitante de una medida preventiva está en la obligación de dar evidencia de su representación, presentando el documento habilitante de su personería o su poder con capacidad de transigir, y si es otorgado en país extranjero debidamente legalizado o apostillado, como fuera del caso.

Es preciso reiterar que en la audiencia el Juez decide la medida cautelar sin necesidad de contar con la posición de la contraparte, lo cual es entendible por este tipo de medidas. Sin embargo, dificulta el camino para que éste pueda oponerse después de ser otorgada, ya que la única opción disponible es la apelación de la decisión del juzgador del primer nivel, lo cual en la práctica resulta no equitativo por la demora que esto significa.

Adicionalmente, el COGEP no cuenta con normativa especial para el secuestro preventivo de buques sino que su ejecución es en base de las disposiciones existentes para todo tipo de propiedad. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2015)

6.2.4 El Convenio de 1999 y la Decisión 487 frente al COGEP

El Convenio de 1952 estableció que el procedimiento para los embargos preventivos de buques estará sujeto a la normativa del país donde se ordene el embargo. Esta línea ha sido seguida por el Convenio de 1999 de la cual el Ecuador es parte, como también por la Decisión 487 de la Comunidad Andina de Naciones.

En este sentido, el Código Orgánico General de Procesos pone límites a la interposición de medidas de secuestro preventivo, en línea con los principios universales del derecho. Así, mientras en las indicadas normas internacionales se denomina al Acreedor como toda persona que alegue un crédito marítimo, el Código Orgánico General de Procesos incluye disposiciones que obligan a todo solicitante de un secuestro preventivo, probar la existencia del crédito y circunstancias especiales del estado de los negocios del deudor.

Así, el artículo 125 del Código Orgánico General de Procesos establece: 1. Que es necesario probar la existencia del crédito; y, 2. Que debe probarse el mal estado de los bienes del deudor con la posibilidad que con estos bienes no se puedan cubrir la deuda, como también el peligro de desaparición u ocultamiento o enajenación de los bienes.

Evidentemente, nuestra legislación procesal tiende a unificar su línea a la de aquellos países que requieren prueba *prima facie* de la existencia de un crédito marítimo. Sin embargo, entra a discusión si para efectos de créditos sobre embarcaciones se presume el peligro de la demora procesal.

Un par de casos pueden ilustrarnos:

Caso Deloria Shipping vs Inlogmar

En efecto, en el juicio de providencias preventivas planteado por Deloria Shipping Company Ltd, en contra de INLOGMAR S.A., el Juez correspondiente de la Unidad Judicial de La Florida en Guayaquil resolvió negar el secuestro preventivo del buque Corsario III, mediante auto expedido el 13 de septiembre del 2021.

La justificación para la negativa se basó en diferentes razones incluyendo la falta de evidencia del crédito marítimo. De hecho, el Juez de plano determinó la necesidad de esta prueba, así:

(...) para que proceda dicha medida deben cumplirse los presupuestos contemplados en el art. 125 del Código Orgánico General de Procesos, que son los siguientes: 1. Que se pruebe la existencia del crédito. 2. Que se pruebe que los bienes de la o del deudor se encuentren en tal estado, que no alcancen a cubrir la deuda o que pueden desaparecer u ocultarse o que el deudor trate de enajenarlos (...) la medida solicitada opera o procede cuando se trate de un crédito marítimo, de acuerdo a los arts. 895 y 931 del Comercio, para tal efecto el peticionario alega que el supuesto daño ocasionado al buque VIRGEN DEL CISNE, constituye un crédito marítimo de acuerdo a la causal prevista en el art. 1 numeral 13, de la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena (...) Más ocurre que el peticionario para justificar la existencia del crédito incorpora el informe que entre lo más destacado se describe las versiones de varios de los tripulantes del buque Virgen del Cisne, de propiedad de la parte peticionaria (...) no obstante, la prueba con la que se quiere demostrar el crédito marítimo se funda única y exclusivamente en las versiones dadas por los tripulantes del buque de propiedad del peticionario, sin que se respalden en otras pruebas con las que se las pueda relacionar, por tanto, no es concluyente o suficiente para suponer o determinar el crédito previsto en la Ley; siendo oportuno precisar que las proformas constantes a fs. 31 a 32, al encontrarse en idioma extranjero y que no fueron traducidas al castellano conforme fue ordenado, no pudieron ser consideradas para resolver la medida requerida. 2.2) (...) el infrascrito juzgador, resuelve denegar la providencia preventiva solicitada; y por tal motivo se dispone el Archivo del expediente y la devolución de los documentos acompañados a la petición inicial, dejando copias certificadas en los autos a costas del peticionario. (Caso Deloria Shipping vs Inlogmar medida preventiva, 2021)

Consecuentemente, es posible verificar que el Juez Civil dio prioridad a los requisitos procesales de la prueba del crédito para el alegado crédito marítimo, lo que la parte solicitante no pudo justificar.

Asimismo, el juez exigió la evidencia relativa a la posible elusión del deudor frente al reclamo, que justifique la urgencia de atender la medida.

Caso Transnave vs BBC Chartering

En audiencia del 22 de diciembre del 2017 la Jueza Civil de Guayaquil Mónica Jarrín resolvió aceptar la petición de secuestro preventivo planteada por Transnave en relación a la motonave VERA. La reclamante planteó a la Jueza la alegación de la existencia de un crédito marítimo a consecuencia de un supuesto incumplimiento de un contrato de fletamento. La parte reclamante anunció pruebas de la existencia de la relación contractual entre fletante y fletador, así como de los supuestos perjuicios sufridos. La Jueza sustentó su decisión en que el artículo 125 del COGEP incluye dos requisitos que pueden ser invocados y probados. Indicó que la parte solicitante justificó la existencia de un crédito marítimo por el contrato de fletamento. Además indicó que el dueño y el fletante carecen de personería jurídica en el país, ni tienen representante ni apoderado radicado en Ecuador en donde se pueda ejercer la citación, existiendo un riesgo inminente de que pueda abandonar el país.

Consecuentemente, la Jueza consideró en forma implícita los requisitos de prueba del crédito como la de la justificación del peligro de la mora en su decisión.

7. El Problema

Como se ha verificado, Ecuador cuenta con algunos instrumentos jurídicos internacionales que proveen lo sustantivo para el otorgamiento de medidas de embargo preventivo de buques. De aquí afloran dos corrientes jurídicas. La primera sostiene que con la

simple alegación del crédito se justifica el otorgamiento de la medida. La segunda mantiene que es necesario demostrar *prima facie* la existencia de un dicho crédito.

Aquellos que sostienen que solo se requiere la simple alegación del crédito lo hacen basados en la conceptualización en los Convenios de lo que es el acreedor. En efecto, ambos Convenios e inclusive la Decisión 487 determinan que acreedor es quien alega tener un crédito marítimo a su favor, con lo cual se entendería obviado el requisito de demostrar la existencia de un crédito. Pero no solo eso, el mismo Código de Comercio adopta esta terminología².

Sin embargo, la tendencia de los jueces ecuatorianos es acogerse a lo que dispone el Código Orgánico General de Procesos en lo relativo a la necesidad de acreditar la existencia del crédito. Esto significa que no basta la simple alegación del crédito, sino que hay que brindar al juez de elementos necesarios que permitan demostrar la existencia de dicho crédito marítimo.

En efecto, las normas adjetivas relativas a todo tipo de medida preventiva contenidas en el Código Orgánico Integral de Procesos COGEP especifican que para cada secuestro preventivo es necesario demostrar la existencia del crédito e inclusive que los estados de los negocios del demandado están en mal estado o que puede esconderlos o enajenarlos, con lo cual se justifica la necesidad de proveer prueba *prima facie* del crédito marítimo en cuestión.

Sin embargo, la posibilidad de demostrar la existencia de un crédito se puede ver complicada cuando la prueba que se requiera no sea solo *prima facie*, especialmente ante responsabilidades extracontractuales provenientes de siniestros marítimos como el abordaje o inclusive daños personales o muerte, donde es necesario hacer ejercicios que permitan valorar un reclamo que deba ser garantizado por el secuestro preventivo del buque.

² CODIGO DE COMERCIO. Art. 895.-Para efectos del presente título, se entiende por: Acreedor: Toda persona que alegue un crédito marítimo

¿Cómo llegar a esa valoración prima facie? Un reclamo marítimo involucra pretensiones que pueden o no ser resueltas favorablemente al analizar los méritos. Además, parecería que una cosa es un reclamo y otra es un crédito. En este estado de cosas resultaría aceptable que el embargo preventivo pueda ser otorgado frente a la simple alegación de un reclamo marítimo ante la ocurrencia de un siniestro que ha quitado una vida humana. En este caso lo que se debería acreditar es solamente la existencia del siniestro con la alegación de la reclamación marítima.

Reclamo versus crédito pueden resultar términos no similares. Pero, para los fines de los Convenios de 1952 y 1999 debe entenderse que tienen el mismo significado. Esto es debido a que en la versión inglés del Convenio se usa la frase *maritime claim*, que significa reclamo marítimo, pero en la versión Español se ha puesto como *crédito marítimo*.

Por otro lado, la norma procesal ecuatoriana exige que se demuestren situaciones adicionales para justificar la existencia del peligro de la mora, probando que los bienes se encuentran en mal estado que no permitan cubrir el valor del reclamo o que dichos bienes pueden desaparecer o ser materia de ocultamiento, o inclusive que el deudor intenta transferirlos.

Sin embargo, es de esencia de los buques su desplazamiento. Es por ello, que los Convenios de 1952 y 1999 proveen reglas claras con el objeto de facilitar las medidas preventivas. Así, la tendencia internacional ha sido obviar el requisito de demostrar el peligro de la demora judicial y dar paso a las medidas obviando este requisito. En el caso del Ecuador la tendencia es mantener este requisito.

En consecuencia, se observan situaciones que generan incertidumbre legal frente a la ejecución de los embargos preventivos de buques. En resumen:

- A. No claridad sobre calidad de prueba que debe presentarse ante el Juez para acreditar la existencia de un crédito marítimo.

- B. La exigencia de proveer prueba para acreditar el peligro de la demora procesal al tratarse de buques con evidente desplazamiento.

6. Opciones de Solución

Las soluciones pueden plantearse de la siguiente manera:

1. Introducir en el Código Orgánico General de Procesos un capítulo exclusivamente dedicado al arresto de buques, en armonía completa con la normativa internacional, de tal manera que otorgue certeza y que discierna sobre la alegación del crédito marítimo con evidencia *prima facie* y creíble del reclamo, dando vía libre a aquellos créditos marítimos en los cuales no es muy fácil acreditar valores, como en los casos de muerte o heridas personales.
2. Aclarar que no es necesario para el acreedor demostrar el peligro de la demora procesal, obviando este requisito, por la naturaleza de la actividad de los buques.

7. Conclusiones

En el estudio comparado del derecho marítimo internacional se ha podido verificar la trascendencia de la institución del secuestro preventivo de buques como una medida que permite asegurar los resultados de una reclamación como para preservar los créditos marítimos privilegiados.

Uno de los elementos fundamentales que deben brindar las jurisdicciones en relación al derecho a aplicarse en determinado país es sin lugar a dudas la certeza, lo cual va directamente vinculado a la seguridad jurídica, aunque en mayor intensidad.

Los buques navegan de país a país encontrando diferentes legislaciones, siendo agentes del desarrollo por las facilidades que brindan para el intercambio comercial. Los cargadores promueven también el comercio internacional a través de sus negocios a lo largo del planeta. Los aseguradores de cobertura protección e indemnidad (P&I) protegen a los buques de sus

responsabilidades e inclusive pueden otorgar garantía frente a los procedimientos de secuestro preventivo.

Todos ellos y aquellas personas y entidades involucradas en la actividad marítima merecen reglas claras que no sean modificadas continuamente y certeza de que estas reglas son debidamente aplicadas uniformemente.

Se ha podido evidenciar que existen vacíos entre los principios del derecho internacional vigentes para Ecuador con las reglas de aplicación procesal en relación al secuestro preventivo de buques. Es necesario que estos vacíos sean resueltos, a fin justamente de brindar seguridad a las partes interesadas en los negocios marítimos.

Notablemente, las reglas claras y la aplicación de las mismas para el arresto de buques podrían llevarnos a que este proceso sea menos riguroso. Algunos pueden considerar esto un peligro para la arbitrariedad de las partes interesadas. Sin embargo, la respuesta la brinda el derecho comparado. Aquellos países que son amigables a esta medida demuestran alto desarrollo marítimo. Panamá es un ejemplo. Ecuador solo necesita generar certeza.

Referencias Bibliográficas

- Addison, R. (2013). *Certificate in Ship Arrest in Context. Maritime claims, history and purpose of Arrest*. London: Lloyd's Maritime Academy.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi, Manabí, Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2015). Código Orgánico General de Procesos. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2019). Código de Comercio del Ecuador. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Berlingieri, F. (2011). *Berlingieri on Arrest of Ships*. London: INFORMA.
- Carreira, F. (2018). Ship arrest in Panama. En S. Arrested, *Ship Arrest in Practice*. London: Ship Arrested.
- Caso BP Columbus, 3752-2014 (Cámara Federal del Mar del Plata 21 de Noviembre de 2014).
- Caso Deloria Shipping vs Inlogmar medida preventiva, 09332202100087G (Juez Ab. Manuel Rosillo 13 de Septiembre de 2021).
- Caso Dirección 000 y Dirección 001, Medidas Cautelares, 190-2011 (Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra 23 de julio de 2011).
- Caso Martingale Trading Corp v Azovske Morske Paroplavstvo (Corte de Apelaciones de Roma, Italia 15 de Julio de 2003).
- Cera, F. A. (mayo de 2014). *Aplicación eficaz de la normativa que tipifica y sanciona el abuso de información privilegiada en el mercado de valores ecuatoriano*. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3050/1/T-UCE-0013-Ab-68.pdf>
- Chacon, V. (2019). SSRN. Recuperado el 5 de agosto de 2023, de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3252862
- Colin, G., & et.al. (2023). Brazil. En T. L. Reviews, *Shipping Law Reviews*. London: Lexology.
- De Castro y Robles. (s.f.). *De Castro y Robles*. Recuperado el 5 de agosto de 2023, de <https://svw.no/en/insights/ship-arrest-in-norway>
- Gonzalez, N. (2022). *El Embargo Preventivo de Buques*. Madrid: Universidad Pontificia Comillas.
- Healy, N. J., & Sharpe, D. J. (1999). *Cases and Materials on Admiralty*. St. Paul, Minn.: West Group.
- Isikova, N. (2012). *The Ship Arrest Conventions of 1952 and 1999, international and Ukrainian perspectives*. Malmö: World Maritime University.
- Loaiza. (2018). Panama, Ship arrest in Practice. En S. arrested. London: Ship arrested.
- Morgan, J. (2023). Panama. En T. L. Review, *Shipping Law Review*. London: Lexology.
- Norke, T., & et.al. (2023). USA. En T. L. Reviews, *Shipping Law Reviews*. London: Lexology.
- Onyebuchi, S. (2010). *Arrest of Ships: Impact of the law on maritime claimants*. Lund: Lund University.
- Perez, C. (2011). *Dialnet*. (Unirioja, Ed.) Recuperado el 5 de Agosto de 2023, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3816192.pdf>
- Perez, J. (2020). *El Periculum in mora como requisito de las medidas cautelares procesales civiles*. Madrid: Comillas Universidad Pontificia.
- Poynder, N., & et.al. (2023). China. En T. L. Reviews, *Shipping Law Reviews*. London: Lexology.
- Real Academia de la Lengua Española. (s.f.). *Diccionario*. Recuperado el 5 de Agosto de 2023, de rae.es.

- Rozas, R. (2023). Chile. En T. L. Reviews, *Shipping Law Review*. London: Lexology.
- Schoenbaum, T. J. (2003). *Admiralty and Maritime Law*. St. Paul: Thomson West.
- UK P&I Club. (2016). *UK P&I Club*. Recuperado el 5 de Agosto de 2023, de https://www.ukpandi.com/media/files/imports/13108/publications/25339-legal_briefing_ship_arrest_.pdf
- United Nations. (1952). *International Convention for the Unification of Certain rules relating to the arrest of sea going ships*. Brussels.
- United Nations. (1999). Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques. Ginebra.
- Vallely, G., & et.al. (2023). Australia. En T. L. Reviews, *Shiping Law Reviews*. London: Lexology.
- Villagran, L. (2023). Ecuador. En T. L. Reviews, *Shipping Law Reviews*. London: Lexology.
- Vogtwng, S. (s.f.). *Ship arrest in Norway*. Recuperado el 5 de august de 2023, de <https://svw.no/en/insights/ship-arrest-in-norway>