

LA LIMITACIÓN DE  
RESPONSABILIDAD EN EL  
URUGUAY - EL ABANDONO  
DEL VALOR DEL BUQUE (ART.  
6º DE LA LEY Nº 19.246).

Florencia Sciarra Marguery

ARTÍCULO PUBLICADO EN LA EDICIÓN DE MAYO 2024 DE LA REVISTA MG NEWS

## **La limitación de responsabilidad en el Uruguay**

### **El abandono del valor del buque (art. 6° de la ley N° 19.246).**

En muchas ocasiones, en oportunidad de defender a un armador frente a un reclamo por responsabilidad en transporte marítimo, nos consultan si en Uruguay es posible limitar la responsabilidad del transportista.

La primera respuesta que usualmente damos es no, teniendo en consideración que Uruguay no ratificó ninguno de los Convenios sobre responsabilidad en el transporte que establecen los límites por bulto (Reglas de la Haya, Haya-Visby, etc). Estos límites tampoco están previstos en nuestra ley interna y se entiende que el armador responde por el todo.

Pero lo cierto es que sí hay una forma de limitar la responsabilidad, y está establecida en el art. 6 de la ley N° 19.246 que entró en vigencia en el año 2014.

Hasta ese entonces el Código de Comercio preveía en su art. 1050 que la responsabilidad del propietario cesaba por el abandono del buque con todas sus pertenencias y los fletes ganados. El Código de Comercio establecía la posibilidad de que el propietario del buque abandonara el mismo mediante una declaración que debía hacerse por instrumento público. Si bien la decisión se comunicaba mediante ese instrumento, el buque debía ir a la venta judicial para pagar a los acreedores. El problema no era solamente este último, si no que la limitación de responsabilidad era al valor del buque previo a la venta. Por lo tanto, si el buque había tenido un accidente o estaba en el fondo del mar, el valor podía ser mínimo o casi inexistente. Pero, además, en el inciso cuarto del art. 1050 se prohibía expresamente que el acreedor del armador tuviese acción alguna contra el asegurador del barco. Por lo tanto, si el buque tenía un seguro, el acreedor no podía reclamarlo.

Finalmente, el artículo habilitaba a oponer este abandono solamente el propietario del buque por ser quien tiene la disposición del mismo, no siendo esto posible para el armador no propietario.

El art. 6 de la ley N° 19.246 modifica el art. 1050 del Código de Comercio, estableciendo un sistema de limitación de responsabilidad mediante abandono del valor del buque. El mismo no consiste en el abandono del bien, si no que es un depósito en garantía de una suma de dinero.

Esta suma de dinero debe ser equivalente a:

- al valor del buque con más todas sus pertenencias
- los fletes y pasajes percibidos o que deban percibirse en el viaje a que se refieren los hechos del capitán y
- los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.

El artículo establece que el abandono deberá hacerse mediante presentación judicial y en el mismo acto deberá depositarse a la orden del tribunal una suma de dinero igual al valor del buque antes del accidente, más los créditos indicados en el inciso anterior.

Lo primero que vale la pena destacar aquí es que no estamos limitando la responsabilidad del armador en base al valor que el buque tiene en ese momento, sino que se limita al valor del buque antes del accidente o siniestro. Esto soluciona el problema de la desvalorización que pueda tener luego de un siniestro importante.

Otra modificación importante es que, en la nueva redacción, el beneficio que otorga la limitación de responsabilidad ya no es solo para el propietario del buque. Refiere a el “abandono del valor del buque”, no del buque en sí. Al ser una garantía que se deposita a la orden del juzgado, puede ser solicitada perfectamente por un armador no propietario.

¿Cuáles son los créditos que no quedan comprendidos dentro del abandono?

El inciso tercero establece que no queda comprendida dentro del abandono la acción contra el asegurador que tienen el propietario o armador, por la indemnización que resulte del buque o el flete. Establece la Dra. Victoria Zorrilla en su artículo sobre Reforma del Derecho Marítimo, que *“en lo que respecta a la indemnización de casco y máquinas se ha preferido que ese crédito sea destinado a su fin específico, que es reponer o reparar el buque”*.

Tampoco quedan comprendidos en el abandono los créditos contra terceros por los hechos que generaron el daño o naufragio de la nave.

¿Contra quienes puede oponerse?

En este punto se mantiene el régimen del Código de Comercio que establece que se puede oponer contra acreedores de contratos celebrados por el capitán (préstamos para reparaciones y aprovisionamiento, salarios de asistencia y salvamento, servicios de remolque, etc); acreedores impuestos por ley en relación a la actividad del capitán y expedición (avería gruesa); y acreedores por hechos culpables cometidos por el capitán o tripulación (abordaje).

La limitación no opera por actos culpables de propio armador, por hechos del capitán ratificados por el armador y por las obligaciones contraídas por agentes terrestres.

Otro elemento importante que debe tenerse en cuenta es que continúa vigente la única excepción aplicable al régimen de limitación en materia de contaminación. La misma está establecida en el art. 84 de la ley N° 18.996 que establece: *“el artículo 1050 del Código de Comercio no se aplicará en los casos de contaminación provenientes de buques”*.

Procedimiento judicial

El abandono se solicita judicialmente, mediante la presentación de un escrito. En ese mismo acto deberá solicitarse el depósito a la orden del tribunal del valor del buque más los fletes, pasajes, créditos, etc.

¿Cómo se determina este valor?

Mediante una tasación del valor del buque, previo al siniestro, realizada por un perito inscripto en el Registro de Peritos Navales de la Prefectura Nacional Naval.

Deberá presentarse, conjuntamente con este mismo escrito, una lista con los deudores respecto de los créditos que hay pendientes, así como los contratos en que se fundan

dichas deudas. Finalmente, deberá presentar una lista de conocidos y/o potenciales acreedores.

El inciso 4 del art. 1050 establece que *“Si ya existieran demandas contra el buque, la petición deberá presentarse ante el tribunal en el que haya sido incoada la demanda más antigua. El tribunal competente tendrá fuero de atracción sobre todas las demandas derivadas del viaje y buque respecto al cual se practique el abandono”*.

Por lo tanto, si hay muchas demandas contra el mismo buque, el tribunal de la demanda más antigua tendrá fuero de atracción sobre las demás.

Resta ver como aplican los jueces esta norma, ya que la misma es relativamente nueva y no existen muchos casos donde haya sido puesta en práctica.

Dra. Florencia Sciarra Marguery