

*La Cámara de
Representantes de la República
Oriental del Uruguay, en sesión de
hoy, ha sancionado el siguiente
Proyecto de Ley*

Artículo 1º. (Mercaderías transportadas por vía marítima - inspección de la carga).- El recibo de las mercaderías por parte del consignatario, sin observaciones, hace presumir que el transportador las ha entregado tal como aparecen descriptas en el conocimiento de embarque.

No procederá esta presunción en los siguientes casos:

- A) Si el transportador ha entregado las mercancías en forma directa al consignatario y se trate de faltantes o daños aparentes: cuando éste haya observado los recibos de intercambio y establecido salvedades en los mismos en el momento de recibir la mercadería.
- B) Si el transportador no ha entregado las mercancías en forma directa al consignatario y se trate de faltantes o daños aparentes: cuando éste haya dado al transportador aviso escrito de la pérdida o daños, especificando la naturaleza de éstos a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder.
- C) En ambos casos: cuando la pérdida o el daño de que se trate no fueran aparentes y se haya dado aviso por escrito al transportador de la pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar en el plazo de cinco días hábiles, contados desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

En caso de transportes sucesivos el aviso al último integrante de la cadena, hará caer la presunción contra todos los transportadores u operadores incluidos en la misma.

No será necesario dar aviso de la pérdida o daño, respecto de los cuales se haya realizado un examen mediante inspección conjunta de las partes.

Los operadores de transporte, armadores, propietarios de buque, consignatarios de la mercadería, aseguradores, Clubes de Protección e Indemnización, 'freight forwarders', agentes de carga y cualquier interesado, podrán requerir una inspección de la mercadería citando a los demás interesados a efectos de determinar la existencia y estado de la mercadería.

La fecha y hora de la revisión deberá notificarse a los interesados con una antelación razonable para permitir su concurrencia a la misma y salvaguardar la eficacia de la inspección. De lo comprobado en la revisión se levantará acta en la que cada uno de los participantes tendrá derecho a dejar estampadas sus discrepancias si las hubiere.

El que recibiere una citación para realizar una inspección conjunta y considere que existen otros interesados a quienes pueda afectar la medida o que otra persona o empresa, además o en lugar de él, tiene alguna obligación o responsabilidad en el caso, deberá darle aviso en forma circunstanciada de la fecha y hora de la inspección, bajo responsabilidad de los daños y perjuicios que correspondan por su omisión.

Artículo 2º. (Peritos navales, comisarios de averías, surveyors e inspectores).- Sin perjuicio de la actuación de peritos judiciales, las partes en un juicio podrán agregar a la causa peritajes privados. También las partes podrán agregar opiniones de expertos, de reconocida idoneidad, sobre aspectos técnicos de su especialidad. El perito de parte o los expertos, en su caso, podrán ser citados a declarar en el juicio de oficio, o a petición de cualquiera de las partes, para requerirle aclaraciones o ampliaciones sobre el informe producido.

La opinión de los peritos privados o expertos será evaluada por el tribunal de acuerdo a las reglas de la sana crítica.

Podrá ser admitido el peritaje privado producido por un perito que actúe en el extranjero. En caso de que las actuaciones de dicho perito extranjero se hayan cumplido en jurisdicción nacional, se admitirá la presentación del peritaje, siempre que haya actuado asistido por un perito inscripto en el Registro Único de Peritos de la Suprema Corte de Justicia y/o en el Registro de Peritos Navales a cargo de la Prefectura Nacional Naval y/o en la Cámara de Surveyors del Uruguay.

Artículo 3º. (Prescripción).- Los reclamos por incumplimiento del contrato de transporte marítimo, o por daños o faltantes a la carga, prescribirán a los dos años de la fecha en que la carga fue entregada o debió ser entregada si se trata de faltantes.

La acción de repetición del transportador o del buque contra el cargador, contra operadores subcontratados o contra terceros podrá ser ejercida aún después de vencido este plazo, dentro de los seis meses de haber sido notificada la demanda que motiva el reclamo o de haber efectuado judicial o extrajudicialmente el pago. El cargador, los operadores subcontratados o los terceros referidos podrán ser citados en garantía en el juicio principal.

Todo otro reclamo de derecho marítimo o derivado de la navegación o servicios auxiliares de la misma, prescribirá también a los dos años a partir de que la obligación sea exigible. En los siguientes casos dicho plazo de prescripción correrá:

- A) En las acciones emergentes del abordaje, a partir de la fecha del hecho.
- B) En las acciones derivadas de la asistencia y salvamento, a partir de la fecha en que la operación haya concluido.
- C) En las acciones derivadas del contrato de remolque, a partir de la fecha en que se realizó o debió realizarse la operación.
- D) En las acciones derivadas del hallazgo o rescate de restos náufragos, a partir de la fecha en que fueron hallados o rescatados los restos o efectos náufragos.

- E) En las acciones derivadas de la avería gruesa o común, a partir de la fecha de conclusión de la descarga en el puerto en que terminó la expedición o la aventura que motivó la contribución. Cuando se haya firmado un compromiso de avería, el plazo de prescripción se interrumpirá desde la fecha de la firma, hasta que se notifique la liquidación de avería emitida por el liquidador designado al efecto.

En las acciones derivadas del contrato de seguro marítimo el plazo de prescripción de dos años correrá a partir de las siguientes fechas:

- A) La acción para el cobro de la prima, a partir de la fecha de su exigibilidad.
- B) Las acciones de avería o las derivadas del seguro de casco, a partir de la fecha del accidente o hecho generador de la obligación. Si el buque se hubiera perdido, y no fuera determinable una fecha concreta del siniestro, a partir de la fecha en que el buque debió llegar a puerto.
- C) Las acciones derivadas de la contribución a la avería común, salario de asistencia o de salvamento o responsabilidad por abordaje, a partir de la fecha en que el asegurado haya pagado.
- D) Si el asegurado hubiera hecho un reclamo concreto al asegurador, el plazo de prescripción se interrumpirá hasta que éste conteste en forma si acepta o rechaza el reclamo.

La acción de repetición del asegurador contra los responsables del siniestro, cuando es demandado por el asegurado, podrá ser ejercida aún después de vencidos estos plazos, en el término y en los plazos establecidos por el inciso segundo de este artículo.

Todas las prescripciones a que refiere el presente artículo son extintivas.

Artículo 4º. (Normas sobre fianza y contracautela en las medidas cautelares).- Se considerará fianza suficiente tanto para el embargo o arresto de un buque, como para su levantamiento, la otorgada por una compañía de seguros autorizada a operar en el país o por un Club de Protección e Indemnización (P&I Club) que sea miembro del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, sin perjuicio de otras garantías que el tribunal estimare suficientes o que sean acordadas por las partes y comunicadas en conjunto al Juzgado competente.

La fianza otorgada por un Club de Protección e Indemnización deberá contener una admisión expresa de la jurisdicción de los tribunales nacionales para la ejecución de la misma y la constitución de domicilio en el país por parte del otorgante.

En estos casos, la sentencia que admita la sustitución de la medida cautelar de embargo o arresto, será inapelable.

La Suprema Corte de Justicia informará periódicamente a los tribunales:

- A) La lista de compañías de seguros autorizadas a operar en el país, elaborada según información que requerirá al Banco Central del Uruguay por intermedio de la Superintendencia respectiva.
- B) La lista de Clubes de Protección e Indemnización que sean miembros del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, la cual se elaborará previa consulta de la autoridad marítima y las organizaciones no gubernamentales más representativas en la materia.

Artículo 5º. (Remate judicial de buques).- Cuando se proceda a la venta en remate judicial de un buque de bandera nacional y no fuera posible obtener los títulos de propiedad, la Escribanía de Marina expedirá todos los testimonios o certificados necesarios para sustituir la documentación faltante.

Para matricular en Uruguay un buque de bandera extranjera que haya sido adquirido en venta judicial en la República, no será necesario presentar el certificado de Cese de Bandera, ni la titulación anterior. El buque adquirido en remate judicial podrá solicitar la bandera uruguaya cumpliendo con las demás obligaciones legales y reglamentarias vigentes.

Para matricular en Uruguay un buque de bandera extranjera que haya sido adquirido en venta judicial en país extranjero que no sea el de su matrícula, tampoco será necesario presentar el Certificado de Cese de Bandera, ni la titulación anterior. En este caso se exigirá el documento expedido por la autoridad del país donde se realizó dicha venta, en el cual conste que el traspaso de la propiedad de la nave se ajusta a las leyes y usos vigentes en ese lugar.

El Juez competente en el remate judicial levantará de oficio todos los embargos existentes en el momento de la escritura. Quien adquiere un buque en remate judicial, lo recibe libre de toda deuda, gravamen o embargo, incluso las deudas por derechos de puerto o estadía. Los acreedores por créditos reales, privilegiados o comunes contra el buque deberán perseguir el saldo del remate conforme las normas generales sobre orden de prelación de los embargos y prioridad de los privilegios o derechos reales.

Artículo 6°. (Abandono liberatorio).- Sustitúyese el artículo 1050 del Código de Comercio por el siguiente:

"ARTÍCULO 1050.- La responsabilidad a que se refieren los dos artículos anteriores, podrá limitarse mediante el abandono del valor del buque con más todas sus pertenencias, y más 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 abandono deberá hacerse mediante presentación judicial y en el mismo acto deberá depositarse a la orden del tribunal un valor igual al del buque antes del accidente más los créditos indicados en el inciso anterior.

Si el propietario o alguno de los partícipes han hecho asegurar su interés en el buque o en el flete, su acción contra el asegurador no se entenderá comprendida en el abandono. Tampoco estarán comprendidos en el abandono los créditos contra terceros por los hechos que generaron el daño o naufragio de la nave.

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.

El peticionante deberá acompañar a la solicitud judicial:

- A) Una tasación del valor del buque antes del accidente o hecho generador del reclamo, realizada por un perito inscripto en el Registro de Peritos Navales de la Prefectura Nacional Naval.
- B) Una lista de los deudores por fletes, pasajes, seguros u otros conceptos mencionados en el inciso primero, con sus domicilios, y los contratos de fletamento o seguro en el que se funda la deuda.
- C) Una lista de los acreedores conocidos o potenciales, incluyendo en la misma todos los consignatarios de carga y de sus seguros, si fueran conocidos, con sus domicilios.

La presente limitación de responsabilidad no se aplicará a los buques comprendidos en la Ley N° 16.820, de 23 de abril de 1997, relativa a la ratificación de convenios internacionales sobre indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos".

Artículo 7°. (Normas de Derecho Internacional Privado).- Cuando no exista tratado vinculante que regule la ley aplicable y la jurisdicción competente en materia de derecho marítimo, éstas se determinarán conforme a las normas del Tratado de Derecho de Navegación Comercial Internacional, suscrito en la ciudad de Montevideo, el 19 de marzo de 1940.

Estas normas regirán el abordaje, la asistencia y salvamento, las averías particulares y gruesas, el contrato de ajuste, el fletamento de buques, el transporte de mercaderías y personas, los seguros marítimos, la hipoteca naval y todo otro tema de derecho marítimo internacional.

Prórroga post-litem. Cualquiera sea la jurisdicción competente de acuerdo a las reglas anteriores, después de ocurrido el hecho litigioso,

las partes podrán acordar que el litigio sea sometido a otra jurisdicción, sea en sede judicial o arbitral.

Artículo 8º. (Derogaciones).- Deróganse los artículos 1040, 1041, 1042, 1256 y 1257 del Código de Comercio.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo,
a 13 de mayo de 2014.

GUSTAVO BORSARI BRENNIA
1er. Vicepresidente

JOSÉ PEDRO MONTERO
Secretario