

EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE ECUADOR Y PANAMÁ, Y SU ARMONIZACIÓN CON LOS CONVENIOS INTERNACIONALES.

Abg. Evelyn García

El secuestro preventivo de buques se desarrolla en el derecho marítimo nacional e internacional, dependiendo que bandera enarbole la nave, y es importante conocer su normativa, para así evitar ser partícipes de un embargo en calidad de propietarios de una nave, y además, como acreedores de una deuda o incidente marítimo, saber los derechos que nos asiste en consecuencia de algún crédito marítimo, en virtud que se vulneren garantías para cubrir las pérdidas e indemnizaciones por los acontecimientos que se susciten, se llevará a cabo el secuestro preventivo de la nave, para garantizar el referido crédito marítimo.

En tal razón, la presente investigación si es aplicable en las entidades pertinentes, fomentará el desarrollo en el campo marítimo; en este sentido, se realizará el análisis de procesos de embargos preventivos de buques entre Ecuador y Panamá, para evidenciar las diferencias de la aplicabilidad de secuestros preventivos de buques entre estos países, e indicar que normas se fundamentan en cuanto a los referidos embargos; y así, poner en práctica procedimientos idóneos para alcanzar una justicia que este en armonía con los convenios internacionales.

Palabras claves: Arresto, embargo, secuestro, buques, Ecuador.

El transporte de mercancías por mar siempre ha sido una actividad internacional, convirtiéndose en la primera industria verdaderamente global; y debido a la intrínseca movilidad que estos representan, es la única garantía que tiene un acreedor para hacer cumplir algún tipo de obligación o deuda que haya sido negada o incumplida por los representantes de la nave, es cuando nace la necesidad de un instrumento eficiente y eficaz para hacer cumplir las obligaciones adquiridas, por medio del secuestro, embargo o arresto preventivo de naves que es y ha sido desde hace siglos, el instrumento para la ejecución de créditos marítimos.

Sin embargo, teniendo en cuenta la importancia para la industria del transporte marítimo, esta detención puede ser una práctica muy arriesgada y peligrosa si no se dirige de manera responsable, en sentido que, puede causar un daño tremendo, no sólo para los armadores o fletadores, sino también para toda la cadena del comercio internacional que depende de la llegada segura y oportuna de las mercancías en destino.

Consecuentemente, en la actualidad se puede observar por medio de abogados, aseguradores, navieros, proveedores y demás diferentes actores que intervienen en la industria marítima, el escaso desarrollo que existe en los procesos marítimos en Ecuador; en relación a las diligencias judiciales pertinentes para llevar a cabo el arresto, secuestro o embargo preventivo de los buques; en sentido que, las referidas diligencias tienen que garantizar los principios de celeridad y eficiencia para que la industria marítima fluya; sin embargo, por demoras procesales, es decir, por no despachar en un tiempo idóneo las diligencias, causa que afecten al comercio marítimo, siendo este fundamental para el desarrollo de cualquier Estado, y más aún para el Ecuador que siendo un país con litoral costero, no cuenta con un progreso

potencial en este campo, para que dinamice la economía y brinde seguridad jurídica en los procesos judiciales, y así cumplir las garantías de los principios constitucionales.

En tal razón, la presente investigación es importante, porque por medio del análisis comparativo entre Ecuador y Panamá en la aplicabilidad de procedimientos marítimos en el embargo preventivo de buques, se va a demostrar el escaso desarrollo que existe en Ecuador en la aplicación de estos procesos; lo que conlleva a métodos ineficientes, que vulneran la tutela efectiva y la seguridad jurídica; siendo observados internacionalmente como un puerto que no cuenta con celeridad y eficiencia en las referidas causas, pese al haber ratificado el convenio internacional de embargos preventivo de buques.

En este sentido, para el desarrollo de la presente investigación y para una mejor comprensión del contexto en el que se practica estos embargos, se realizará un análisis comparativo del proceso de arrestos de naves tanto en Panamá como en Ecuador, con las normas establecidas en su legislación interna en el caso de Panamá, y en los convenios internacionales de los que Ecuador es Parte.

Esta investigación está encaminada al método analítico, por cuanto hace un enfoque cualitativo y cuantitativo por medio de una indagación documental con técnicas de recolección y análisis de información obtenida en libros, artículos, normas nacionales e internacionales, publicaciones, web, entre otras, con el fin de realizar un examen comparativo idóneo, que logre la efectiva comprensión del lector, y pueda ser aplicada en las instituciones pertinentes.

Ahora bien, en el desarrollo del presente tema, es importante conocer que el propósito inicial de la comunidad internacional tiene el esfuerzo dedicado a la adopción de dos convenios que tratan de armonizar la legislación internacional que regula esta rama, el primero fue la Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de buques

de 1952, celebrado en Bruselas, conocido en el mundo marítimo como Convenio de Bruselas 1952, que fue producto de la corriente unificadora del derecho marítimo en el ámbito internacional iniciada a finales del siglo XIX por el Comité Marítimo Internacional (CMI). La elección del embargo preventivo de buques como objeto de unificación se debió a la existencia de un régimen dispar en cuanto a los riesgos soportados por los armadores y la seguridad ofrecida a sus acreedores en los distintos ordenamientos jurídicos internos. Por ello, aun siendo el embargo preventivo una institución típicamente procesal, la elaboración del Convenio se inscribe dentro de la evolución normativa del derecho marítimo, sector del ordenamiento que se destaca por una marcada tendencia hacia la uniformidad derivada de las características propias de la navegación por mar. Así mismo, de estos se originó el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, que se deben ver como el género para la contratación de obligaciones, y de cuyo desarrollo se derivó el concepto de “Privilegios marítimos”, entendidos esto últimos como la especie por la necesidad que algunos créditos marítimos gocen de preferencia, es decir, que existiendo muchos acreedores, estos se cobran en primer lugar, ya que tienen privilegios en razón de priorizar los créditos más urgentes, siendo estos inscritos en el registro pertinente, generando gravámenes de hipoteca naval.

Consecuentemente, alrededor de 50 años después de su promulgación, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) con el apoyo del Comité Marítimo Internacional (CMI) y la colaboración Organización Marítima Internacional (OMI), propusieron un segundo instrumento que contiene normas actualizadas, la Convención Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999, celebrada en Ginebra; ambos convenios han entrado en vigor y gobiernan el problema en muchos países de todo el mundo que son Partes. Los partidarios de la referida Convención de 1999 tienen un fuerte argumento en el hecho

de que encaja con el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 en términos de compatibilidad.

CONVENIO DE EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES EN DIFERENTES

JURISDICCIONES

Es importante conocer que países forman parte de los convenios de embargos preventivo de buques, para informarnos un poco más sobre el mundo internacional de arrestos de naves y saber sobre la uniformidad de los convenios adoptados por diferentes Estados; y de esta manera, como actores y profesionales en diferentes ámbitos en la industria marítima, saber qué país ofrece las garantías y celeridad en el proceso para arrestar o liberar un buque, dependiendo de sus convenios internacionales ratificados o en caso que no pertenezcan a ninguno, conocerlo, para realizar procedimientos eficientes dependiendo de la jurisdicción en donde se encuentre la nave.

Además, Isikova (2012) considera que la Convención de Ginebra 1999 es más favorable para los países en desarrollo, mientras que la Convención de Bruselas 1952 satisface las necesidades de los estados marítimos tradicionales de una manera más aceptable para ellos; es decir, que la Convención de 1952 es más "pro-naviera", mientras que la Convención de 1999 aporta más beneficios a los países portuarios.

En este sentido, se detallará gracias a los miembros de la red de "Ship Arrests in Practice" (2018) en su undécima edición, mediante el cual han contribuido con los aportes pertinentes sobre los procesos de arrestos en alrededor de 90 jurisdicciones; siendo así, luego de leer esta importante y acertada guía para los actores del comercio marítimo, como abogados maritimistas, navieros, aseguradores, proveedores, entre otros; me permití, realizar una recopilación de datos en base a los países que han ratificado los Convenios Internacionales sobre Embargos Preventivos de Buques 1952

y 1999; así también, identificar cuales no pertenecen a ningún convenio, como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 1

Países que forman parte de las Convenciones de Embargos de Buques

Estado	Convenio de Bruselas 1952	Convenio de Ginebra 1999	Ningún convenio
Argelia, Bahamas, Bélgica, Benín, Camboya, Costa Rica, Croacia, Curasao, Chipre, Dinamarca, Egipto, Inglaterra y Gales, Feroe, Finlandia, Francia, Alemania, Gibraltar, Grecia, Hong Kong, Irlanda, Italia, Kenia, Lituania, Montenegro, Marruecos, Países Bajos, Nigeria, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, Rusia, Senegal, Serbia, Eslovenia, Ucrania.	✓		
Bulgaria, China, Ecuador, Estonia, Indonesia, Letonia, Perú, España, Sudan, Colombia.		✓	

Argentina, Australia, Austria, ✓
Bangladesh, Barbados, Brasil, Camerún,
Canadá, Chile, República Dominicana,
Georgia, Ghana, Islandia, India, Irán, Irak,
Israel, Costa de Marfil, Japón, Jordania,
Corea, Kuwait, Libia, Malasia, Malta,
Mauricio, México, Nueva Zelanda, Líbano,
Panamá, Omán, Puerto Rico, Qatar, Arabia
Saudita, Singapur, Sudáfrica, Taiwán,
Tailandia, Túnez, Turquía, Emiratos Árabes
Unidos, Uruguay, EE.UU., Venezuela,
Vietnam.

Fuente: Members of the Shiparrested.com Network. (2018). Ship Arrests in Practice Eleventh Edition.

Por medio de la información presentada, se evidencia que el Convenio de Bruselas 1952, sigue siendo aplicado por la mayoría de países, constituyéndose como un precedente de importancia histórica por la gran aceptación y aplicación que hay del mismo; y los Estados que han ratificado el Convenio de Ginebra 1999, como observamos son pocos, pero brindan mayores garantías, en razón de incluir seis nuevos créditos marítimos que no fueron cubiertos por la Convención de 1952, la cual es la diferencia entre estos convenios.

Sin embargo, las jurisdicciones que no han ratificado ningún convenio y en razón a las investigaciones realizadas, algunos de estos países han adoptado en su norma interna los convenios de embargos de 1952 o 1999 pero no lo han ratificado; o en otros casos, no cuentan con listas cerradas de créditos marítimos, y en su lugar tienen una lista abierta, es decir, analizan cada reclamación presentada si cumple con los requerimientos que presenta la evolución constante del transporte por mar.

NORMATIVA APLICADA EN EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES EN ECUADOR

Previo a abordar la normativa aplicada en el embargo preventivo de buques en Ecuador, es importante conocer que los países como Colombia, Perú, Bolivia y Ecuador forman parte de la Comunidad Andina de Naciones, conocida por sus siglas como CAN, siendo una comunidad política de derecho constituida como organización internacional, para alcanzar un desarrollo integral, equilibrado y autónomo en común con los Estados y los pueblos andinos, y en su Decisión 487 ratifican el Convenio de Ginebra 1999.

En el caso de Ecuador, adicionalmente de forma individual se ha adherido al Convenio de Ginebra 1999, para así, ofrecer mayores garantías como Estado que ha ratificado el mismo; y en referencia a lo que nos manifiesta el Apolo (2018) como miembro de la red de “Ship Arrests in Practice” en su undécima edición, que nos dice: “for the last 15 years, Ecuador has seen its rules for ship arrest being fully revisited and updated by reference to the most recent international conventions on maritime liens and arrest of ships”; en tal razón, Ecuador revisa y actualiza las convenciones internacionales más recientes sobre gravámenes marítimos y embargos de buques, para brindar mayores garantías a la industria marítima por lo que, ha ratificado el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999; y, además, para brindar mayor seguridad jurídica en su aplicación, ha incluido la normativa del referido convenio en su ley interna, correspondiente al Código de Comercio reformado en mayo 2019, específicamente en el capítulo cuarto la Hipoteca Naval, de los Privilegios Marítimos y Embargo Preventivo de Naves; siendo así, y en concordancia con la convención adoptada en su legislación, en el artículo 895 el código nos manifiesta que embargo puede también ser denominado como secuestro preventivo:

Embargo: Toda inmovilización o restricción a la salida de una nave, impuesta como medida cautelar por resolución de juez competente, en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de una nave para la ejecución

de una sentencia, u otro instrumento ejecutoriado. Puede también ser denominado embargo o secuestro preventivo.

Resaltando además, que en el comercio marítimo internacional y como conocedores de esta industria marítima, las publicaciones del compendio marítimo en su mayoría están en el idioma inglés, por lo que el término de embargo o secuestro de buque se lo encuentra como “Arrests”, en español “arresto”; resultando ser un sinónimo denominativo de embargo o secuestro.

Así también, es importante dar a conocer qué se entiende por crédito marítimo, por lo que el Código de Comercio en su artículo 895 nos dice “Los créditos definidos y establecidos en las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en la República del Ecuador”, y en armonía con la convención en su artículo 1, nos manifiesta una lista de créditos marítimos mediante el cual se puede arrestar una nave:

Por "crédito marítimo" se entiende un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:

- a) Pérdidas o daños causados por la explotación del buque;
- b) Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- c) Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;
- d) Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este

apartado d);

e) Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación;

f) Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

g) Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

h) Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;

i) La avería gruesa;

j) El remolque;

k) El practicaaje;

l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;

m) La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;

n) Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;

o) Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;

p) Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;

q) Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;

r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;

s) Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;

- t) Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
- u) Una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque;
- v) Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

Se puede constatar que Ecuador es parte de una lista cerrada de 22 créditos marítimos que están incluidos desde literal a) al literal v) del Convenio de Bruselas 1999, por las cuales puede embargar un buque, es decir no lo puede hacer por otro tipo de incidente marítimo. Así mismo, Apolo (2018) en la edición publicada en los párrafos anteriores, y en cuanto al proceso de estos embargos de buques nos manifiesta:

Should the procedural conditions set forth in the Arrest Convention, 1999 or the Decision 487 are fully met, an application of arrest is to be filed in the Civil and Commercial Court of the Ecuadorian port where the ship has or is about to call. Upon submission of the application, it can take between 3-5 days for the Court to process the application and grant the writ for arrest.

Se evidencia por medio de esta importante aportación del Dr. Apolo en relación a Ecuador, que en caso de que se cumplan plenamente las condiciones procesales establecidas en el Convenio de Arresto de 1999, se debe presentar una solicitud de embargo en el tribunal civil y mercantil del puerto ecuatoriano donde el barco se encuentra o está a punto de arribar, y, luego de la presentación de la solicitud, el tribunal puede demorar entre 3 y 5 días en procesar la diligencia y otorgar la orden de arresto, en concordancia con lo que nos manifiesta el Código Orgánico General de Procesos en su artículo 124: "Cualquier persona puede, antes de presentar su demanda y dentro del proceso, solicitar el secuestro o la retención de la cosa sobre la que se litiga o se va a litigar o de los bienes que aseguren el crédito".

Consecuentemente, se tiene que probar la existencia del crédito como requisito para efectuar la diligencia preventiva del secuestro, el artículo 125 *Ibíd*em en su numeral 1 nos reitera “Para que se ordene el secuestro o la retención, es necesario: 1. Que se pruebe la existencia del crédito”; en este mismo orden el artículo 127 *Ibíd*em en referencia a su procedimiento nos dice: “Presentada la solicitud de providencias preventivas, conforme con los requisitos de la demanda, la o el juzgador en el término de cuarenta y ocho horas convocará audiencia en la que resolverá dicha solicitud”.

Siendo así, en este lapso de tiempo se corre el riesgo de que la nave zarpe sin haber logrado el arresto, puesto que en la práctica profesional es notable que estos términos puedan extenderse a más días para emitir la orden respectiva, debido a que muchas veces los servidores judiciales carecen de conocimiento en estas diligencias, en razón que Ecuador no tiene tribunales especializados en esta rama, y con la carga procesal que tienen los jueces en nuestro país, incluir procesos marítimos también en tribunales civiles y mercantiles, resulta complicado conocer todo tipo de procedimientos y aún más cuando son convenios internacionales, con regímenes especiales como lo es el comercio marítimo, poder llegar a entender cómo se presentan estos precedentes en la industria marítima y la celeridad que requiere para su efectiva aplicación.

Tanto en el arresto como la liberación de naves, demanda especialistas maritimistas, para facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo mundial, y así, establecer una uniformidad internacional en los instrumentos jurídicos, para que se garantice el derecho que le asiste tanto al naviero como al demandante, considerando lo tipificado en el artículo 6 del referido convenio, en caso de ser ilícito o no estar justificado el arresto, los tribunales del Estado en que se haya practicado el embargo serán competentes para determinar el alcance de la responsabilidad del

acreedor; además, la regla general de derecho civil ecuatoriano, establece que todo daño que puede atribuirse a la malicia o negligencia de otra persona debe ser compensado, tal cual nos manifiesta Villagrán (2021), con su importante contribución en Lexology Getting The Deal Through en su decimotercera edición de Shipping 2022, nos manifiesta:

Wrongful arrest may fall under a general rule of civil law stating that all damage that can be attributed to malice or negligence of another person must be compensated. Therefore, if a person or entity obtains the arrest of a vessel with the knowledge that its petition is not legitimate, then the affected party is able to claim damages.

Es decir que, el arresto indebido además de ser ilícito como nos manifiesta el convenio, puede estar sujeto a una regla general de derecho civil; por tanto, si una persona o entidad obtiene el embargo de un buque con el conocimiento de que su petición no es legítima, la parte afectada puede reclamar daños y perjuicios. En tal virtud, tanto el naviero como el reclamante, deben actuar en función de las normas jurídicas para que se puedan lograr acuerdos consensuados con la finalidad de que el comercio marítimo internacional fluya sin causar mayores afectaciones a esta industria.

NORMATIVA APLICADA EN EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES EN PANAMÁ

En el caso de la República de Panamá, que no ha formado parte de los convenios internacionales sobre embargo preventivo de buques, a pesar de jugar un papel primordial en la industria del transporte marítimo internacional, en lugar de ello, ha incorporado en su legislación interna algunos principios generales contenidos en los convenios; sin embargo, cuando la ley aplicable a la reclamación es la de un país que ha ratificado una convención internacional, los tribunales marítimos de Panamá la

aplicarán en los casos en que la ley de la bandera o la ley de un país en particular la apliquen a la disputa, fundamentándonos en lo que nos dice Carreira (2018) como miembro de la red de “Ship Arrests in Practice” en su undécima edición:

Panamá has not ratified any of the International Conventions related to Ship Arrests. However where the applicable law to the underlying claim is that of a country which has ratified any Convention the Maritime Courts of Panama will enforce it in cases where the law of the flag or the law of a particular country applies to the dispute. In the area of conflicts of law Panama adopted a statutory provision for the determination of the applicable law.

En tal virtud, y hasta ahora esto ha proporcionado un sistema de detención eficiente, más aún que cuentan con un tribunal marítimo especializado donde su ley interna exige que los jueces tengan especialidad en derecho marítimo, tal cual nos afirma Carreira (2018) como miembro de la red de “Ship Arrests in Practice” en su undécima edición, que nos dice: “Since 1982 Maritime Court of Panama functioned as a specialized tribunal where the Judge is required by law to bear maritime law expertise”; en tal razón, cuando llega un reclamo marítimo para arrestar un buque, y este crédito no se encuentra en su legislación interna, de igual manera, estos tribunales analizan el caso y verifican si es procedente de acuerdo a la evolución constante del comercio marítimo, y en miras de nuevas reclamaciones que se puedan presentar en la industria; en consecuencia, Panamá no se rige a una lista cerrada de acuerdo a Convenios de Embargos de Buques, la lista de ellos es abierta a cualquier nuevo incidente que se presente en un futuro, y que, los tribunales especializados lo determinen como procedente; tal cual lo manifiesta Chacón (2019) en su artículo “Ship arrest in the Republic of Panamá and its harmonization with international law”, que nos afirma: “The direct consequence of this approach is that the practice of ship arrest in Panamá is not limited to cases with causes of action corresponding to a closed list of maritime claims”.

Ahora bien, sobre la celeridad que tiene el puerto panameño para este tipo de arrestos, Loaiza (2018) como miembro de la red de “Ship Arrests in Practice” en su undécima edición, nos dice que: “The arrest of a vessel could be arranged on a same day basis, considering that the Court and the Marshall would be available (as provided in the law) 24 hours”. Siendo así, este Estado, garantiza el efectivo embargo, con procedimientos ágiles como lo manifiesta Loaiza, en cuanto a que sus tribunales están disponibles las 24 horas, y el arresto podría llevarse a cabo en tan solo pocas horas; reiterando de igual forma Chacón, V. H. (2019): “It is noteworthy that for arrest purposes the Panamanian courts are accessible 24 hours a day, 365 days a year”.

En referencia a la liberación de la nave, luego que el naviero presente la garantía en forma satisfactoria en los tribunales, para asegurar su presentación sobre el fondo del litigio y el buque pueda continuar a su destino, será liberado de igual manera con la misma celeridad que se hizo el arresto; tal cual lo manifiesta este mismo miembro Loaiza (2018): “Usually within the day of filing of the request (including if the necessary release bond is duly consigned with the Court”.

Es sustancial indicar la garantía jurídica que también tiene la parte demandada para ejercer su legítima defensa al momento que se lleva a cabo el arresto, en sentido que, el acusado tiene 30 días calendario para presentar una respuesta a la queja; si no lo hace, tal omisión se considerará una aceptación de los escritos de la demanda; tal cual lo indica Chacón, V. H. (2019) en su artículo “Ship arrest in the republic of Panamá and its harmonization with international law”:

An important effect of the arrest is that this also constitutes service of process on the defendant. From that moment, the defendant has 30 calendar days to submit an answer to the complaint. If he fails to do so, such omission will be considered an acceptance of the statements of claim.

A pesar de que existen muy pocos casos de arrestos ilegales en Panamá, debido a la evaluación realizada por la experticia de los jueces antes de ordenar el arresto, sin embargo, en caso de considerarse un embargo ilegal, el solicitante será responsable de tal detención ilegal, y el tribunal ordenará que pague todos los gastos judiciales originados al demandado y el perjuicio que le conllevó este arresto a su nave, según fines pertinentes de ley.

Por lo expuesto, es notable evidenciar gracias al aporte de abogados maritimistas panameños y su ejercicio profesional diario en la industria marítima, mediante el cual, manifiestan la celeridad y efectividad con la que cuentan estos tribunales marítimos para llevar a cabo el arresto de buques, y así también, la seguridad jurídica que brindan a las partes procesales para ejercer su defensa en el tiempo oportuno; y de esta manera, facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo internacional, adaptándose a la evolución constante en esferas conexas.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La presente investigación si es aplicable en las entidades pertinentes, fomentará el desarrollo en el campo marítimo, en sentido que, en base al análisis comparativo de procesos de embargos preventivos de buques en Ecuador y Panamá, se evidencia que Ecuador ratifica convenios internacionales actualizados, para estar en armonía con la normativa internacional, adoptándolos también en su ley interna positiva; sin embargo, este mandato solo se encuentra en letras y no en la aplicación práctica diaria, que es la verdadera evidencia del cumplimiento o vulnerabilidad en estos lineamientos jurídicos; puesto que, como actores en esta industria marítima, podemos constatar la carencia de especialistas en esta rama, por el escaso criterio en la aplicabilidad de los convenios internacionales, lo que conlleva a procesos ineficientes, vulnerando así la tutela efectiva y la seguridad jurídica; siendo observados

internacionalmente como un puerto costero que no cuenta con las garantías jurídicas en razón de los principios de celeridad, eficiencia y efectividad judicial en los referidos procedimientos, pese a ser parte del convenio internacional de embargo preventivo de buques 1999.

En tal virtud, se recomienda que las unidades judiciales competentes en arrestos de buques, cuenten además, con profesionales especializados en derecho marítimo, para la efectiva aplicación en los referidos procedimientos que garantice el cumplimiento de los convenios internacionales que son parte de la industria marítima, para así, fomentar el desarrollo económico del país, captando mayor inversión extranjera, por contar con jurisdicciones que atienden con celeridad los procesos del comercio marítimo, en donde interviene la comunidad nacional e internacional, ya que por este medio del transporte marítimo, los países intercambian productos y cada uno de estos debería garantizar la debida seguridad jurídica en caso de algún incumplimiento de las partes intervinientes; y, que este derecho que les asiste sea reflejado en una justicia transparente, efectiva y eficiente en términos y procedimientos idóneos; tal cual se refleja en el canal de Panamá, que, por contar con tribunales especializados en derecho marítimo, y además, por la celeridad en sus procesos, proyectan en la industria global un puerto que garantiza el arresto de buques en menos 24 horas, luego de presentarse la reclamación, y en este mismo lapso de tiempo para la liberación respectiva del buque, previo cumplimiento de la garantía dictada por los tribunales marítimos; en virtud de facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo internacional.

FUENTES

- Apolo, J. (2018). Ship Arrest in Ecuador. En F. Arizon, *Ship Arrests in Practice* (pág. 465). Editorial Committee of the Shiparrested.com.
- Asamblea Nacional República del Ecuador. *Código de Comercio*. Registro Oficial Suplemento 497 de 29 mayo 2019.
- Asamblea Nacional República del Ecuador. *Código Orgánico General de Procesos*. Registro Oficial Suplemento 506 de 22 mayo 2015.
- Asamblea Nacional República del Ecuador. *Constitución de la República del Ecuador 2008*. Registro Oficial 449 de 20 octubre 2008.
- Baatz, Y., Velasco, A.C., Debattista, C., Gurses, O., Hjalmarsson, J., Lista, A,... Tsimplis, M. (2018). *Maritime Law*. Londres: Routledge.
- Baughen, S. (2019). *Shipping Law*. Abingdon: Routledge.
- Carreira, F. (2018). Ship Arrest in Panamá. En F. Arizon, *Ship Arrests in Practice* (pág. 465). Editorial Committee of the Shiparrested.com.
- Chacon, V. H. (2019). *Ship Arrest in the Republic of Panama and Its Harmonization with International Law*. Journal of Maritime Law and Commerce, 44.
Doi: <http://law.nus.edu.sg/cml/wps.html>.
- Comisión de la Comunidad Andina de Naciones "CAN". Decisión 487. *Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques*. Registro Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena de 13 de diciembre 2000. Lima.
- Healy, N. J., & Sharpe, D.J. (1999). *Cases and Materials on Admiralty*. Saint Paul: West Group.
- International Maritime Organization IMO.(2016). *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II*. New York: Oxford University.
- Isikova, (2012). *The Ship Arrest Conventions of 1952 and 1999: international and Ukrainian perspectives*. World Maritime University Dissertations. 7.
https://commons.wmu.se/all_dissertations/7.
- Loaiza, J. (2018). Ship Arrest in Panamá. En F. Arizon, *Ship Arrests in Practice* (pág. 465). Editorial Committee of the Shiparrested.com.
- Naciones Unidas/Organización Marítima Internacional. *Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques 1999*. Ginebra.
- Naciones Unidas/Organización Marítima Internacional. *Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval 1993*. Ginebra

Villagrán, L. (2021). Ship arrest in Ecuador. En Lexology, *Shipping 2022*(pág. 285).
London: Law Business Research Ltd.
www.lexology.com/gtdt.