

IN-DEPTH

# Shipping Law

EDITION 11

Contributing editors

Brice G Paulsen and Brian P Maloney

Seward & Kissel LLP

ECUADOR

Leonidas Villagran

 LEXOLOGY

**IN-DEPTH**

**SHIPPING LAW ECUADOR**

**Leonidas Villagran**

En esta edición especial incluimos la traducción al Español del Capítulo Ecuador del libro IN-DEPTH Shipping Law, undécima edición” La traducción incluye referencia específica a las disposiciones legales del Ecuador

El Dr. [Leonidas Villagran](#) es socio senior del estudio jurídico Villagran Lara. Es doctor en jurisprudencia, con honores por la Universidad Guayaquil. Tiene un LL.M. en derecho marítimo internacional con distinción de la World Maritime University y es ganador del premio Lloyd’s Maritime Academy. Tiene un LL.M. en derecho constitucional de la Universidad Espíritu Santo. Obtuvo diplomas de postgrado en seguros marítimos de la World Maritime University y en comercio internacional de la Universidad Católica de Guayaquil.

El ejercicio profesional de Leonidas ha estado relacionado con asesoría y manejo de casos relativos a comercio internacional, derecho marítimo y seguros marítimos por más de 15 años. Es miembro de la Comisión de Comercio Internacional y Transporte Marítimo por el Colegio de Abogados de Guayaquil. Se ha desempeñado como Profesor de derecho marítimo en la Universidad del Pacífico, la Universidad Espíritu Santo (UEES) y la Escuela Politécnica del Litoral (ESPOL)

Varios de sus artículos están publicados en la página web del estudio jurídico

En el sector público, Leonidas se ha desempeñado como asesor senior del Consejo de la Judicatura, subsecretario del Ministerio de Gobierno y gerente regional del Banco del Estado.

## **IN DEPTH**

# **DERECHO DE TRANSPORTE MARITIMO EN ECUADOR**

**Por Leonidas Villagran<sup>1</sup>**

## **I. INTRODUCCIÓN**

### **i. VISIÓN COMERCIAL DE LA INDUSTRIA NAVIERA**

La industria naviera en Ecuador es relativamente pequeña. El [informe](#) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo del 20 de octubre de 2022 menciona que la flota de bandera nacional está compuesta por 145 barcos (de 100 tonelaje bruto (GT) y superior). Esta flota tiene una capacidad de 307.000 toneladas de peso muerto (TPM). La propiedad de la flota es de 557.000 TPM (1.000 GT y más).

### **ii. PANORAMA GENERAL DEL MARCO LEGISLATIVO**

---

<sup>1</sup> Leonidas Villagran es socio senior en Villagran Lara. El autor agradece a Evelyn García, asociada senior en Villagran Lara por su apoyo en la sección relativa a embargo preventivo de buques

Ecuador es un país que basa su derecho tradicionalmente en la Ley escrita. Sin embargo, la Corte Constitucional tiene la facultad para emitir jurisprudencia vinculante.<sup>2</sup> Además, la Corte Nacional de Justicia puede generar jurisprudencia obligatoria en caso de fallos de triple reiteración<sup>3</sup> o resoluciones obligatorias de cumplimiento general en casos de dudas u oscuridad de la ley que requieran aclaración en determinadas materias<sup>4</sup>.

Como tradición, la actividad del comercio y transporte marítimo en el Ecuador se ha basado por disposiciones incluidas en el [Código de Comercio](#). En contraste, el derecho marítimo relacionado con el control estatal se fundamenta en la nueva [Ley Orgánica de Navegación](#) del año 2021 que ha sustituido al Código de Policía Marítima. Ambos se complementan con varios convenios internacionales de los que Ecuador es parte.

El primer Código de Comercio del Ecuador se inspiró en el Código de Comercio napoleónico pero también deriva del primer Código español. Fue promulgado en

---

<sup>2</sup> Constitución de la República del Ecuador. Art. 436 #6. Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Art. 2 #3

<sup>3</sup> Constitución de la República del Ecuador. Art. 185.

<sup>4</sup> Código Orgánico de la Función Judicial. Art. 180 #6

el siglo XIX seguido de dos Códigos más, pero su texto en materia de comercio marítimo se mantuvo casi intacto hasta el año 2019 con la promulgación de un nuevo Código de Comercio.

Básicamente, el Código de Comercio que entró en vigor en el 2019 realiza cambios fundamentales en relación al derecho marítimo y actualiza la normativa de acuerdo a las doctrinas universales vigentes; por ejemplo, incorporando la doctrina internacional sobre abordajes contenida en el Convenio de Bruselas sobre abordajes de 1910. Ecuador no es parte de esta Convención pero ha introducido sus normas en su legislación interna.

En cuanto al control estatal, la Ley de Navegación fue aprobada en el año 2021 y sustituye al Código de Policía Marítima (con origen en 1945). Los principales cambios son el reconocimiento a la Armada del Ecuador como autoridad marítima y un nuevo régimen sancionatorio por infracciones marítimas, pero conservando en esencia el procedimiento. La Ley de Navegación supedita varias de sus disposiciones a un reglamento, el cual fue promulgado por el Presidente de la República mediante decreto publicado en el Registro Oficial el 30 de junio de 2023.

### ***Fuentes internacionales del derecho marítimo***

Desde 2012, Ecuador es parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR 1982). En lo que respecta a los cuatro pilares del régimen internacional regulatorio marítimo, el Ecuador es parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974, enmendado), y también del Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. (STCW, 1978). Además, es parte del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. (MARPOL 73/78) en lo siguiente:

- Anexo 1 (Prevenir contaminación por hidrocarburos);
- Anexo 2 (Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel en buques);
- Anexo 3 (Sustancias nocivas transportadas por mar en bultos);
- Anexo 4 (Aguas sucias de los buques); y
- Anexo 5 (Basura de buques)

Importante señalar que Ecuador no es parte del Anexo 6 de MARPOL (Contaminación atmosférica por buques)

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 96) fue aprobado en el año 2022 por la Asamblea Nacional y el 1 de abril del 2024 fue ratificado por el Presidente de la República.

En materia de comercio marítimo, el Ecuador es parte de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos y a su Protocolo Modificatorio (Las Reglas de La Haya-Visby). El transporte multimodal (incluido el transporte marítimo) relacionado con el transporte hacia o desde los países andinos está regulado por las Decisiones 331 y 393 de la Comunidad Andina.

Respecto a las normas sobre abordaje, Ecuador se adhirió al COLREGS - Reglamento Internacional para Prevenir Colisiones en el Mar de 1972, pero no al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes (Convenio de Bruselas sobre abordajes, 1910). Sin embargo, el Código de Comercio de 2019 está en línea con los principios del Convenio de Bruselas sobre abordajes de 1910.



En materia de embargo preventivo y privilegios marítimos de buques, Ecuador es parte del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, el Convenio Internacional sobre Embargos e Hipotecas Marítimos, 1993 y de las Normas de Embargo y Arresto de Buques 487 y 532 de la Comunidad Andina.

Además, Ecuador es parte del Convenio Internacional sobre Salvamento, 1989. El Código de Comercio 2019 está en línea con los principios de esta Convención.

## **II. ACTUALIZACIÓN**

Ecuador ha experimentado avances recientes en la reforma del derecho marítimo con la promulgación del Código de Comercio 2019 y la Ley de Navegación 2021. El 2023 trajo la reglamentación de la Ley de Navegación. Además, el 1 de abril de 2024 se ratificó finalmente el Convenio sobre el trabajo marítimo 2006.

## **III. FORO Y JURISDICCIÓN**

### **i. Tribunales**

En la actualidad, Ecuador no cuenta con tribunales marítimos. El transporte de mercancías por vía marítima es una actividad comercial. Por lo tanto, los

juicios que involucren reclamaciones relativas al transporte marítimo deben ser conocidos por un juez en lo Civil y Mercantil. Lo mismo ocurre con las reclamaciones extracontractuales.

Además, las demandas relativas a las relaciones laborales deben ser conocidas por los jueces laborales. En un siniestro marítimo que implique muerte, lesiones a la tripulación o a terceros, o contaminación, es posible la intervención de un fiscal para investigar posibles delitos.

En relación con las demandas civiles y laborales, el procedimiento ante los tribunales es de acuerdo con el Código Orgánico General de Procesos. Este Código estipula como regla general, que el demandante debe acompañar las pruebas a la demanda<sup>5</sup>. Esta regla establece excepciones para permitir que el demandante presente nueva prueba relacionada a la contestación de la demanda<sup>6</sup> o pruebas nuevas, cuya existencia desconocía o no pudiendo haber dispuesto de la misma.<sup>7</sup>

Según el Art. 891 del Código de Comercio de 2019, si se interpone una demanda contra un armador o

---

<sup>5</sup> COGEP. Art. 143, numeral 5

<sup>6</sup> COGEP. Art. 151

<sup>7</sup> COGEP. Art. 166

capitán extranjero cuyo domicilio está fuera del Ecuador es posible realizar la citación a través del agente naviero.

Los términos de prescripción pueden aplicarse en las siguientes circunstancias:

- a) Daños ambientales: El Art. 396 de la Constitución del Ecuador establece que no hay prescripción para las acciones legales en materia de daños ambientales;
- b) Pago de flete o demoraje: El plazo de prescripción es de un año.<sup>8</sup>
- c) Declaración de avería gruesa: El tiempo de prescripción es de seis meses;<sup>9</sup>
- d) Contribución por avería gruesa: El tiempo de prescripción es de un año;<sup>10</sup>
- e) Reclamaciones de carga bajo conocimiento de embarque (BL): El tiempo de prescripción es de un año, lo que está en línea con las reglas de la Haya-Visby;<sup>11</sup>
- f) Abordaje: El tiempo de prescripción es de dos años desde la fecha del accidente. Sin

---

<sup>8</sup> Código de Comercio. Art. 1210

<sup>9</sup> Código de Comercio. Art. 1211

<sup>10</sup> Código de Comercio. Art. 1212

<sup>11</sup> Código de Comercio. Art. 1212

embargo, si el buque no pudo ser detenido o demandado mientras se encuentra en aguas nacionales, el tiempo es de tres años<sup>12</sup>. Esto está en concordancia con el Convenio de Bruselas sobre Abordajes, 1910;

- g) Las reclamaciones por daños y perjuicios por parte de no pasajeros (lesiones, muerte y daños a la propiedad), el tiempo es de cuatro años, según la regla general de prescripción determinada en el 2235 del Código Civil; y
- h) Reclamaciones de carga en transporte multimodal internacional hacia o desde un puerto miembro de la Comunidad Andina: El tiempo general de prescripción es de nueve meses.<sup>13</sup>

Según el derecho procesal, la regla general es que la interrupción de la prescripción se produce cuando la demanda ha sido citada, pero existe una excepción a esta regla. En caso de que la demanda haya sido citada dentro de los seis meses posteriores a su presentación, el tiempo de prescripción se retrotrae y

---

<sup>12</sup> Código de Comercio. Arts. 1213, 1214

<sup>13</sup> Normativa de la Comunidad Andina sobre Transporte Multimodal. Art. 21. Decisiones [331](#) y [393](#) de la Comisión del Acuerdo de Cartagena

la interrupción de la misma se entenderá que inicia desde el momento en que se interpuso la demanda.<sup>14</sup>

El Código de Comercio establece que los tiempos de prescripción a los comerciantes iniciarán a partir de la fecha en que esas acciones o derechos puedan hacerse cumplir. Esto parece estar relacionado con el principio dies a quo.

Un tiempo de prescripción puede suspenderse si la persona que se va a beneficiar de ese tiempo da su consentimiento. Las cortes no pueden ampliar los límites de prescripción.<sup>15</sup>

Los tiempos de prescripción extintiva se suspenden a favor de los menores de 18 años, según lo dispuesto en los artículos 2409 y 2420 del Código Civil, conforme la doctrina de contra non valentem. Esto puede no ser habitual en reclamaciones de carga, pero es muy común en reclamos relacionados con muerte.

Finalmente, según el Art. 18 del Reglamento a la Ley de Arbitraje y Mediación, la presentación de una solicitud de mediación interrumpe la prescripción.

---

<sup>14</sup> Código de Comercio. Art. 64 No. 4

<sup>15</sup> Código de Comercio. Art. 1215

Los tiempos se volverán a contar cuando finalice el proceso de mediación.

## **ii. Arbitraje y Resolución Alternativa de Conflictos**

Existen varios centros de arbitraje y mediación, principalmente bajo el auspicio de la Cámara de Comercio. Sin embargo, los casos marítimos que se someten al arbitraje en el Ecuador son poco comunes.

Las partes pueden acordar un arbitraje en lugar de tribunales ordinarios. Se puede insertar una cláusula que contenga el acuerdo en el contrato original o se puede acordar un arbitraje cuando se plantee la disputa. Normalmente, las partes acuerdan qué centro de arbitraje conocerá el caso.

Las entidades gubernamentales pueden someter sus diferencias a arbitraje internacional pero con la autorización previa de la Procuraduría General del Estado, conforme el Art. 11 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado.

## **iii. Ejecución de sentencias y laudos arbitrales extranjeros**

El procedimiento de reconocimiento de sentencias extranjeras está previsto en el COGEP. El proceso de reconocimiento u homologación lo lleva a cabo una sala de jueces en la corte provincial que debe verificar el cumplimiento de formalidades y confirmar que la decisión sea final y que la citación ha sido cumplida.<sup>16</sup>

El proceso incluye la notificación al demandado quien podrá presentar oposición en cinco días. Una vez realizada la revisión, los jueces emiten su decisión final.<sup>17</sup>

En cuanto a los laudos arbitrales extranjeros, la Ley de Arbitraje y Mediación establece que la ejecución de los laudos internacionales será la misma que la de los laudos arbitrales locales<sup>18</sup>, es decir que la autoridad recae en un juez civil del domicilio de los demandados o del lugar donde se encuentren los bienes.

Un decreto del Presidente de la República relativo al reglamento de la Ley de Mediación y Arbitraje confirma que la ejecución de un laudo arbitral internacional no requiere homologación. El único requisito es presentar copia certificada del laudo. Sin embargo, según la legislación ecuatoriana, se puede

---

<sup>16</sup> COGEP. Arts. 102, 104

<sup>17</sup> COGEP. Art. 105

<sup>18</sup> Ley de Arbitraje y Mediación. Art. 42

exigir que la decisión esté debidamente legalizada o apostillada<sup>19</sup>.

Los demandados podrán oponerse a la petición si aporta prueba del cumplimiento de la obligación reclamada, de la suspensión del laudo o de cualquier declaración de nulidad del mismo.

Además, Ecuador es parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y la Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, 1958.

## **IV. CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO**

### **i. Construcción de embarcaciones**

Los contratos de construcción naval pueden considerarse acuerdos de servicios o acuerdos de venta dependiendo de quién debe proporcionar los materiales principales. Si esos materiales son proporcionados por quien ordena la obra, entonces el título de la embarcación en construcción pertenece al armador.

Por el contrario, si los materiales son proporcionados por el constructor naval, entonces la relación jurídica

---

<sup>19</sup> Ecuador es parte de la Convención de la Haya para la Abolición del requerimiento de legalización para documentos públicos extranjeros. El Convenio en Inglés: <https://assets.hcch.net/docs/b12ad529-5f75-411b-b523-8eebe86613c0.pdf>



debe considerarse como un contrato de compraventa<sup>20</sup>. Además, en un contrato de compraventa, el título pasa al comprador cuando se otorga la escritura pública, normalmente ante notario y registrada ante el capitán del puerto. En particular, el registro es obligatorio y constituye prueba de la transferencia de propiedad de las embarcaciones.<sup>21</sup>

Es posible que las partes en un contrato de construcción naval decidan cuándo se transferirá el título, pero la transferencia siempre debe formalizarse mediante escritura pública. La excepción a esta regla está relacionada con los buques con no más de 10 toneladas de registro bruto (TRB); en este caso sólo es necesario tener las firmas legalizadas<sup>22</sup>.

La entidad que paga por adelantado con fines de construcción naval podrá solicitar una garantía emitida por una institución financiera para asegurar el reembolso de los pagos. Por lo tanto, la institución financiera emitirá una garantía en forma de carta de crédito o garantía de cumplimiento contractual. En

---

<sup>20</sup> Código Civil. Art.1930

<sup>21</sup> Ley Orgánica de Navegación. Art. 30

<sup>22</sup> Reglamento a la Ley Orgánica de Navegación. Art. 65

particular, la redacción de la garantía adquiere suma importancia.

En ese sentido, se recomienda que la garantía a brindar sea incondicional, contemple la renovación automática a solicitud única del beneficiario y con el compromiso de pago inmediato previa declaración por parte del beneficiario de incumplimiento por parte del constructor naval.

Si el constructor naval no ha entregado la embarcación según los términos del contrato, el comprador puede presentar una reclamación solicitando la resolución del contrato o el cumplimiento del acuerdo, con indemnización de daños y perjuicios.

Además, el constructor tiene un gravamen contra la embarcación en cuestión por incumplimiento de los pagos por parte del comprador en relación con el contrato.

## **ii. Contratos de transporte**

El Código de Comercio de 2019 es la legislación clave en materia de contratos de transporte. Además, Ecuador es parte de las Reglas de La Haya-Visby pero no del Protocolo DEG. Debido a la membresía de Ecuador en la Comunidad Andina, las regulaciones

comunitarias relacionadas con el transporte multimodal contenidas en las Decisiones 331 y 393 son parte de la legislación ecuatoriana.

El Código de Comercio de 2019 establece que todos los contratos de transporte relacionados con carga deben estar sujetos a su disposiciones, sin tener en cuenta la nacionalidad del buque, de los porteadores, del cargador o del consignatario, si:

- a) El puerto de carga o descarga está situado en Ecuador;
- b) El conocimiento de embarque o cualquier otro documento que acredite el contrato de transporte establece que el mismo está sujeto a la ley ecuatoriana; y,
- c) Uno de los puertos de descarga seleccionados en el contrato de transporte es el puerto de descarga efectivo y está situado dentro del Ecuador.<sup>23</sup>

En particular, los contratos de fletamento no están sujetos a esta regulación. Sin embargo, cuando se emite un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las

---

<sup>23</sup> Código de Comercio. Art. 993

regulaciones se aplicarán a ese conocimiento de embarque si regula la relación entre el transportista y el titular del conocimiento de embarque que no es el fletador.<sup>24</sup>

El cabotaje está reservado únicamente a embarcaciones que enarbolan la bandera nacional. Sin embargo, los buques extranjeros pueden ser considerados ecuatorianos si se adquieren bajo arrendamiento mercantil o bajo fletamento como en el caso de casco desnudo.<sup>25</sup>

Los principios de dotación mínima emitidos por la Autoridad Marítima determinan que las naves extranjeras que operan en aguas de Ecuador bajo algunas de las modalidades permitidas, ya sea contrato de fletamento por más de seis meses, contrato de asociación, o en trámite de nacionalización, deben contar con una tripulación de nacionalidad ecuatoriana en no menos del 50%. En el caso de fletamento a casco desnudo el porcentaje

---

<sup>24</sup> Código de Comercio. Art. 995

<sup>25</sup> Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático. Art. 16.

se eleva al 70%. Sin embargo, el capitán puede ser extranjero.<sup>26</sup>

El transporte de hidrocarburos está reservado únicamente a empresas navieras ecuatorianas en las cuales el Estado participa mínimo con el 51% del capital social.<sup>27</sup> Actualmente, el transporte nacional e internacional de hidrocarburos se realiza a través de la empresa pública FLOPEC. Además, la empresa Estatal Transnave participa en el cabotaje de hidrocarburos.

### **iii. Reclamos de carga**

La regla general es que el titular legal del Conocimiento de Embarque tiene derecho a demandar. Sin embargo, otros intereses de carga pueden presentar demandas por daños y perjuicios. Adicionalmente, las aseguradoras pueden ejercer acciones de subrogación.

Con respecto a las cláusulas de identidad del porteador (demise clauses), es necesario puntualizar que el Código de Comercio diferencia entre el transportador y el transportador efectivo. El Art. 1014

---

<sup>26</sup> Resolución 017/17 Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. Principios Relativos a las Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves. Art. 2

<sup>27</sup> Ley 147 de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático. Art. 15

del Código de Comercio determina que el transportador es responsable por todo el transporte convenido. Asimismo, establece que el transportador es solidariamente responsable de las acciones y omisiones del transportador efectivo, sus dependientes y agentes.

El transportista efectivo, en relación al transporte por este ejecutado, tiene las mismas responsabilidades atribuidas al transportador.

Sin embargo, las disposiciones del Código de Comercio relativas al transportador y transportador efectivo presentan cierto nivel de ambigüedad.

En relación a la responsabilidad por reclamos de carga, esta puede determinarse mediante ley o contrato. Por ejemplo, si el daño a la carga es resultado de una estiba defectuosa dentro del buque, entonces se podría invocar el Art. 880 del Código de Comercio que asigna al capitán como responsable de la correcta manipulación, estiba, custodia y conservación, a nombre del armador o del propietario de la nave.

En relación a ley aplicable para los contratos de transporte marítimo de mercancías, el Art. 933 del Código de Comercio indica que sin perjuicio a los instrumentos internacionales se debe aplicar el Código en los siguientes casos:

- A) Cuando el puerto de carga o descarga acordado esté en territorio del Ecuador
- B) Cuando el Conocimiento de Embarque o documento que evidencie el contrato de transporte indique que se regirá por la ley ecuatoriana
- C) Cuando uno de puertos de descarga conforme al contrato de transporte sea el puerto efectivo de descarga y esté dentro del Ecuador

Además, en lo que respecta a los contratos de transporte marítimo, el Art. 1037 del Código de Comercio reconoce que las partes pueden optar por el arbitraje mediante un acuerdo previo. De no ser así, el Art. 1035 determina los tribunales que tendrán la correspondiente competencia, de la siguiente manera:

- a) Los que tengan como negocio o residencia principal el demandado
- b) Los que se encuentren en el lugar de ejecución del contrato si éste es el lugar donde el demandado tiene oficina, sucursal o agencia;
- c) Los que se encuentren en el mismo lugar de carga o descarga del cargamento en cuestión;  
y
- d) Los que estén designados en cualquier otro lugar previsto en el contrato de transporte marítimo.

Además, conforme el Art. 1036, la acción puede iniciarse ante los jueces del puerto ecuatoriano en el que fue materia de un secuestro preventivo del buque o un buque hermano.

#### **iv. Limitación de responsabilidad**

Ecuador no es parte del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, LLMC 1976. En este sentido, el Código de Comercio, 2019 incluye disposiciones con respecto a la limitación de responsabilidad de los transportistas; sin embargo, estas disposiciones sólo se basan en las Decisiones de la Comunidad Andina y los convenios internacionales de los que Ecuador es parte.

Sin embargo, actualmente no existe ninguna regulación comunitaria a excepción de limitaciones específicas determinadas para el transporte multimodal.<sup>28</sup>

En relación a los convenios internacionales que incluyen regímenes específicos de limitación de responsabilidad, el Ecuador es parte de las Reglas de La Haya-Visby<sup>29</sup> y del Convenio Internacional sobre

---

<sup>28</sup> Código de Comercio. Arts. 866, 869

<sup>29</sup> Su denominación es: Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos y a su Protocolo Modificadorio, adoptados en la ciudad de Bruselas, el 25 de agosto de 1924 y el 23 de febrero de 1968, respectivamente, publicado en Registro Oficial 933 de 18 de Noviembre de 1975



Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación de las aguas del mar por Hidrocarburos, 1992.

En caso de muerte o incapacidad permanente de los pasajeros, el Art. 1057 del Código de Comercio de 2019 establece una indemnización de 100 salarios básicos unificados (actualmente US\$46,000). Además, en el caso de lesiones, se determinará el valor de la indemnización pero con el mismo importe máximo; sin embargo, los pasajeros afectados aún pueden iniciar acciones legales para ser indemnizados según lo que consideren apropiado.

Sin embargo, el Art. 1010 del Código de Comercio recoge el principio según el cual no es posible acogerse a la limitación de responsabilidad cuando el siniestro es el resultado de malicia o con conocimiento de que probablemente se produciría tal daño.

## **V. RECURSOS**

### **i. Embargo preventivo de buques**

Ecuador es parte del Convenio sobre el embargo preventivo de buques, 1999. En consecuencia, el embargo o secuestro preventivo de buques es posible siempre que se ejecute sobre la base de un crédito marítimo, de acuerdo con la lista cerrada de

22 categorías mencionadas en dicho Convenio. Igualmente, bajo la indicada Convención, es factible el embargo preventivo de buques hermanos<sup>30</sup>.

Además, Ecuador participa en la Comunidad Andina de Naciones. Por lo tanto, las regulaciones de este Organismo forman parte de su sistema legal. La Comisión de la Comunidad Andina emitió la [Decisión No. 487](#)<sup>31</sup> sobre Garantías Marítimas y Arresto Preventivo de Buques, adoptando como regulaciones comunitarias los principios de la indicada Convención de 1999, como los de la Convención Internacional sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas de 1993, del cual Ecuador también es parte. Por lo tanto, estas son regulaciones obligatorias para todos los países de la Comunidad: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

Así, aunque Colombia no se ha adherido a la Convención Internacional de Embargo preventivo de Buques, 1999 debido a su pertenencia a la Comunidad Andina, la Decisión 487 forma parte de su sistema legal. En el caso de Ecuador, esta

---

<sup>30</sup> Buques que son de propiedad de un mismo deudor de un crédito marítimo

<sup>31</sup> Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena: Garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques

regulación comunitaria está publicada en el Registro Oficial 259 del 5 de febrero de 2001.

Asimismo, la mencionada Decisión 487 de la Comunidad Andina, en línea con la Convención Internacional de Embargo preventivo de Buques, 1999, establece una lista cerrada de 22 categorías marítimas que figuran en el texto de la Convención.

En consecuencia, una demanda de embargo de un buque debe basarse en un crédito marítimo. Para obtener una definición de lo que es un crédito marítimo el Código de Comercio se somete al derecho comunitario y a los convenios internacionales de los que el Ecuador es parte.

Por lo tanto, para el embargo preventivo de buques son aplicables el Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999 y la Decisión 487 de la Comunidad Andina. Básicamente, ambos instrumentos son similares en términos de disposiciones relativas al embargo preventivo de buques.

Si bien bajo la Convención de 1999 y la Decisión 487 los barcos hermanos pueden ser sujeto a embargo preventivo, la legislación ecuatoriana no prevé esta posibilidad para los buques asociados.

La presentación de una demanda de embargo preventivo requiere evidencia de representación de la parte que solicita el embargo; esto es, poder original o copia certificada, debidamente traducido cuando corresponda y legalizado o apostillado si se expide en país extranjero.

### ***El Código de Comercio***

El Artículo 895 del Código de Comercio de Ecuador 2019, al tratar del embargo preventivo de buques, conceptualiza como acreedor a toda persona que alegue un crédito marítimo. Además, determina como crédito marítimo aquellas establecidas en las decisiones de la Comunidad Andina o en instrumentos internacionales vigentes. Es de esta manera un se ratifica la lista cerrada de 22 categorías marítimas que aparecen tanto en la Convención de 1999 como en la Decisión 487 de la Comunidad Andina de Naciones.

Asimismo, establece que el arresto o embargo preventivo es cualquier inmovilización o restricción en la navegación de un buque es impuesta por un juez. Además, el Artículo 927 del Código de Comercio confirma el principio de que un buque sólo puede ser embargado mediante resolución judicial y que el arresto sólo debe hacerse en virtud de un crédito

marítimo. El arresto de un buque no es posible para un crédito que no tenga la característica de ser marítimo.

Finalmente, se establece que el embargo de un buque respecto del cual se alega un crédito marítimo procederá de acuerdo con lo dispuesto en decisiones comunitarias o instrumentos internacionales.

### ***La Ley de Navegación***

El 14 de junio de 2021, Ecuador adoptó la Ley de Navegación<sup>32</sup> la cual tiene carácter regulatorio. Sin embargo, incluye algunas disposiciones mediante las cuales el capitán de puerto tiene facultades para inmovilizar los buques en caso de accidentes marítimos.

Así, el numeral 12 del artículo 15 de esta Ley establece la facultad de la capitanía de puerto de exigir, dentro del proceso administrativo correspondiente, exigir previo el zarpe un certificado de seguro que garantice la cobertura de los costos de los daños a terceros.

---

<sup>32</sup> Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, publicada en el Registro Oficial Suplemento 472 de 14 de Junio de 2021

Además, el artículo 133, prohíbe el zarpe del buque implicado en un incidente de contaminación marítima hasta la prestación de una fianza o garantía por un monto fijado por la Capitanía de Puerto correspondiente.

### ***El Código Orgánico General de Procesos.***

Para solicitar la ejecución de un embargo preventivo de un buque, es necesario remitirse a las normas procesales determinadas en el Código Orgánico General de Procesos (COGEP).

Básicamente, el COGEP es un código procesal que mantiene un capítulo especial sobre medidas preventivas, pero en términos generales, no se refiere específicamente al embargo de buques.

Así, el artículo 124 establece que cualquier persona puede solicitar el embargo de la cosa que va a litigar o de los bienes que aseguren el crédito, y que esto será hecho por un juez de primera instancia.

Además, el artículo 125 del COGEP determina los requisitos para ordenar el embargo preventivo de bienes:: (1) que se pruebe la existencia del crédito; y (2) que se pruebe que los bienes del demandado se

encuentran en un estado que no permitan cubrir la deuda o que pueden desaparecer u ocultarse o que el demandado pretende disponer de ellos. Básicamente, los principios Fumus boni Juris y Periculum in mora relacionados a las medidas cautelares.

Además, una vez presentada la solicitud de secuestro preventivo, de conformidad con el artículo 127 el juez deberá convocar a audiencia dentro de las 48 horas para escuchar al solicitante y pronunciarse sobre la solicitud. Esta audiencia consiste en un monólogo, donde el solicitante es la única parte, ya que la parte demandada aún no ha sido citada. El solicitante deberá aportar los elementos para persuadir al juez a conceder la medida.

Adicionalmente, y dadas las características de nuestro ordenamiento jurídico, el solicitante de una medida de aprehensión deberá acreditar su representación mediante la presentación del documento que acredite su personería jurídica o su procuración judicial debidamente legalizado o apostillado.

## **i. Remate de una embarcación**

El remate de un buque puede solicitarse a partir de una sentencia ejecutoriada y también como ejecución de hipoteca por falta de pago. Una vez presentada la petición, la embarcación debe ser embargada oficialmente y debe registrarse en la capitanía del puerto.

Por tanto, el juez requiere que la embarcación sea tasada por un perito. Las partes pueden impugnar el informe de tasación en audiencia. Posteriormente, el juez fija la fecha del remate, que se realizará a través del sitio web oficial de la función judicial.

Una vez presentadas las ofertas, el juez convoca a una audiencia para determinar la mejor oferta a adjudicar. El acta de adjudicación expedida por el Juez es considerada como un título a registrar en la capitanía del puerto.

La venta judicial de una embarcación en jurisdicción extranjera puede ser reconocida por las autoridades marítimas pero será necesaria una homologación previa ante la función judicial ecuatoriana.

Adicionalmente, Ecuador es suscriptor de la Convención de Beijing sobre la Venta Judicial de



Buques<sup>33</sup>, cuya ratificación y entrada en vigor están pendientes.

## **VI. ASPECTOS REGULATORIOS**

### **i. Seguridad marítima**

En relación al régimen de seguridad marítima, Ecuador es parte del Convenio SOLAS. Actualmente, el control del cumplimiento del Convenio está a cargo de la DIRNEA Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, organismo de la Armada del Ecuador, en ejercicio de autoridad marítima.

La Ley de Navegación 2021, se expidió recientemente con el objetivo de garantizar la seguridad en la navegación. La Ley incluye la creación de la Organización Marítima Nacional compuesta por varios ministerios presidido por el Ministro de Defensa. Una de sus principales funciones está relacionada con la seguridad marítima. Por lo tanto, se espera que nuevas regulaciones establezcan un régimen de seguridad claro para el sector marítimo.

### **ii. Estado Rector de Puerto**

La Ley de Navegación 2021 otorga plena autoridad con respecto al control de Estado ribereño, de Estado

---

<sup>33</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las ventas judiciales de buques  
<https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210026253/read>

Rector de Puerto y Estado de Abanderamiento a la Armada del Ecuador y a la DIRNEA.<sup>34</sup>

Ecuador es parte del [Acuerdo latinoamericano sobre el control de buques por el Estado Rector de Puerto](#), también conocido como el Acuerdo de Viña del Mar. La Autoridad Marítima Nacional mediante Resolución de 22 de marzo de 2022 adoptó dicho Acuerdo.

Un buque puede ser detenido como resultado de una inspección de control del Estado rector de puerto. Las inspecciones suelen basarse en documentos y certificaciones para verificar el estado normal del buque, su equipo y su tripulación. La autoridad marítima puede realizar inspecciones específicas in situ.

### **iii. Registro y clasificación**

Cualquier persona o entidad puede ser propietario y registrar una embarcación siempre que tenga plena capacidad para actuar o estar representada. Además, se pueden registrar los contratos de construcción naval. El registro se realiza ante la Capitanía del Puerto, conforme el Art. 28 de la Ley de Navegación.

Para el registro de embarcaciones construidas fuera del Ecuador, el interesado deberá presentar una

---

<sup>34</sup> Ley de Navegación. Art. 9#1

petición, aportando evidencia de propiedad, documentos de clasificación y prueba de que se canceló el registro anterior de la embarcación.<sup>35</sup>

Si la embarcación está construida en Ecuador y este es el primer registro, entonces el interesado necesita acreditar que los planos de construcción fueron aprobados por la DIRNEA junto con los documentos de clasificación y evidencia de propiedad<sup>36</sup>.

En relación a los certificados de clase para buques de bandera ecuatoriana, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos mediante Resolución publicada el 6 de Enero del 2012, estableció las normas para el registro de sociedades de clasificación de buques.

Aparte, según diversas normativas, en el Ecuador se aceptan certificaciones de sociedades de clasificación que son miembros de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), con la posibilidad de participación de otras sociedades de clasificación que deben estar registradas..

---

<sup>35</sup> Reglamento a la Ley de Navegación. Art. 76

<sup>36</sup> Reglamento a la Ley de Navegación. Art. 65

Por ejemplo, conforme el Art. 4 f) del Reglamento a la Ley de Desarrollo del Transporte Acuático, para la importación de buques con exoneración total de aranceles se debe presentar el registro de clasificación IACS.

Así, la Resolución de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo sobre Requisitos para Importación de Naves o Artefactos Navales establece en su artículo 1 f) la necesidad de presentar el certificado de Sociedad clasificadora IACS o de otra sociedad reconocida, para buques tanques y barcazas de transporte de hidrocarburos de más de 150 TRB y otros tipos de más de 500 TRB, como para buques de capacidad de 20 o más pasajeros (para pernoctar)

Asimismo, el Art. 19 de la Normativa de Transporte Marítimo de carga desde Ecuador continental hacia Galápagos emitida por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo, el 21 de Agosto del 2020, establece que para solicitar por primera vez la autorización las naves superiores a 500 TRB deben presentar el certificado de clase perteneciente a IACS. Las naves menores pueden presentar de una distinta casa clasificadora pero que esté reconocida.

En relación a responsabilidad, según los principios generales del derecho civil ecuatoriano, una sociedad de clasificación puede ser considerada responsable; por ejemplo, si una certificación ha sido emitida por acciones u omisiones negligentes.

#### **iv. Normativa ambiental**

La Constitución del Ecuador establece los siguientes pilares básicos en materia de responsabilidad por contaminación:

- a) Responsabilidad objetiva; y
- b) Imprescriptibilidad de los reclamos en relación a contaminación<sup>37</sup>.

Además, Ecuador es parte del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos CLC-92 y, por lo tanto, existe acción directa contra los aseguradores de responsabilidad con respecto a reclamaciones relacionadas con la contaminación del mar por carga de hidrocarburos provenientes de buques tanqueros, pero también con respecto a la limitación de responsabilidad como se establece en el Convenio CLC.

---

<sup>37</sup> Constitución. Art. 396

El Código Orgánico del Ambiente de 2017 y varias normas relacionadas establecen el procedimiento en casos de contaminación en general. Por lo tanto, si la contaminación proviene de un buque o de una terminal portuaria, se debe notificar en 24 horas a la autoridad ambiental<sup>38</sup> y en 48 horas se debe presentar un plan emergente para mitigar o reducir los impactos ambientales<sup>39</sup>. La falta de notificación o cumplimiento faculta a la autoridad ambiental a imponer multas fuertes<sup>40</sup>. La reparación y compensación por daños y perjuicios son obligatorias.

Asimismo, conforme el Art. 339 del Reglamento a la Ley de Navegación todo siniestro marítimo debe ser reportado por el Capitán, Armador o propietario de la nave en forma inmediata al Capitán de Puerto.

Los incidentes de contaminación en el mar son monitoreados por la autoridad marítima a través de la DIRNEA. En un incidente de contaminación, el Ministerio del Ambiente puede presentar una denuncia ante el fiscal para determinar posibles delitos. Además, el fiscal puede abrir una investigación incluso sin denuncia.

---

<sup>38</sup> Código Orgánico del Ambiente. Art. 291

<sup>39</sup> Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente. Art. 260

<sup>40</sup> Código Orgánico del Ambiente. Art. 320 al 326

Por lo tanto, el fiscal puede investigar posibles delitos. Delitos ambientales relacionados aparecen en el Código Orgánico Integral Penal son:

- Descargas al mar, con pena de prisión de tres a cinco años (artículo 251);
- Contaminación del aire con pena de uno a tres años (artículo 253); y

Responsabilidad penal de las entidades con estas sanciones según la infracción:

- a. Multas de cien a trescientos salarios básicos unificados (Actualmente entre US \$46.000 hasta US \$138.000), clausura temporal, comiso y la remediación de daños ambientales, si el delito tiene prevista una pena de privación de libertad de uno a tres años.
- b. Multa de doscientos a quinientos salarios básicos unificados (Actualmente entre US \$92.000 hasta US \$230.000), clausura temporal y remediación de daños ambientales, si el delito tiene prevista una pena de privación de libertad de tres a cinco años.
- c. Multa de quinientos a mil salarios básicos unificados (Actualmente entre US \$230.000 hasta US \$460.000), clausura definitiva, comiso y la remediación de daños

ambientales, si el delito tiene prevista una pena de privación de libertad superior a cinco años. (Artículo 258).

## **v. Abordajes, Salvamentos y Naufragios**

### **I. Abordajes**

Ecuador no es parte del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Abordaje, Bruselas 1910, pero la mayoría de sus principios se han introducido en el nuevo Código de Comercio de 2019 en relación con la asignación de responsabilidades según el grado de culpa, la prescripción y la inexistencia de presunciones legales de culpa, válido también para aguas interiores.

### **II. Salvamento**

No existe un formulario local obligatorio para un acuerdo de salvamento, pero el formulario estándar de Lloyd's se utiliza normalmente para embarcaciones internacionales. Para algunos incidentes relacionados con servicios de remolque, puede surgir confusión si el servicio es simplemente un servicio de remolque o una operación de salvamento, lo que implica discusiones sobre el monto de los servicios.

Los servicios de remolque tienen tarifas específicas determinadas por las autoridades portuarias.



Las operaciones de salvamento están reguladas por la Ley de Navegación de 2021 y el Código de Comercio de 2019.

El Art. 93 de La Ley de Navegación establece que ninguna operación de salvamento debe realizarse sin el consentimiento del capitán o propietario del buque de acuerdo con los principios del derecho marítimo internacional. Además, el Art. 198#7 determina que la operación relacionada con el salvamento debe ser autorizada por el capitán del puerto y su incumplimiento constituye una infracción de la ley que da lugar a una multa.<sup>41</sup>

Las disposiciones sobre Salvamento en el Código de Comercio de 2019 se rigen básicamente por los principios y normas de la Convención Internacional sobre Salvamento de 1989.

### **III. Remoción de restos de naufragio**

Ecuador no es parte del Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragios, 2007.

Sin embargo, el Art. 89 de la Ley de Navegación establece que las naves o carga que se encontraren hundidos o varados y constituyan peligro para la navegación o el ambiente deben ser señalizados y removidos por el propietario, armador o agencia

---

<sup>41</sup> Ley de Navegación. Arts. 93, 128#7

marítima. Asimismo, los Capitanes de Puerto tienen autoridad para ordenar la remoción de restos de naufragio que constituyan obstáculos o peligros a la navegación, conforme el Art. 15 #11 de la indicada Ley.

Además, en materia ambiental los planes de remoción de restos de naufragios deben cumplirse como parte de un Plan Emergente, que de conformidad con la doctrina constitucional de responsabilidad objetiva, los operadores deben presentar ante la autoridad ambiental para prevenir daños ambientales. De hecho, con la ocurrencia de dichos daños ambientales se deben adoptar inmediatamente medidas de contingencia, mitigación y corrección, sin perjuicio de otras medidas atento los daños. Esto, conforme con el Art. 292 del Código Orgánico del Ambiente.

Por otro lado, el reciclaje de buques está regulado mediante resolución de 9 de enero de 2014, emitida por la Subsecretaría de Transporte Marítimo del Ministerio de Transporte.

#### **IV. Derechos de los pasajeros**

El Código de Comercio establece las principales normas en materia de derechos de los pasajeros<sup>42</sup>. Algunas de estas reglas se describen a continuación:

---

<sup>42</sup> Código de Comercio. Arts. 1038 a 1066

- a. En caso de cancelación del zarpe, el pasajero tiene derecho a ser restituido de lo pagado con indemnización de perjuicios, salvo fuerza mayor o caso fortuito
- b. En caso de atraso considerable al zarpe o al destino, el pasajero tiene derecho a alojamiento y alimentación (si estuviere incluida en el precio). También podrá solicitar la resolución del contrato y devolución del pasaje e indemnización de daños y perjuicios, a excepción que el transportador no sea responsable
- a. Reclamar la mitad del pasaje convenido si desistiere del viaje antes del zarpe, salvo estipulación en contrario. Si el pasajero no se presenta a la hora fijada para el embarque, o se desembarca voluntariamente, se causa el valor del pasaje con excepción del valor de alimentación.
- b. Derecho a alojamiento y alimentación sin pago adicional si el viaje se interrumpe temporalmente por causa del transportista, sin perjuicio de exigir la terminación del contrato y la devolución íntegra de lo pagado.

En caso de interrupción definitiva, derecho a indemnización por los daños y perjuicios sufridos, salvo si ocurre por fuerza mayor o caso fortuito debiendo solamente pagarse el pasaje en proporción al trayecto recorrido.

- c. El transportista será responsable en caso de muerte o heridas del pasajero, como daños al equipaje durante el transporte a causa de culpa o negligencia del transportista, sus dependientes o agentes
- d. En caso de muerte o incapacidad total y permanente el transportista podrá indemnizar con el valor de cien salarios unificados (actualmente US\$46,000). En caso de lesiones este valor se determinará conforme la gravedad de las heridas, pero máximo el valor indicado. Sin embargo, los reclamantes pueden iniciar acciones judiciales para ser indemnizados conforme los daños y perjuicios que se les hayan ocasionado.
- e. Los derechos de los pasajeros en el transporte marítimo o fluvial comercial de pasajeros, conforme el Art. 1065 en el Código de Comercio son irrenunciables. Cualquier estipulación que viole este principio se considerará no válida.

Aparte de lo indicado, el Art. 327 del Reglamento a la Ley de Navegación establece que todas las naves incluyendo las de pasajeros, con excepción de las dedicadas a la pesca artesanal, deben contar con cobertura de seguro de responsabilidad en relación a siniestros marítimos.

## **VI. Derechos de la gente de mar**

El Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo MLC, 2006 fue ratificado mediante Decreto Presidencial el 1 de abril de 2024. En Enero del 2022 la legislatura ya había aprobado sus términos.

Ciertos derechos fundamentales relacionados con el MLC ya están reconocidos por la Constitución del Ecuador, como la libertad de asociación, el principio de igualdad salarial, el derecho a un lugar de trabajo adecuado, la no discriminación, el trabajo no forzoso y la erradicación del trabajo infantil.

## **VII. PERSPECTIVA**

En los últimos años se han producido importantes avances legales en la industria del transporte marítimo, tanto en aspectos comerciales como regulatorios. El nuevo Código de Comercio de 2019 proporciona un nuevo conjunto de normas actualizadas en materia de derecho marítimo, como contratos de transporte, fletamento, colisiones y salvamento, alineando sus disposiciones con los principios del derecho marítimo internacional. Cabe destacar que antes de este nuevo Código de Comercio, la ley relativa al comercio marítimo conservaba conceptos del siglo XIX. El Código no es perfecto, pero proporciona un mayor grado de certeza a las partes involucradas.

La nueva Ley de Navegación resuelve una vieja discusión sobre qué institución debe liderar. Decretos anteriores dividían la autoridad entre el Ministerio de Transporte y la Armada, generando confusión en la ciudadanía.

Actualmente, la Ley de Navegación establece que la Armada del Ecuador a través de la DIRNEA es la entidad que lidera el régimen regulatorio marítimo, también conocida como autoridad marítima. Por lo tanto, esta nueva Ley también aporta más certeza. El reglamento de la Ley se publicó el 30 de junio de 2023. Sin embargo, existen determinadas disposiciones que aún deben revisarse.

Finalmente, con la reciente ratificación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo el Ecuador completa en su normativa los cuatro pilares del Sistema Internacional Regulatorio Marítimo, teniendo pendiente únicamente el anexo 6 del MARPOL 73/78.

Las modificaciones son recientes y por lo tanto aún no se reflejan en las decisiones tomadas por la Corte Nacional. Sin embargo, el 30 de marzo de 2021, el Jurado de Capitanes de Guayaquil comenzó a resolver casos de abordaje utilizando el principio de asignación de responsabilidades de acuerdo al grado de culpa, con el caso Meridian, No. 008-2019.

Anteriormente, lo usual era que el jurado de capitanes asignaba culpas a ambas partes sin mencionar porcentajes, utilizando la doctrina del daño dividido.

El cambio en el Código de Comercio adopta el principio de prorrateo, que proporciona una nueva forma de resolver en forma administrativa estos casos.

*Reproduced with permission from Law Business Research Ltd.  
This article was first published in Lexology In-Depth: Shipping Law,  
edition 11. For further information, please  
visit: <https://www.lexology.com/indepth>*

LEXOLOGY | IN-DEPTH

# Shipping Law

ECUADOR

CONTRIBUTOR | VILLAGRAN LARA ATTORNEYS



**Leonidas  
Villagran**

PUBLICACIÓN  
AUSPICIADA POR:



VILLAGRÁN LARA  
abogados