

Reseña histórica del Derecho Marítimo en Ecuador

Brief history of the Ecuador Maritime law

Leonidas Villagran¹

Resumen:

El desarrollo del derecho marítimo en Ecuador se divide en tres etapas virtuales. La primera etapa constituyó la aplicación del derecho proveniente de las épocas de conquista española en la cual se aplicaban principalmente las Ordenanzas de Bilbao de 1737 y que continuaron en vigencia después del proceso independentista conforme la Constitución de Cúcuta de 1821. Además, en 1830, luego de que Ecuador se separa de la Gran Colombia, decidió adherirse a los principios del primer Código de Comercio Español de 1829.

La segunda etapa constituyó la expedición de Códigos de Comercio propios, iniciando en 1878 en el que se incluían disposiciones sobre Comercio marítimo, y continuando con nuevas codificaciones en 1906 y 1960, aunque realmente no plasmaron muchos cambios en lo marítimo. Asimismo, en esta etapa se dictan normas regulatorias sobre policía marítima que incluía capacidad jurisdiccional.

Finalmente, la tercera etapa se inició con la Constitución del 2008 que restó capacidad jurisdiccional a los Capitanes de Puerto y Jurados de Capitanes en una transición confusa que se solucionó con la expedición de un nuevo Código de Comercio del 2019 y la nueva Ley Orgánica de Navegación del 2021, constituyendo en una modificación dramática de las legislaciones comercial y regulatoria para adaptarse a los nuevos tiempos y estrategias.

Palabras Claves: Derecho Marítimo, Ecuador, historia marítima

Abstract

¹ LLM en Derecho Marítimo con distinción, por la World Maritime University y ganador del Premio de la Lloyd's Maritime Academy. Magister en Derecho Constitucional por la UEES. Doctor en Jurisprudencia por la Universidad de Guayaquil, Especialista en Negociaciones Internacionales por la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Se desempeña como Director y Socio de Villagran Lara Abogados. E-mail: leonidas@villagranlara.com

The development of maritime law in Ecuador is divided in three phases: The first was the application of the Spanish law in colony times mainly the Bilbao Ordinances of 1737 that were also applied after the independency as stated in the Constitution of Cúcuta 1821. Moreover, on 1830 after the separation of Ecuador from the Great Colombia, it decided to adhere to the principles of the first Spanish Code of Commerce 1829.

The second phase was the enactment of own Codes of Commerce, beginning in 1878 with a chapter related to maritime commerce. New codifications of the Code appeared in 1906 and 1960 but with no significative changes in maritime affairs. Moreover, in this phase several regulatory regulations are implemented in relation to maritime police with jurisdictional capacity.

Finally, the third phase initiated with the Constitution of 2008 which withdrawn jurisdictional authority to the Harbour Masters and Jury of Captains in a confused transition that was solved with the enactment of the Code of Commerce of 2019 and the Navigation Act of 2021, including dramatic modifications to the commercial and regulatory maritime law to adapt to new times and strategies.

Keywords: maritime law, Ecuador, maritime history

En general, entendemos al Derecho Marítimo en su ámbito privado como el conjunto de normas que tienen por objeto regular las relaciones comerciales o civiles que se dan por resultado de actos o contratos relacionados a la navegación en el mar e inclusive en aguas interiores, en relación al transporte, especialmente de personas y el de mercancías.

Así, en el caso del Ecuador un instrumento característico contentivo del derecho marítimo privado ha sido tradicionalmente el Código de Comercio, con antecedentes en Europa y en nuestro País desde el Siglo XIX.

Mientras tanto, el derecho marítimo incursiona en el ámbito público cuando tiene por objeto regular las condiciones y requisitos para la navegación de los buques principalmente con el fin de preservar la vida en el mar, ya sea relativos a la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, y asegurar los derechos laborales mínimos, así como prevenir la contaminación.

En efecto, en el ámbito del derecho marítimo internacional existen 4 importantes convenciones a las que se les destaca como los 4 pilares del sistema regulatorio marítimo, conocidas por sus siglas SOLAS² (Seguridad de la vida en el mar), MARPOL³ (prevención de

² Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. Ecuador es parte de este Convenio.

³ Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL 73/78, que incluye el Anexo I (Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos), Anexo II (Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas al granel), Anexo III (Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos, Anexo 4 (Reglas para prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques), Anexo V (Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques, y, Anexo VI (Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques) . Ecuador es parte del Convenio y sus anexos con excepción del Anexo VI.

contaminación por buques), STCW⁴ (Competencias de la gente de mar) y MLC⁵ (derechos laborales de la gente de mar).

Además, el control público está presente cuando se trata de balancear la capacidad negociadora de cada una de las partes en sus negocios privados como en relación a las Reglas de La Haya y Visby, normativa internacional de la cual Ecuador es parte.⁶

En el caso del Ecuador, la Ley Orgánica de Navegación 2021⁷ es el cuerpo legal regulatorio marítimo, que reemplazó al Código de Policía Marítima que fue tradicionalmente la ley que determinó la intervención estatal para asegurar la seguridad de la navegación, complementada con otras regulaciones que en general tienen concordancia con las convenciones antes indicadas.

El Derecho Romano

El antecedente general histórico del derecho hispanoamericano incluyendo el del Ecuador, proviene del derecho Romano con amplia influencia en toda Europa. Así ocurrió con España y Francia, conocidos como países con sistema civilista, basado en la ley escrita, el derecho positivo.

En contraste, y a pesar de la invasión romana y su influencia, Inglaterra hizo prevalecer su sistema legal conocido como el common law, en el cual el derecho es construido a base de los precedentes jurisprudenciales aunque también normas escritas conocidas como Estatutos, sin dejar de tomar en cuenta que dentro este sistema existen sentencias que han tomado como base los principios del derecho romano.

Notablemente, el Imperio Romano, inicialmente con la denominada Lex Rhodia de lactu y posteriormente en el Digesto de Justiniano, con origen en el año 530 D.C. incluyó normatividad relacionada al derecho marítimo, influenciada por aquella recopilación mediterránea de usos comerciales denominada Ley de Rodas, con origen aproximado en el año 475 A.C.

La trascendencia de la Ley de Rodas o Lex Rhodia es que parece ser el primer código marítimo de la historia, del cual se conoce al menos lo relativo a la hechazón y los principios universales aún vigentes en relación a la avería gruesa (Puente-Díaz, 1840), relativo a que en caso de peligro inminente para el buque y la carga, si se debía arrojar al mar cierta parte de la

⁴ Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, aprobado el 7 de julio de 1978; entrada en vigor: 28 de abril de 1984; Revisiones sustanciales en 1995 y 2010

⁵ Convención del Trabajo Marítimo MLC, 2006, que está en proceso de ratificación por parte del Ecuador

⁶ 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.

⁷ Ley Orgánica de Navegación, gestión de la seguridad y protección marítima y fluvial en los espacios acuáticos

carga, entonces los dueños de la carga salvada debían resarcir a los dueños de la mercancía sacrificada para aligerar la nave.

Estos principios fueron entonces acogidos y mejorados por los romanos. Así, la parte XIV del Libro 9 del Digesto de Justiniano, incluye algunos preceptos. A continuación, a manera de ejemplo:

Paulus - Sentences 2

Está establecido por la Ley Rodia que si mercancía es lanzada por la borda para aligerar el buque, el perjuicio ocasionado para el beneficio de todos debe ser contribuido por todos.

Papinianus - Responsa 19

Si un mástil u otro artefacto del buque es lanzado por la borda para evitar un peligro para todos, se debe la contribución. (Monro, 1909)

Así, el derecho romano influyó en el mundo incluyendo la región ahora conocida como España. A su vez, el Imperio Español hizo prevalecer su derecho -originado en el Romano- a las nuevas colonias americanas, incorporadas desde el Siglo XV luego del descubrimiento de América y la consecuente conquista, que duró hasta el siglo XIX con el movimiento independentista.

De la Ordenanza de la Marina Francesa a la Era dorada de las codificaciones

En 1681, bajo el liderazgo del primer Ministro Jean Baptiste Colbert, el rey Luis XV de Francia expidió la Ordenanza de la Marina. Este cuerpo de leyes fue considerado como el más importante código marítimo del siglo XVII (Healy y Sweeney 1998), siendo el primer intento de realizar una recopilación de alcance nacional de las normas relativas al derecho marítimo en Europa, incorporando los principios jurídicos medievales provenientes de los Rôles d'Oléron del Siglo XII, las Ordenanzas de Visby del Siglo XVI y el Libro del Consulado Del Mar del siglo XIV. (Serna 2009)

El estudio de la Ordenanza de la Marina Francesa de 1681 resulta de alta importancia para entender el desarrollo jurídico del derecho marítimo de los países de Europa en el sistema romano y la influencia que tuvo en el derecho anglosajón, pero además para comprender la fuerte influencia que tuvo en la legislación marítima hispanoamericana y obviamente en el Ecuador.

Así, para el Siglo XVIII las colonias españolas tenían como una de las más importantes fuentes del derecho comercial a las llamadas Ordenanzas de Bilbao de 1737. Estas eran una serie de normas instituidas por el Consulado de Bilbao del País Vasco, la comunidad de comerciantes locales que autoregulaban sus normas de convivencia e inclusive ejerciendo jurisdicción (Garteiz-Aurrecoa 2011). Por decisión propia estas normas continuaron vigentes para las nacientes repúblicas de la América hispana que en el siglo XIX se independizaron.

En este sentido, para 1829 ya una buena cantidad de colonias eran libres de la monarquía y como transición adoptaron las leyes españolas en lo que no se oponga a los nuevos intereses. Así ocurrió con la Constitución de Cúcuta de 1821, la primera Carta Magna de la Gran Colombia, que en el artículo 188 estableció:

“Se declaran en su fuerza y vigor las leyes que hasta aquí han regido en todas las materias y puntos que directa o indirectamente no se opongan a esta Constitución ni a los decretos y las leyes que expidiere el Congreso”.

En aquella época, la Gran Colombia (denominada Colombia en la indicada Constitución) estaba integrada por los territorios que correspondían al Virreinato de Nueva Granada y la Capitanía general de Venezuela, a la cual se unió Panamá en 1821 y los territorios del actual Ecuador en 1822, luego de su independencia.

Notablemente, el siglo XIX en América Hispana estuvo marcado por los intentos y gestas independentistas. En contraste, en Europa ya había florecido la denominada era dorada de las codificaciones promovida en Francia por Napoleón Bonaparte. (Tetley 2002).

Es así como se desarrollaron los códigos napoleónicos, iniciando con el primer Código Civil Francés de 1804, y siguiendo con el primer Código de Comercio en 1807. En el caso del Código del Comercio Napoleónico se adoptaron los principios relativos al comercio marítimo provenientes de la famosa Ordenanza Francesa de la Marina de 1681, contenido en el capítulo segundo de dicho instrumento. (Klimaszewska 2012).

La iniciativa francesa generó una tendencia. Es así que España comienza a codificar sus leyes bajo la misma lógica de los Códigos Napoleónicos. El Código de Comercio desde entonces es tradicionalmente un compendio de disposiciones relativas a asuntos de comerciantes y sus relaciones incluyendo en estas lo relacionado a los negocios marítimos.

Así, el reinado de España emitió su propio Código de Comercio en 1829, a base de su derecho comercial tradicional contenido en las Ordenanzas de Bilbao de 1737. (Garteiz-Aurrecoa 2011), pero en lo relacionado al comercio marítimo contenido en su tercer libro, estuvo fuertemente inspirado en el Código Napoleónico de 1807. (Lasso 1998). El naciente Código de Comercio Español era entonces una amalgama de disposiciones provenientes del propio derecho español, como del derecho francés.

En 1830 Ecuador abandona la Gran Colombia y el 4 de Noviembre de 1831 el Congreso Constitucional del Estado del Ecuador decidió derogar las Ordenanzas de Bilbao y adoptar el nuevo Código de Comercio Español de 1829, salvo lo relativo al libro 5o. correspondiente a administración de justicia, pero manteniendo el Consulado de Guayaquil creado durante dominación Española. Notablemente, el primer Código de Comercio Español de 1829 fue un modelo para las nacientes repúblicas, y esa fue la razón por la cual era considerado como un código hispano (Abásolo 2009).

Igual que otros países de América Hispana, Ecuador comenzó a desarrollar su propias leyes, y en su caso bajo la inspiración del naciente derecho chileno. La Corte Suprema preparó un proyecto de Código de Comercio que fuera aprobado por la Convención Nacional de 1878 y finalmente sancionado por el Presidente Ignacio de Veintemilla. Este fue el primer Código de Comercio del Ecuador. (Alterini 2008). Las disposiciones sobre comercio marítimo estaban contenidas en el tercer libro de dicho Código.

Este Código fue reemplazado por uno nuevo expedido en 1906 por el Presidente Eloy Alfaro. Más adelante, en 1960 Ecuador aprueba una nueva codificación, el tercer Código de Comercio que estuvo en vigencia hasta el 2019. En estos dos códigos se mantiene el tercer libro denominado “Comercio Marítimo”, sin cambios importantes.

En contraste, el Código de Comercio que entró en vigencia en 2019 hace cambios fundamentales en relación al derecho marítimo, bajo un sencillo y útil ejercicio de actualizar las normas, armonizándolas con las doctrinas universales vigentes. Por ejemplo, incorporando a nuestra legislación el contenido de la doctrina internacional sobre abordajes contenida en la Convención de Bruselas sobre Abordajes de 1910. Ecuador no es parte de esta Convención, pero ha introducido sus preceptos en su legislación interna.

Importante mencionar que por ratificación de 1933, Ecuador es parte del Código de Derecho Internacional Privado Sánchez de Bustamante de 1928. Este instrumento contiene normativa relacionada con el derecho marítimo en su tercer título. Sin embargo, este instrumento fue ratificado por el Ecuador con una reserva, que consiste en que se acepta en todas las partes que no estén en oposición con la Constitución y la ley. Esto reduce a este Código internacional a un instrumento dependiente de las leyes ecuatorianas, sin jerarquía sobre estas.

Del Reglamento del Puerto de Guayaquil al Código de Policía Marítima y finalmente a la Ley Orgánica de Navegación

El Imperio español creó el 13 de Marzo de 1801 la Capitanía del Puerto de Guayaquil⁸. Además, una vez que Ecuador se constituye como República se observa un interesante

⁸ Información conforme la investigación del ilustre profesor Ernesto Escobar

desarrollo que muestra los antecedentes históricos del derecho público marítimo del Ecuador y del Organismo llamado Jurado de Capitanes.

Al efecto, el 1 de Marzo de 1862 el Presidente Gabriel García Moreno emite el Reglamento del Puerto de Guayaquil. Es así que el Reglamento consideraba la potestad del Capitán del Puerto para resolver responsabilidades en averías ocasionadas por los buques, bajo la opción de que su decisión podría ser recurrida y conocida por el Comandante General, quien podía escuchar el informe de los jefes de la marina o de los capitanes de los buques surtos en el puerto, una especie de cuerpo asesor.

Este cuerpo asesor fue evolucionando con el desarrollo jurídico. Es así que el 10 de Abril de 1906 el Presidente Eloy Alfaro expide el Reglamento de Policía Marítima, normativa que entró en vigencia el 18 Abril de 1906 con su publicación en el Registro Oficial.

En el nuevo Reglamento de Policía Marítima se puede verificar que los roles han cambiado. El Capitán del Puerto mantiene capacidad para juzgar ciertas contravenciones marítimas, pero con limitaciones. Además, es creado un nuevo organismo: La Junta de Capitanes. Efectivamente, los capitanes pasaron de ser asesores del Comandante de la Marina a ser verdaderos decisores de casos.

Además, es notable que desde la época del Reglamento del Puerto de Guayaquil se le reconocía al Capitán del Puerto facultades de administración de justicia. Esta tendencia continuó a lo largo de la siguiente normativa, e inclusive los propios jueces ordinarios reconocían que las resoluciones del Jurado de Capitanes eran “verdaderos fallos”, o sea en el nivel de decisiones judiciales.

Lo anterior se evidencia al menos desde el año 1930, en la sentencia de la Corte Suprema de Justicia del caso Carlos Dumes vs. Compañía de Navegación General Italiana, dentro de la cual los jueces del más alto tribunal señalaron: “ siendo, como es, el dictamen del Jurado de Capitanes, verdadero fallo, en cuanto a la declaratoria de responsabilidad, que causó ejecutoria, tienen de aplicarse las prescripciones de los artículos 935 y 936 del Código de Enjuiciamientos Civil”.⁹

Más adelante, el 9 de Agosto de 1944 el Presidente José María Velasco Ibarra expide el Código de Policía Marítima, que recibe algunas reformas en los años posteriores, por lo que la Comisión de Legislación emite un nuevo Código en el año 1960.

Sin embargo, el Código de Policía Marítima de 1960 seguía inspirado en normativa del Siglo XIX y así se lo verifica en las acciones de investigación de accidentes marítimos. Se mantuvo la autoridad jurisdiccional al Capitán de Puerto y al Jurado de Capitanes para juzgar contravenciones marítimas. Además, el Código otorgaba autoridad al Capitán del Puerto y al Jurado de Capitanes para ordenar detenciones. Las facultades dependían del tipo de incidente

⁹ Gaceta Judicial. Año XXXI. Serie V. Nro. 65. Pág. 1412. (Quito, 17 de Junio de 1932) Caso Carlos Dumes vs. Compañía de Navegación General Italiana.

a juzgarse: El Capitán del Puerto con capacidad para juzgar incidentes relativos a buques de hasta 50 toneladas sin pérdida de vidas. En el resto de incidentes el Jurado de Capitanes era el competente.

Así, el Jurado de Capitanes de acuerdo al Código de Policía Marítima se integraba por cinco miembros. El Capitán del Puerto como su presidente y los otros miembros designados caso por caso por sorteo a cargo del Comandante local de la Armada. El requerimiento para ser designado como vocal era ser oficial de la fuerza naval o miembro de la marina mercante del Ecuador.

Conforme el Código de Policía Marítima, el Capitán de Puerto era designado por el Presidente de la República, es decir, es parte de la función Ejecutiva, y los miembros del jurado de capitanes eran consecuencia de una designación de miembros de la misma función ejecutiva.

Posteriormente, con la nueva Constitución del 2008, las competencias jurisdiccionales de los Capitanes de Puerto y de los Jurados de Capitanes comenzaron a debilitarse por el principio de separación de poderes.

Además, la expedición del Código Orgánico Integral Penal en el 2014 confirma esto y establece que solo los jueces o tribunales pueden ordenar la privación de la libertad de las personas, salvo casos muy especiales, como la flagrancia. La institución de los jurados de los capitanes, y en general la llamada jurisdicción naval (administración de justicia) comenzó a tener interrogantes.

Al efecto, la nueva Constitución impide que funcionarios del ejecutivo ejerzan funciones de juzgadores. Sin embargo, de hecho se mantuvo la estructura por algún tiempo. El Capitán de Puerto y los Jurados de Capitanes continuaron los procesos de investigación, pero solo a base de capacidades administrativas. La información sumaria pasó de ser un proceso de juzgamiento a un proceso sancionador administrativo. Estos entes ya no podían conocer las contravenciones penales navales establecidas en el Código de Policía Marítima, pero en cambio conocían y resolvían sobre la responsabilidad profesional, aunque sin clara determinación de atribuciones para ejecutar sanciones administrativas.

En este camino hubieron algunas confusiones, una de ellas se trataba a la forma como los Jurados de Capitanes deberían resolver las causas a su conocimiento. Algunos mantenían el “leal saber y entender”, mientras la Constitución ya había ratificado la aplicación del principio de motivación de las decisiones administrativas como obligación de los entes públicos.

En concordancia con lo mencionado, el procedimiento sancionatorio ejercido por el Capitán del Puerto y los Jurados de Capitanes entró en un cuestionamiento lógico, por la modificación de los principios constitucionales y la introducción de nueva legislación, incluyendo el Código Orgánico Administrativo, normativa que engloba los procedimientos de todos los entes del sector público y que prevalece sobre las leyes ordinarias.

Además, a esta incertidumbre jurídica se unió la decisión de la Corte Nacional de Justicia de manifestarse no competente para conocer las consultas previstas en el Código de Policía Marítima (sin mencionar las apelaciones)¹⁰, y la resolución de la Corte Constitucional que declaró la inconstitucionalidad diferida de la normas relativas al proceso de consulta, pero solicitando a la Legislatura que expida la nueva norma, y hasta tanto disponiendo que la propia Corte Nacional de Justicia siga conociendo estos casos.¹¹

Finalmente, con fecha 14 de Junio del 2021 se publica en el Registro Oficial la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y fluvial en los espacios acuáticos, como un cuerpo legal que tiende a brindar seguridad jurídica en relación a generar la claridad a los procesos administrativos relativos a los siniestros marítimos, entre otros puntos.

En resumen, la Ley de Navegación determina que las competencias de autoridad marítima estén a cargo de la Armada del Ecuador a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos Dirnea, con capacidad de Estado rector de puerto, Estado ribereño y Estado de abanderamiento.

Conforme a Ley de Navegación, el Presidente de la República debía expedir el correspondiente Reglamento en seis meses, esto es al 14 de Diciembre del 2021, aún pendiente. Este instrumento resulta necesario ya que la ley determina que la aplicación de ciertas disposiciones se lo haga conforme al Reglamento como en el caso de la forma de designación del jurado de capitanes y el procedimiento de investigación de siniestros marítimos.

Por otro lado, el 5 de enero del 2022, el pleno de la Asamblea Nacional dio luz verde al Convenio sobre el Trabajo Marítimo MLC 2006, por lo que ahora solo está pendiente su ratificación por el Presidente de la República. De confirmarse, Ecuador podrá contar en su normativa con los cuatro pilares del sistema regulatorio marítimo. Ecuador ya es parte de SOLAS, MARPOL y STCW, solo falta ser parte del MLC.

¹⁰ “La consulta de oficio sobre las decisiones de los Jurados de Capitanes, de conformidad con los artículos 23 y 24 del Código de Policía Marítima, al no tener carácter jurisdiccional, no son de competencia de la Corte Nacional de Justicia, sin perjuicio de que quien se considere afectado pueda ejercer las acciones previstas en la Constitución y la ley.”. Resolución No. 06-2018 del pleno de la Corte Nacional de Justicia

¹¹ “declara la inconstitucionalidad diferida de los artículos 23 y 24 del Código de Policía Marítima, esto es, que las normas serán constitucionales y surtirán efectos jurídicos, hasta que la Asamblea Nacional en el marco de sus atribuciones constitucionales revise y desarrolle la consulta de ley respecto de las decisiones emanadas por el Jurado de Capitanes, prevista en los artículos 23 y 24 *ibidem*...Se insta a la Corte Nacional de Justicia, hasta que la Asamblea Nacional adecúe el contenido normativo de los artículos 23 y 24 del Código de Policía Marítima al actual marco constitucional, apliquen la Disposición Transitoria Octava de la Constitución de la República, esto es, conozcan los procesos de competencia de las extintas cortes policiales y militares. Sentencia 267-18-SEP-CC, en causa 1190-17-EP de la Corte Constitucional.”

Además, se espera que la Asamblea Nacional conozca el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas¹², 1996 y su Protocolo del 2010, que ya recibió dictamen de la Corte Constitucional desde el año 2014.

En conclusión, en relación al derecho marítimo han habido importantes cambios en los últimos años. El nuevo Código de Comercio del 2019 acoge los principios del derecho marítimo internacional privado como en el caso de contratos de transporte por mar, fletamentos, abordajes y salvamento. Los Códigos previos mantenían principios del siglo XIX. El Código no es perfecto pero ofrece un mejor nivel de certeza.

Por otro lado, la Ley Orgánica de Navegación del 2021 resuelve el debate en relación a qué institución debería tener la capacidad de autoridad marítima estableciendo tal calidad en la Armada del Ecuador. Previos decretos dividían la autoridad con el Ministerio de Transportes generando confusión. En consecuencia, esta nueva Ley provee también certeza aunque para su cabal aplicación se espera el reglamento. Adicionalmente, ciertas disposiciones requieren ser analizadas y potencialmente reformadas.

Referencia de Legislación

Constitución del Ecuador, 2008
Código Civil Español, 1989
Código de Comercio 1882, Ecuador
Código de Comercio 1906, Ecuador
Código de Comercio 1960, Ecuador
Código de Comercio 2019, Ecuador
Código de Comercio de Chile 1865
Reglamento para el puerto de Guayaquil, 1862
Reglamento de Policía Marítima, 1906
Código de Policía Marítima, 1906
Ley Orgánica de Navegación, gestión de la seguridad y protección marítima y fluvial en los espacios acuáticos, 2021
Constitución Política de la República de Colombia, 1821
Código de Comercio de España, 1829
Codigo de Comercio Francés, 1807
Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, 1910 “The Brussels Collision Convention”
Código de Derecho Internacional Privado (Sanchez Bustamante), 1928
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL 73/78

¹² También conocido como HNS, en sus siglas en inglés.

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, aprobado el 7 de julio de 1978; entrada en vigor: 28 de abril de 1984; Revisiones sustanciales en 1995 y 2010

Convención del Trabajo Marítimo MLC, 2006

Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos y a su Protocolo Modificatorio, 1924 y 1968

Referencia de Resoluciones Judiciales

Caso Dumes vs. Compañía de Navegación General Italiana. Gaceta Judicial. Año XXXI. Serie V. Nro. 65. Pág. 1412. (Quito, 17 de Junio de 1932)

Resolución No. 06-2018 del pleno de la Corte Nacional de Justicia
Sentencia 267-18-SEP-CC, en causa 1190-17-EP de la Corte Constitucional.

Referencia bibliográfica

Garteiz-Aurrecoa, J. (2011). Las Ordenanzas de Bilbao como antecedente de la Codificación Mercantil en España. Boletín de la Academia Vasca de Derecho, 7-19.

Serna, M (2008) La Ordenanza francesa de la marina de 1681: unificación, refundición y fraccionamiento del derecho Marítimo en Europa. Anuario de Historia del Derecho Español

Abásolo, E. (2009). El código de comercio español de 1829 en los debates. Anuario de Historia del Derecho Español, 447-460.

Alterini, A. (2008). La Lingua Franca Internacional en el Derecho de Contratos.

Klimaszewska, A. (2012). The maritime law in the Commercial Code of France of 1807. Journal on European History of Law, 2(1), 116–125.

Lasso, J. (1998). Crónica de la Codificación Española. Madrid: Ministerio de Justicia, Centro de Publicaciones.

Monro, C. H. (1909). The Digest of Justinian (translation). London: Cambridge University Press.

Tetley, W. (2002). International Maritime and Admiralty Law. Montreal: Les Editions Yvon Blais.

Villagran, L (2017) Do Prescription terms in the Ecuadorian law of marine collision provide fair access to justice? Malmo. World Maritime University