



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DERECHO**

TEMA:

Responsabilidad Civil en el Abordaje

AUTOR:

Romoleroux Macías, Deisy Graciela

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADA DE LOS TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DEL
ECUADOR**

TUTOR:

VÉLEZ COELLO, JOSÉ MIGUEL

Guayaquil, Ecuador

26 de Agosto del 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Deisy Graciela Romoleroux Macías** como requerimiento para la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales de la República del Ecuador**.

TUTOR

f. _____
Ab. José Miguel Vélez Coello

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Dra. María Isabel Lynch de Nath

Guayaquil, a los 26 del mes de Agosto del año 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Romoleroux Macías Deisy Graciela**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Responsabilidad Civil en el Abordaje** previo a la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 26 del mes de Agosto del año 2016

LA AUTORA

f. _____
Romoleroux Macías Deisy Graciela



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, **Romoleroux Macías Deisy Graciela**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Responsabilidad Civil en el Abordaje**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 26 del mes de Agosto del año 2016

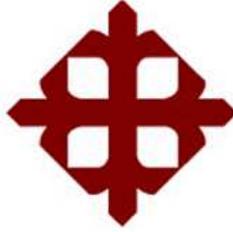
LA AUTORA:

f. _____
Romoleroux Macías Deisy Graciela

AGRADECIMIENTO

Quiero dedicar este trabajo de titulación y sobre todo el inicio de mi carrera profesional a Dios, mi máximo apoyo, un ser inalcanzable, omnipotente, omnipresente que ha estado en mi vida en cada momento, en cada mala noche, en cada examen, en cada paso que doy, no me cansare de reconocer que todo lo que tengo y soy es gracias a él; a mis padres y hermanas, pilares fundamentales en mi vida, quienes han sido mi ejemplo a seguir, han inculcado en mi buenos valores, principios, bases de responsabilidad, sacrificio y gran deseo de superación; a mi novio por sus consejos y correcciones, por su gran aporte académico, por su amor y ayuda incondicional, y; sin duda alguna a mi tutor, José Miguel Vélez, quien ha sido otra bendición que Dios ha puesto en mí y no como profesor porque lamentablemente no tuve el honor de recibir clases con él, pero sin embargo siempre estuvo apoyándome y aconsejándome y en mi etapa universitaria, gracias por la infinita paciencia que ha tenido conmigo, por ser como un padre y por guiarme en este trabajo de titulación.

A ellos, quienes han seguido mi carrera universitaria paso a paso, aquella que en determinado momento parecía inalcanzable, gracias por ser parte de este nuevo logro. Con mucho cariño y gratitud.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Dr. José Miguel Vélez Coello
TUTOR

f. _____

Dr. José Miguel García Baquerizo,
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Maritza Reynoso Gaute de Wright
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO

RESUMEN	IV
INTRODUCCIÓN	1
1. CAPÍTULO I : CONCEPTO, ACTORES Y REGULACIÓN	4
1.1. Concepto de abordaje.	
1.2. Actores y Elemento	5
2. CAPÍTULO II: RESPONSABILIDAD CIVIL DE DAÑOS EN EL ABORDAJE	9
2.1. Clases de abordaje	
2.2. La Culpa del abordaje	10
3. CAPÍTULO III: RESARCIMIENTO POR RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS EN EL ABORDAJE	12
3.1. Protesta de mar	
3.2. Daños y averías a la nave	13
3.3. Daños a personas	14
3.4. Daños a la mercancía	14
4. CAPÍTULO IV: LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD	15
4.1. Ámbito de la Aplicación	
4.2. Limitación de la responsabilidad por el Abordaje	16
4.3. Conducta que priva el derecho a la limitación	21
4.4. Consideraciones para prevenir Abordajes	21
5. CONCLUSIONES:	23
6. BIBLIOGRAFÍA:	25

RESUMEN (ABSTRACT)

A partir del estudio de abordaje y sus normas que regulan su implementación en el Ecuador, se ha determinado que en base al Código de Comercio, la Ley Marítima, El Código Civil existe una condición cerrada en su aplicación, de esta manera y considerando algunas variables que permitieron un estudio general de los alcances y ámbitos de aplicación del mismo, se determinó los efectos cuando se produce un abordaje y los procesos por el cual se rigen o determinan las responsabilidades a los involucrados, para lo cual también se analizó Convenios Internacionales que beneficiaría o mejoraría la aplicación de Limitaciones en casos de Abordaje, determinando cálculos estándares para los países que lo implementen, así como parametrizando que actores y bajo qué condiciones estos pueden acceder al derecho a la Limitación, considerando que se debería ratificar o implementar el Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, esto con el objeto de brindar opciones claras a los involucrados en estos procesos, evidentemente considerando inicialmente por que no se cumplió con los procedimientos de prevención que tiene un amplio desarrollo en las normas internas y que consideran controles que se deben regir los buques y otro punto importante es tomar en cuenta la preparación y formación que deben tener los involucrados en procesos de navegación, donde se podrán establecer planes de trabajo y navegación adecuados, precautelando poner en riesgo a los buques y así prever los posibles daños que se podrían efectuar en caso de abordaje.

Palabras Claves

Abordaje, choque, colisión, capitán, armador, buque, nave, limitación, responsabilidad, indemnización, dalos, perjuicios, culpa, daños, remolque, mercancías, convenio, averías, vigilante, fondear, asegurador, impacto, embestida, franquía.

INTRODUCCIÓN

El Abordaje es una figura muy importante y a su vez interesante en el Derecho marítimo, es el único accidente marítimo que necesita de regulación expresa en los tratados internacionales, a diferencia del naufragio y la arribada forzosa. No existe una definición exacta o precisa de abordaje en nuestra legislación ecuatoriana, tomando en consideración o como base la definición de la Real Academia Española de Abordaje: “Acción de abordar, especialmente un barco a otro”, complementando esta definición con la que se establece dentro del Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910 (gaceta de 13 de diciembre de 1923), en su primer artículo menciona al Abordaje como lo ocurrido entre buques de navegación marítima o entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones debidas por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se ajustarán conforme a las disposiciones siguientes, sin que deban tener en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar. De esta manera deducimos que el abordaje se determina por la colisión o choque de dos embarcaciones, que han producido daños.

Es muy importante tomar en cuenta en este trabajo la palabra “daño”, puesto a que como lo veremos más adelante, un abordaje sin consecuencia de daño o daños, sería irrelevante. Haré referencia también a los distintos tipos de abordaje que podrían existir o producirse, según nuestra legislación, como, el abordaje por culpa exclusiva, abordaje fortuito y sobre todo sobre quien recae ese daño producido, es aquí entonces donde entraremos luego a analizar la responsabilidad que existe y su alcance sobre los daños ocurridos producto de un abordaje.

Así también en la Ley Nacional e Internacional refiere que el destino del buque debe de ser una actividad comercial, al transporte de personas o cosas con fines de lucro mismo que para efectos debe de estar en movimiento, esto es que, no habría abordaje si uno de los buques estuviera sin movimiento o anclado en el mar. Respecto a la limitación de la responsabilidad es algo que mencionare de manera general en el último capítulo, puesto que al hablarse de responsabilidad, su alcance y limitación es un tema muy discutido y que a mi sana crítica debe tratarse con pinzas, de manera que, la limitación históricamente se tipifica a partir del 1976 en el

Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, así también encontramos que en el ordenamiento jurídico español, se establece que este derecho a limitar puede ser invocado a todo procedimiento, siempre y cuando sea una reclamación limitable ya sea esta civil, administrativo e incluso hasta penal. Estableciendo límites especiales en cuanto a la indemnización.

Por otro lado el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes publicado en el Registro Oficial 382 de 16-jul.-2008 en su primera parte del Reglamento se considera las siguientes generalidades, en sus literales de mayor relevancia para el presente estudio en el ámbito de aplicación, encontramos que, este reglamento será de aplicación a todos los buques en alta mar y a su vez a las aguas que se comuniquen con alta mar y no solo eso, sino que, sean navegables por los buques de navegación marítima; así también, indica que si el Gobierno que esta interesado considera que un buque por ejemplo de misión especial no pueda cumplir con algunas reglas (establecidas por parte de este Gobierno), como por ejemplo el alcance de la visibilidad de las luces, sobre las características de los dispositivos de señales acústicas entre otras, siempre que no perjudiquen las funciones principales del buques, pero esto no significa que dicho buque no deba de cumplir las mismas características mencionadas pero establecidas por su Gobierno como normas que represente el cumplimiento lo más apegado posible de este reglamento respecto al indicado buque.

Este reglamento busca la prevención de abordajes, alineados con el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, incluyendo el Convenio sobre normas para formación a gente de mar, todos estos elementos jurídicos buscan garantizar la prevención de abordajes. En su defecto en el Código Civil, así como en el Código de Comercio se delimitan las acciones que se deben tomar en caso de presentarse un Abordaje y la determinación de responsabilidad según los daños causados.

Dentro del Código de Comercio en su artículo 861 en mis perspectiva separa la responsabilidad en dos grupo: en el primero, la responsabilidad del abordaje causado por daño fortuito o por un hecho de los capitanes de las tripulaciones, recaen sobre la misma nave, es decir responden ellos mismos sobre los daños que

hubieren sufrido; en el segundo, si el abordaje es producido por uno de los capitanes, la responsabilidad de resarcir los daños recae sobre él, y; tercero; si no se ha logrado comprobar quien ocasionó el daño ambas naves a juicio de un perito pagara la mitad de las reparaciones que fueren necesarias. Tal como se menciona se deben determinar culpables y evaluar los daños y seguir con el proceso correspondiente. Pero en este último caso, donde dejamos la presunción, la presunción establecida en el artículo 32 de nuestro Código Civil

Luego de determinar la presunción en materia de abordaje y determinación de causantes y sus daños respectivos, se continúa con el proceso de Responsabilidad Civil ordinario,

CAPÍTULO I

CONCEPTO ACTORES Y REGULACIÓN

1.1 Concepto de abordaje

Abordaje, o también llamado Colisión, en principio sin tener que acudir a un diccionario si le preguntamos a alguien que entiende por abordaje, seguramente podrían pensar y responder que: “el abordaje es cuando se suben a un barco o a un avión” del verbo abordar y creer que su sinónimo es “subir a, o, hacia a”, de hecho son las respuestas más comunes que se podrían escuchar y no es lo más acertado a su significado. Si bien es cierto hay algunos significados de la palabra abordar, pero no es menos cierto que casi todas llegan a la misma conclusión y esta, es, de chocar, atracar, impactar, invadir, enfrentarse, tocar y acercarse un barco a otro, según los diccionarios,. Nuestro Código de Comercio al igual que el Convenio de Bruselas, no nos da un concepto o definición de abordaje, mismo que debe ser extraído de aquellos.

Entonces, algo muy importante que indica el Convenio de Bruselas y que hay que resaltar, es que, para que haya abordaje debe de existir un daño, siempre, ya que en su primer artículo nos indica que para que haya indemnización debe de existir un daño causado ya sea a las personas que se encuentren abordo, hacia el buque o buques, hacia las cosas e incluso no podríamos hablar de indemnización si no se ha causado previamente un daño. El abordaje es la acción de acercarse una embarcación a otra con intención de hacerlo o de manera accidental. Como dijimos anteriormente, nuestro Código de Comercio no da una definición o concepto de abordaje, pero lo establecido en el guarda mucha concordancia con lo señalado en el Convenio de Bruselas, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910.

Según el artículo 1 del Convenio el choque debe de ser realizado por Buque de Navegación Marítima y embarcaciones de navegación interior.

1.2 Actores y Elementos del Abordaje

Dentro del presente estudio se ha determinado a las personas involucradas en procesos de abordaje, así como los elementos que intervienen en el mismo, cabe señalar que el proceso de abordaje se trata desde los casos producidos en mar, sin embargo el mismo procedimiento se aplica en casos provocados en Ríos, según el dimensionamiento de los daños causados por el abordaje, cabe señalar que el Ecuador posee puertos comerciales tanto en mar como en Ríos, y su tránsito en navegación en estos dos aspectos es alto, para lo cual se considera lo siguiente:

El Buque:

El buque, barco o nave, en su definición expuesta en la Real Academia de la Lengua, señala los siguientes conceptos:

1. Barco de gran tonelaje con cubierta o cubiertas. Buque de guerra, cisterna.
2. Mar. Casco de la nave.

El buque siendo un parámetro importante dentro del presente estudio en el abordaje, este se produce únicamente cuando existe coalición entre dos buques y estos causan daños sean a personas o materiales y conforme se determine responsabilidades, dependerá mucho de la cuantía establecida para cubrir los daños ocasionados en los buques.

En virtud de lo expuesto como actores y elementos del abordaje, es preciso recordar que para efectos de abordaje, se debe considerar los casos donde se generen o produzcan daños sean materiales o a personas, sin embargo como se explicara en el desarrollo del documento nuestra normativa interna parametriza los aspectos que se deben considerar para prevención del abordaje, la determinación de responsabilidades por abordaje y la extinción de acciones por daños causados a materiales y pérdidas totales del buque o nave.

El Capitán:

Según la definición de la Real Academia de la Lengua Española (RAE), determina los siguientes 3 puntos relacionados al Capitán de un buque o lo relacionado a navegación.

1. Oficial de graduación inmediatamente superior al teniente e inferior al Comandante.
2. Persona que encabeza una tropa.
3. Persona que manda un barco.

Dentro de lo que concierne al ámbito de estudio, podemos determinar que el capitán puede ser en algunos casos el propietario del buque o nave, considerando que para aspectos de daños causados por el abordaje el Capitán es el principal culpable al momento de determinar responsabilidades.

El Armador:

De la misma manera se ha considerado el significado del Armador conforme lo dispuesto en la Real Academia de la Lengua y se ha determinado los conceptos que de mejor manera expliquen las funciones de un armador.

1. Persona que arma un mueble o un artefacto.
2. Persona que arma o dota un barco para su explotación comercial.

Como tal, se determina que el Armador en base a su responsabilidad, establece o dota comercialmente a un buque o barco, de esto depende las maniobras o capacidad con la que el buque puede realizar su actividad de navegación es de vital importancia la función del mismo porque de este depende el riesgo que se asuma, ya que de existir alguna omisión u error al momento de determinar técnicamente la capacidad de carga y ordenamiento de personas y cosas, esta podría acarrear conflictos que podrían causar un abordaje o daños a personas y materiales, por tal Razón en el ámbito de estudio el Armador, tiene un alto grado de responsabilidad de provocarse un abordaje.

El Fletador:

Dentro de la definición de la Real Academia de la Lengua se determinan los siguientes conceptos que explican lo que es el fletar o fletadora.

1. Persona que fleta.
2. En el contrato de fletamento, encargado de entregar la carga que ha de transportarse.

El fletador tiene su incidencia en la responsabilidad al momento de determinar las responsabilidades causadas por daños a personas o materiales, pero de la misma manera se pueden determinar omisiones en la responsabilidad, conforme se establezca en el contrato de operación, el fletador es el encargado de transportar mercadería o personas de un lugar a otro, por medio de una embarcación, por tal razón dependerá el objeto contractual para la determinación de responsabilidades en caso de abordaje.

Gestor Naval:

Como definición dentro de la RAE de gestor naval no existe, pero se ha buscado considera la definición de gestor, para explicar las acciones de este:

1. Que gestiona.
2. Persona de una empresa que participa en la administración de esta.

El gestor naval, está relacionado con funciones cuando el buque tiene dos o más propietarios se deben determinar un gestor naval para que ejerza responsabilidades limitadas a cada viaje que realice el buque, dentro del ámbito judicial o extrajudicial cuando se afecte el comercio marítimo.

Salvador:

El Salvador se define como la acción de salvar o el que salva, según lo determinado en la RAE, esto se enfoca netamente cuando existen actividades u acciones de salvamento u auxilio que requieran de salvamento, dentro de los procesos de abordaje en algunos aspectos estos se eximen de responsabilidad si causan daños a otro buque por estas actividades, debido que se precautela el salvamento de personas y materiales de ser el caso.

El Vigilante:

Como definición dentro de lo que menciona la Real Academia de la Lengua se estipula los siguientes conceptos para explicar las funciones o acciones de un vigilante:

1. Que vigila.
2. Que vela o está despierto.
3. Persona encargada de vigilar.

Dentro de la determinación de responsabilidades según sea el caso por daños causados en el abordaje, dependerán mucho las funciones asignadas al vigilante, quien deberá tener la experiencia y formación necesaria para advertir posibles abordajes o acontecimientos que se susciten al momento de la navegación al Capitán.

CAPÍTULO II

RESPONSABILIDAD CIVIL DE DAÑOS EN EL ABORDAJE

2.1 Clases de Abordaje

A) *El abordaje fortuito*

Código de Comercio, artículo 861 *“si fuere fortuito o causado por hecho de los capitanes de las tripulaciones, cada nave soportará el daño que hubiere sufrido...”*

Convenio de Bruselas 1910, artículo 1 *“Si el abordaje es fortuito, si es debido a un caso de fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del mismo, soportarán los daños quienes los hayan sufrido”*

Podemos ver que ambas definiciones son similares, pero a que se refiere cuando dice “cada nave soportara el daño que haya sufrido” o peor aún al decir “soportara el daño quienes lo hayan sufrido”, a que o a quienes se refiere el legislador. En el primer caso es confuso ya que únicamente hace mención a la nave, podemos ver que no menciona a las personas dentro de la nave o buque, no menciona a las cosas dentro de el mismo y en segundo caso- Convenio de Brúcelas- es más confuso porque ni siquiera menciona a la nave, es más abierto el tema, y; que significa la palabra “soportara” en todo el contexto, ¿acaso deberíamos suponer que es sinónimo de responsabilidad o culpabilidad? Ciertamente es que, para el Convenio de Bruselas para que haya abordaje debe haber un choque que produzca daño y este a su vez debe ser resarcido.

B) *Abordaje Dudoso*

El abordaje dudoso es similar al abordaje fortuito, por el elemento de fuerza mayor, ya que cada parte interviniente soporta el daño causado o sufridos de cada nave. El origen del abordaje dudoso se basa en la duda o desconocimiento que las partes tengan respecto a la causa del accidente al no saber las partes quien fue o

quienes fueron los culpables del accidente si fue causado por un descuido humano o por la naturaleza, dichos daños son soportados por las misma naves.

C) Abordaje Culposo

Es el producido por la negligencia, inobservancia, impericia, acción u omisión del buque o nave que debiendo hacer una maniobra o coger una ruta y que por cualquiera de los elementos mencionados en líneas anteriores no lo hiciere, su responsabilidad será culposa, se debe establecer la proporción de culpa de cada participante en los casos de culpa concurrente o culpa común y de no establecerse lo dicho, la responsabilidad será solidaria y se compartirá por partes iguales.

2.2 Culpa del Abordaje

En el abordaje que es fortuito o causado por alguna acción de los capitanes de la tribulación cada nave soportara el daño sufrido y si el abordaje hubiere sido causado específicamente por uno de los capitanes, este asumirá la culpa y responsabilidad, si en el abordaje o daño causado no se hubiere podido establecer o identificar culpable, pues ahí cada una de las naves pagara la mitad de las reparaciones del daño o daños ocurrido, previo a la evaluación de un perito.

Pero en nuestro artículo 862 del Código de Comercio también menciona los casos en los cuales se reputa culpable el capitán por los actos que estando obligados hacer, no hubiere hecho o de los cuales se hubiere descuidado como en los siguientes casos: a) El caso en el que el fondeo de la nave no hubiere estado bien hecha, el capitán debe de cumplir con lo establecido en los reglamentos y usos del puerto o en el caso de usar las anclas pero sin boyas suficientes, esto es de uso elemental a menos que pruebe que las ha perdido si culpa suya y que no las ha podido remplazar (ese es un caso de limitación); b) Cuando la nave haya levantado su ancla y este en movimiento y sea de noche sin haberse puesto en franquía de forma expresa y previamente así como también si navega muy cerca y a toda marcha junto a otra nave y este se encuentra fondeada; c) Si la nave al querer ingresar a un puerto tratare de tomar ventaja o la delantera de otra nave que la precede, o si se diera cuenta de que otra nave está tratando de ingresar al puerto y

esta no le cedere el paso; d) Cuando la nave en viento en popa estuviere navegando y se percata de que en la dirección en la que se dirige pudiera entrar en intercepción con otra nave y aun así no tomare las precauciones necesarias para poder evitar el abordaje; y por último, e) Que sin importar el punto en donde se encuentre a lavez si esta no llevare encendida las luces o no tenga farol de luz en las noches encendidas o teniéndolo no las enciendan por cualquier circunstancia, como el olvido, o cuestiones que en situaciones similares no deberían suceder ya que constituyen un peligro y comúnmente produciendo daños con posteriores consecuencias. Así también si la nave ha sufrido un abordaje o colisión y esta pereciera en el viaje que deba hacer para llegar a su destino o puerto de arribada para su reparación, en este caso se presume que el daño o la pérdida fue causado por el abordaje.

El artículo 864 establece algo muy interesante, menciona que una nave en marcha puede ocasionar un daño (exime de culpa al capitán o tripulación) a una nave que se encuentra anclada pero en un lugar permitido, la nave en movimiento deberá pagar la mitad de los daños ocasionados y sufridos por la nave anclada y se hará sin comprender el suyo propio. Importante mencionar que estos daños se repartirán como averías gruesa sobre la nave y la carga. La nave que cause daños y perjuicios a otra que se encuentra anclada y se va contra sus cables y los cortase, haciendo que esta se afecte y pierdas sus anclas causándole algunos tipos de pérdidas o hasta incluso llegar al naufragio, en estos casos la primera nave, deberá pagar la indemnización de todos los daños sufridos incluyendo su carga, como por ejemplo la mercancía a bordo.

Podría darse el caso de un abordaje sin necesidad de que haya un choque violento, puesto a que nuestro artículo 866 del Código de Comercio establece que podría existir abordaje ya que, si la nave se encuentra anclada pero por motivos de fuerza mayor como lo es una tormenta o llámese tempestad o impetuosas olas causando daño a otra nave los daños serán sufridos por las naves afectadas como averías particulares.

CAPÍTULO III

RESARCIMIENTO DE DAÑOS EN EL ABORDAJE POR RESPONSABILIDAD CIVIL

El armador (Simone, 1996), establece que, será responsable de indemnización cuando cause perjuicios al buque o buques abordado y a las personas que se encuentren dentro del mismo o de los mismos.

3.1 Protesta de Mar

Recogiendo algunos conceptos de varios autores, rescato lo más elemental para armar un concepto propio de protestas y este es que se podría considerar como la “La voluntad del patrón o del capitán de una nave manifestada por escrito y en forma legal ante la autoridad competente, esta manifestación en forma de comunicado es para dejar constancia de su liberación de responsabilidad y de las que están a su cargo por alguna circunstancia o accidente que cause un daño y lo que busca con este hecho, es salvaguardar los derechos contra terceros, armadores y demás interesados en la expedición”.

En nuestro Derecho Ecuatoriano, en el Código de Comercio se reconoce la protesta en diferentes siniestros marítimos como las averías, naufragio, arribada forzosa, abordaje, entre otras. En este presente trabajo solo nos enfocáramos en las protestas en el marco del abordaje en el sentido comercial o con afectación mercantil. Entonces, en el artículo 1010, Código de Comercio se establecen casos especiales respecto al plazo para realizar la notificación o entrega de la protesta, el primero es cuando la mercadería está siendo entregada por partes, cuando se haya entregado la última aparte, o se haya hecho la última entrega de la mercancía, desde ese tiempo se cuenta la notificación de la protesta, y; el segundo el plazo empieza a correr desde que se descubre la avería. En el artículo 1011 establece el plazo para que un capitán en una situación de abordaje pueda hacer la protesta sea cual fuera el lugar donde ha ocurrido el abordaje las 24 horas correrán desde el momento que el capitán pueda protestar.

3.2 Daños y averías a la nave

Las características de las reparaciones son dos, las definitivas y provisorias, las primeras es cuando existe daño o pérdida total de la nave, mientras que, la segunda es cuando el daño ha sido parcial. Si hubiere habido pérdida total de la nave la indemnización es por el total del valor de la nave, esta indemnización debe incluir el valor de los gastos realizados por ejemplo, por concepto de remolque si se hubiere hecho, gastos salariales, honorarios, embarque y desembarque de mercaderías incluso por los fletes, por bienes de las personas a bordo hasta los montos debidos por contribución en avería gruesa.

Es importante aclarar y tomar en cuenta que el valor a resarcir en consecuencia del abordaje en caso de pérdida total de la nave será el valor del mercado de la nave que se accidento, esto es que, no cabe indemnización por el valor de una nave nueva ya sea por el importe de adquisición o por construcción, así sea esta similar a la anterior, dicha teoría no es válida ya que esta podría constituir una mejora en su situación patrimonial que la anterior. Solo podrá tomarse en cuenta este costo de construcción al valor de la nueva nave cuando no exista un mercado y restar la depreciación por uso, pero este viene a ser otro criterio del cual muchos autores discrepan ya que se toma en consideración las fluctuaciones del mercado de buques.

Respecto a las reclamaciones que puede hacer el naviero como consecuencia del accidente, puede solicitar la indemnización de los valores que dejo de percibir al momento de ocurrir el accidente y posterior a este, por la demora de construcción o compra de una nave nueva, esto sucede también en el caso de las averías del buque, porque a más de reparar el daño también lo indemniza, se extiende a lo que deja de percibir o recibir por encontrarse en estado de reparación, figura conocida en el derecho de responsabilidad civil como el "lucro cesante" estos valores son calculadas comúnmente en base a un periodo anterior al accidente y uno posterior para comprobar la depreciación patrimonial, adicional a esto, el

naviero perjudicado puede decidir el lugar de reparación de su nave, presumiéndose la buena fe por parte de él.

3.3 Daños a personas

Tomando en consideración que la responsabilidad civil nace de la necesidad de reparar el daño causado, su división es de dos formas: contractual y extracontractual; la responsabilidad civil contractual es aquella que nace del pacto, acuerdo o convenio de las partes, refleja la existencia de un contrato., mientras que; la responsabilidad extracontractual es aquella que nace de la violación de la Ley, preceptos o norma jurídica, sus antecedentes en algunos casos pueden llevar a ocasionar una acción delictiva, misma que podría también ingresar en el campo penal. Por lo que se consideran indemnizables los daños causados a las personas a bordo del buque, este daño se concentra generalmente en el de la salud ya sea esta física (lesiones, heridas y demás) o mental (trastornos psicológicos, psíquicos y demás), se incluyen también los daños morales e incluso indemnización por los accidentes que provocan la muerte de la víctima.

3.4 Por daños a las mercancías

El valor a indemnizar por daños a la mercancía deberá comprender las pérdidas o averías por los perjuicios causados por el retardo y pérdida total. Generalmente e valor total de la indemnización por daños de la mercancía se determinara según las normas contractuales del contrato de transporte; en caso de pérdida total de la mercancía y esta haya llegado ya al puerto de su destino, el daño se calculara según el valor de la mercancía, y, en caso de que no se determinare según el valor de origen más otros gastos, como el de transporte y el del beneficio esperado.

CAPÍTULO VI

LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

4.1. Ámbito de la Aplicación

Definir la Limitación en el abordaje dentro de la normativa Ecuatoriana se vuelve complicado, a excepción de lo mencionado en el Código de Comercio en el punto de “Extinción de Acciones”, donde en cierta manera se habla de limitación en casos de abordaje, en el cual el capitán y fletador pueden solicitar el derecho a protesta por daños materiales causados en el abordaje, esto sumado a la no ratificación del Estado Ecuatoriano en el Convenio emitido por la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, suscrita en Londres en 1976, vuelve escasa la normativa referente a solicitar el derecho a limitación frente a estos casos.

Siendo la Limitación un punto importante dentro del estudio, debido a que el mismo permite cuantificar las responsabilidades máximas del resarcimiento, producto de los daños causados por el abordaje, actualmente en la normativa ecuatoriana los responsables de procesos de abordaje por daños materiales directamente se relacionan con el capitán y fletador de una nave o buque, lo que coarta un proceso muy general en su ejecución para la determinación de responsabilidades según se presente el caso.

El ámbito de aplicación de la extinción de acciones mencionada en el código de comercio se ejecuta en todo el territorio nacional, tanto para personas nacionales como extranjeras, como se mencionó anteriormente el código se enfoca en pérdidas materiales en caso de abordaje, no obstante también menciona que el derecho a protesta no aplica cuando daño causado resulte en pérdida total de la nave.

Bajo este parámetro se ha analizado la pertinencia en la ratificación del Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de

Reclamaciones de Derecho Marítimo, ya que la normativa actual es cerrada y solo expresa los mecanismos de prevención para el abordaje y los esquemas para determinar responsabilidades en caso de que exista abordaje, así también la extinción de acciones que de alguna manera da el derecho de protesta al capitán y fletador del buque, en caso de daños materiales, en cambio el Convenio es más amplio y claro en la determinación de responsabilidades frente a daños por muerte o lesiones en personas, así como daños materiales por el abordaje.

El ámbito de aplicación del convenio de ser ratificado se aplicaría en casos de abordaje en territorio nacional como internacional, según este convenio forme parte del Estado o país, cada persona del país u estado que haya aplicado el convenio tiene acceso a solicitar el derecho a limitar de ser el caso, es decir dentro del convenio permite que actores como el propietario del buque, el capitán, los fletadores, el gestor naval, el armador, y el salvador puedan solicitar el derecho a limitar conforme las especificaciones del convenio, y con la normativa interna se regulará las sanciones y determinaciones de responsabilidad ocasionada por daños en casos de abordaje.

4.2. Limitación de la responsabilidad por el Abordaje

Dentro de la normativa actual en el Código de Comercio se establece en su punto Extinciones de Acciones la limitación o el derecho a protesta que puede acceder el capitán y fletador de la nave o buque inmersa en casos de abordaje por pérdidas materiales, para este efecto se ha considera pertinente analizar el alcance de esta normativa.

En su Art. 1009, menciona las acciones que se extinguen en los siguientes casos con los actores ya señalados, para lo cual determina que:

- Si dentro del plazo de 72 horas no se haya presentado una protesta en la entrega de la mercadería con daños causados, contra el capitán o la aseguradora, los mismo quedan extintos.

- Si dentro del plazo de 72 horas no se haya presentado una protesta por averías, por parte del capitán en la entrega de mercaderías y el mismo recibe el flete sin protesta, se extinguen las acciones contra el fletador
- Si dentro del plazo de 24 horas no se haya presentado protesta por parte del capitán en acciones de indemnización por daños causados en el abordaje, el mismo queda extinto.

Según lo planteado por el código de comercio se puede determinar los casos en los cuales el capitán el fletador y las aseguradoras pueden acceder al derecho de protesta según se presente el caso, pero para que esta acción tome efecto debe cumplir también con la acción de presentar una demanda judicial dentro de los 30 días siguientes a la notificación, de la misma manera es adecuado resaltar que, esta disposición no se aplica en el caso de abordaje cause una pérdida total de la nave o buque.

Como se expone la normativa interna es muy cerrada en casos de determinación de responsabilidad y las acciones a las que los actores inmersos en procesos de abordaje pueden acogerse en caso de solicitar su derecho a protesta, por daños materiales son limitadas.

En base a lo expuesto se ha realizado un análisis del Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, emitida por la OMI, por su amplitud y clarificación en el acceso a la solicitud del Derecho a la Limitación de los actores inmersos en los procesos de abordaje en el territorio nacional, el Convenio Internacional establece en su primer artículo las personas que pueden acceder al derecho a la Limitación, como son el propietario del buque o nave, el capitán, el fletador, el armador, y el salvador, conforme el caso de abordaje se haya presentado o en el caso que el buque tenga un proceso incoado.

De la misma manera se considera al asegurador acceder al derecho a la limitación acogiendo los mismos derechos que el asegurado, esto brinda mayor accesibilidad al derecho a la limitación de todos los actores inmersos en los procesos de abordaje, en el Convenio también se señala que el solicitar el derecho a limitación en cualquiera de los casos no constituye una admisión de la

responsabilidad, esto permite a los actores del proceso de abordaje, tener la libertad de acceder a su derecho a limitación.

En su artículo 2 se determina las reclamaciones sujetas a limitación sea cual fuere el caso, para lo cual se estipula lo siguiente:

- En el Convenio Internacional se reconoce el derecho a limitación en los casos por muerte, lesiones corporales a personas y pérdidas materiales, producidas por el abordaje, explotación del buque y acciones de salvamento, como se puede ver el convenio brinda mayor amplitud en el casos de solicitar el derecho a limitación considerando los daños causados a personas.
- Se reconoce el derecho a limitación en el caso de perjuicios ocasionados por retrasos del transporte de mar en la entrega de mercadería, personas o equipaje, en este caso los actores mencionados anteriormente también pueden acceder al derecho a limitación para justificar el retraso en el entrega o cumplimiento de un efecto contractual.
- Pueden acceder al derecho a la limitación en el caso que ese vulneren derechos contractuales, vinculados con la explotación del buque o acciones de salvamento, por ser un tema fortuito se facilita en esta disposición el acceso al derecho a la limitación.
- Se puede solicitar el derecho a la limitación en el caso que se realicen las acciones con un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, en el sentido de ponerlo a flote, remoción, destrucción, o eliminación, incluyendo lo que llevaba a bordo, con esto se refiere a que si se ocasionaren daños por estas acciones a otros buques o naves estos pueden solicitar el derecho a limitación.
- También se considera el derecho a la limitación causando por daños en la remoción, destrucción o eliminación de cargamento peligroso de un buque, conforme se realice esta acción se medirá los impactos generados por el mismo, y permite a los involucrados de existir daños en el evento solicitar el derecho a limitación.

Como se puede ver, el Convenio determina claramente los procesos u acciones, objetos a solicitar el derecho a limitación en los casos presentados podemos determinar que, tanto el propietario del buque, hasta el armador y otros personajes relacionados con el proceso de abordaje o daños causados sean a personas o materiales, podrán acogerse al beneficio siempre y cuando cumpla con lo dispuesto en el documento.

Por otro lado en el Art. 3 del Convenio, se expone las acciones o procesos que no pueden ser objeto de limitación, es decir que en los casos que se detallan a continuación los involucrados no podrán solicitar su derecho a limitación por los impactos causados como son:

- No se podrá solicitar el derecho a la limitación en el caso de reclamos por acciones de salvamento u auxilio, o por un proceso de avería gruesa donde se busca precautelar el salvamento de los bienes trasportados de un buque o nave afectada.
- No es procedente solicitar el derecho a la limitación en el caso que los daños causados por el buque, provoquen un daño ambiental por hidrocarburos, según el convenio internacional que determina la responsabilidad civil causada por este efecto, limita la solicitud de esta acción, por el alto impacto causado al medio ambiente.
- De la misma manera no será objeto de Limitación los daños nucleares causados por un buque o en su defecto por el propietario del buque nuclear, considerando cualquier convenio internacional que regule el mismo, de esta manera se denota que el impacto nuclear causado, genera un alto impacto en las personas, cosas y el medio ambiente en general.

De esta manera el presente artículo expone todo lo referente a las causales o acciones que no son objeto de solicitar el derecho a limitación como tal lo descrito se enfoca en daños ambientales, provocados por hidrocarburos, nucleares de ser el caso, así como lo relacionado a las operaciones de salvamento u auxilio que tengan inmerso un proceso de avería gruesa, es pertinente señalar que en la normativa ecuatoriana no se habla de los casos expuestos, donde se hace referencia en el Código de Comercio los daños

causados a nivel material y las acciones de extinción que se puedan ejecutar para los distintos casos presentados.

El Convenio Internacional también determina el importe máximo que el propietario del buque o nave, el capitán, el fletador, el gestor naval, el armador, y el salvador de un buque o el responsable que se determine que causo el abordaje y daños a personas o materiales bajo parámetros estandarizados que se pueden acoplar a la moneda del país que implemente el mismo, mediante el arqueo de buques, determinando así cuantías que satisfagan o cubran el daño causado, los Estados que apliquen el presente convenio podrán establecer procesos internos en su normativa que regule el orden de prelación por daños causados a infraestructura pública, como obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas de navegación, lo señalado en el convenio dentro del Código de Comercio o la normativa ecuatoriana no se especifica la priorización en la atención de daños ocasionados a bienes públicos o de uso común para el correcto desarrollo de los procesos portuarios y navegables de un país.

El derecho a limitar permite a las personas que lo solicite el acceso a alternativas de aplicación según sea el caso se pueda acoger para tener una evaluación acorde a la capacidad del buque, y tener la convergencia según la moneda local, esto estandarizado para todos los países que formen parte del mismo, buscando satisfacer las necesidades del daño causado, las personas que se acojan al derecho a limitar tienen posibilidades de acumular reclamaciones, para lo cual se considera el total de reclamaciones por una misma causa para aplicar una sola cuantía que satisfaga las responsabilidades determinadas por la capacidad del buque o nave en relación a los daños provocados, de esta manera se vuelve equitativo el reconocimiento de valores para cubrir los daños.

La limitación se considera un proceso para clarificar y tener una gestión eficiente en temas de derecho marítimo por reclamaciones, siempre y cuando se haya comprobado la culpabilidad en el caso y cumpla con las exigencias dispuestas en el convenio, donde se evaluará la pertinencia en la ejecución del mismo, el derecho a la limitación precautela las responsabilidades que se determinarán por daños causados en el abordaje y daños ocasionados a personas y materiales, considerando varios parámetros para su evaluación, conforme la capacidad de la nave o buque.

En base a lo expuesto, se puede determinar la necesidad que el Ecuador ratifique el Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, debido a su amplia cobertura que brinda tanto para los actores como en los casos pertinentes de aplicación de la solicitud de derecho a la limitación, de la misma manera condiciona la aplicación del mismo cuando existe de por medio daños o impactos ambientales fuertes, es importante resaltar que dentro del análisis a la normativa interna vigente, que regula el abordaje en el Ecuador, se evidencio la carencia de estas alternativas para un mejor desarrollo del procesos de abordaje que se presenten en el país, los daños causados por el mismo se evaluará a través del criterio de un perito, sin dimensionar adecuadamente los impactos generados, por eso se considera pertinente recomendar a través de este estudio la ratificación del convenio internacional para que el Ecuador acoja estas disposiciones y se optimice la gestión de procesos de abordaje.

4.3. Conducta que priva el derecho a la limitación

Otro punto importante dentro del convenio señala que Conducta excluyente para el derecho a limitar, donde se evidencie la existencia de dolo, omisión, acción o intención que haya ocasionado el perjuicio en los daños provocados por el abordaje, y si existe negligencia por alguna de las partes involucradas a esto se los excluye en el derecho a limitar, evidentemente en casos de comprobarse la negligencia, este convenio determina la exclusión para acogerse al derecho en el caso que fuere, para esto se debe comprobar con fundamentos de hecho lo señalado a través de estudios técnicos que determinen esta acción.

4.4. Consideraciones para Prevenir Abordajes:

Se analizó la normativa jurídica del país aplicable para casos de abordaje, dentro de esto se pudo determinar que existe normativa muy desarrollada en el tema de prevención y en el código de comercio se determinan otros detalles relevantes que regulan el proceso del abordaje determinando las responsabilidades de las partes según sea el caso, esto junto con la aplicabilidad

de responsabilidades y extinción de acciones que permiten a las personas involucradas determinar el proceso pertinente, según lo dispuesto en el Código de Comercio y los Convenios Internacionales que el Ecuador haya reconocido su aplicación.

Dentro de la prevención podemos resaltar la aplicación de normas que permiten regular el abordaje y su prevención de manera adecuada y amplia, como es el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar, el Convenios sobre el Reglamento Internacional para Prevenir el Abordaje, y el Convenios sobre normas para formación a gente de mar, estos convenios internacionales, junto con el Código de Comercio el Ecuador los aplica y gestiona los procesos de abordaje que se presenten.

Uno de los más relevantes en materia de Abordaje es el Convenio para prevenir el abordaje, donde se determinan los parámetros técnicos de regulación para prevenir los abordajes en caso de incumplimiento del mismo se determinarán las responsabilidades según sea el caso, pero se debe señalar que los mecanismos de prevención son claros y de obligación para su ejecución esto define los parámetros requeridos que deben tener los buques para su navegación y los aspectos técnicos que deben cumplir en su equipamiento, así también los planes de trabajo de navegación que se deben ejecutar con anterioridad para evitar el abordaje, determinando los canales y planes de marítimos, así también menciona procedimientos que se deben ejecutar en casos de posible acontecimientos de abordaje.

Por otro lado tenemos el Convenio para formación a gente de mar, que es de vital importancia para el cumplimiento y prevención de abordajes, debido a que el mismo siendo de regulación internacional, establece los mecanismos mínimos y preparación que deben tener el personal a cargo de la navegación de un buque, estableciendo que el estado que aplique con el convenio, cumpla con requerimientos base para el otorgamiento de certificaciones que avalen las capacidades del personal local para cumplir con las actividades de navegación de buques según el área de responsabilidad, como tal se pudo analizar que la normativa interna hace mucho énfasis en la prevención, lo que celebró y motivo para que se brinden mejores estándares de capacitación para el personal y así evitar posibles casos de abordaje.

CONCLUSIONES

Como análisis del presente documento en determinar la aplicabilidad y eficiencia de la normativa Ecuatoriana, respecto a los temas de abordaje y responsabilidad civil, se han determinado también la necesidad del reconocimiento o ratificación del Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, buscando mejorar los procesos operativos que se presenten en temas de abordaje, para esto se concluye lo siguiente:

- Dentro del análisis de la normativa aplicable en casos determinados como abordaje con responsabilidades identificadas, no se tiene un desarrollo efectivo del mismo y se determinan los procesos de manera general, existiendo normativa internacional que podría solventar la eficiencia en la ejecución de los procesos de abordaje, que se considera deberían ser reconocidos o ratificados para brindar mejores alternativas, más claras a los involucrados en estos proceso de abordaje o daños causados a personas o materiales.
- También podemos concluir que el convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, brinda opciones y derechos en todo el proceso de determinación de responsabilidades causadas por el abordaje y daños, donde vuelve eficiente la ejecutoriedad de procesos operativos al momento de determinar cuantías que cubran los daños provocados, cabe señalar que por ser procesos atípicos y con un alto coste en la determinación de responsabilidades es necesario considerar todas las medidas de prevención señaladas en nuestra normativa, y el estado deberá brindar mayores accesos al conocimiento y aplicabilidad de convenios que beneficien a los involucrados.
- Siguiendo el desarrollo del presente estudio se pudo evidenciar que existe falencias en nuestra normativa interna para la regulación de los procesos de abordajes, considerando que existen varios Convenios Internacionales

que facilitan el análisis de casos por abordaje o daños a personas y materiales causados en el Derecho Marítimo y estos son aplicados en varios países para mantener una homogeneidad y estandarización en la ejecución de los procesos, evidentemente adaptando cada caso en referencia a sus procesos o realidades de los países.

- Y como es la línea de la política pública del Gobierno Ecuatoriano el Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, tiene sus particularidades en el cuidado y mantenimiento del medio ambiente y su ecosistema, de verse involucrado en casos por daños o impactos ambientales de consideración este excluye totalmente que los responsables se acojan al derecho de limitación.

5. Referencias Bibliografía

- Blas, O. (1987) Compendio de Derecho de la Navegación, .Buenos Aires, Editorial: Depalma
- Gómez, J. (1992).Derecho de las Averías y de los Accidentes Marítimos. Madrid: Editorial: Marcial Pons.
- Ruiz, V. (2000). El Régimen de la Responsabilidad del Naviero n el Derecho Español. REDM.
- De la Vega, B, (2007) Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos. España. Recuperado de:
- https://books.google.com.ec/books?id=ChA1_LMoySEC&pg=PA440&dq=Manual+de+Accidentes+de+la+Navegaci%C3%B3n+ruiz+soroa&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjxKb4st7OAhXKWh4KHSOICxEQ6AEIHDA#v=onepage&q=Manual%20de%20Accidentes%20de%20la%20Navegaci%C3%B3n%20ruiz%20soroa&f=false
- Código Civil Ecuatoriano
- Código de Comercio Ecuatoriano
- Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo. (1976), Organización Marítima Internacional.
- Protocolo LLMC 96. (Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)
- Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910
- Ley Marítima Española.



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Romoleroux Macías Deisy Graciela** con C.C: # 0920196573 autor/a del trabajo de titulación: **Responsabilidad Civil en el Abordaje** previo a la obtención del título de **Abogada de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **26** de Agosto de **2016**

f. _____

Nombre: **Romoleroux Macías Deisy Graciela**

C.C: **0920196573**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Responsabilidad Civil en el Abordaje		
AUTOR(ES)	Romo Leroux Macías Deisy Graciela		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Vélez Coello José Miguel		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogada de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador		
FECHA PUBLICACIÓN:	DE	No. PÁGINAS:	DE
	26 de Agosto de 2016		25
ÁREAS TEMÁTICAS:	(Código de Comercio, Responsabilidad Civil, Limitación a la Responsabilidad de las partes.		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Abordaje, choque, colisión, indemnización, reclamo, buque, daños, responsabilidad, perdida, mercadería		

RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):

A partir del estudio de abordaje y sus normas que regulan su implementación en el Ecuador, se ha determinado que en base al Código de Comercio, la Ley Marítima, El Código Civil existe una condición cerrada en su aplicación, de esta manera y considerando algunas variables que permitieron un estudio general de los alcances y ámbitos de aplicación del mismo, se determinó los efectos cuando se produce un abordaje y los procesos por el cual se rigen o determinan las responsabilidades a los involucrados, para lo cual también se analizó Convenios Internacionales que beneficiaría o mejoraría la aplicación de Limitaciones en casos de Abordaje, determinando cálculos estándares para los países que lo implementen, así como parametrizando que actores y bajo qué condiciones estos pueden acceder al derecho a la Limitación, considerando que se debería ratificar o implementar el Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, esto con el objeto de brindar opciones claras a los involucrados en estos procesos, evidentemente considerando inicialmente por que no se cumplió con los procedimientos de prevención que tiene un amplio desarrollo en las normas internas y que consideran controles que se deben regir los buques y otro punto importante es tomar en cuenta la preparación y formación que deben tener los involucrados en procesos de navegación, donde se podrán establecer planes de trabajo y navegación adecuados, precautelando poner en riesgo a los buques y así prever los posibles daños que se podrían efectuar en caso de abordaje.



ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-9-96541473	E-mail: deiromoleroux@outlook.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Reynoso Gaute Maritza	
	Teléfono: +593-9-94602774	
	E-mail: maritza.reynoso@cu.ucsg.edu.ec	
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA		
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):		
Nº. DE CLASIFICACIÓN:		
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		