

**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y  
POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:**

**LA AVERÍA GRUESA Y LA DETERMINACIÓN DE  
RESPONSABILIDAD EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE  
DE MERCADERÍAS POR VÍA MARÍTIMA EN LA LEGISLACIÓN  
ECUATORIANA**

**AUTOR:**

**VALLEJO ARAGUNDI, CHRISTOPHER ALEJANDRO**

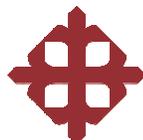
**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de  
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA  
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**TUTOR:**

**Dr. Vélez Coello, José Miguel**

**Guayaquil, Ecuador**

**6 de septiembre del 2017**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y  
POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO

## CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Vallejo Aragundi, Christopher Alejandro**, como requerimiento para la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

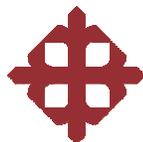
### TUTOR

f. \_\_\_\_\_  
Dr. Vélez Coello, José Miguel

### DIRECTORA DE LA CARRERA

f. \_\_\_\_\_  
Ab. Lynch Fernández, María Isabel

Guayaquil, a los 6 del mes de septiembre del año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y  
POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **VALLEJO ARAGUNDI, CHRISTOPHER ALEJANDRO**

### DECLARO QUE:

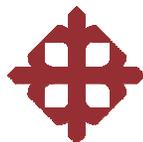
El Trabajo de Titulación, **La avería gruesa y la determinación de responsabilidad en los contratos de transporte de mercaderías por vía marítima en la legislación ecuatoriana** previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado 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 6 del mes de septiembre del año 2017**

**EL AUTOR**

f. \_\_\_\_\_  
**Vallejo Aragundi, Christopher Alejandro**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y  
POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO

## AUTORIZACIÓN

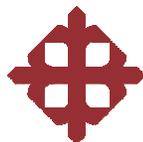
Yo, **Vallejo Aragundi, Christopher Alejandro**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **La avería gruesa y la determinación de responsabilidad en los contratos de transporte de mercaderías por vía marítima en la legislación ecuatoriana**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, a los 6 del mes de septiembre del año 2017**

**EL AUTOR:**

f. \_\_\_\_\_  
**Vallejo Aragundi, Christopher Alejandro**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y  
POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO

## INFORME URKUND

The screenshot displays the URKUND web application interface. The browser address bar shows the URL: <https://secure.orkund.com/view/30280810-143413-779154#q1bKLvayio7VUSrOTM/LTMtMTsxlTIWyMqgFAA==>. The page content includes:

- Documento:** [Tesis Christopher Vallejo.doc](#) (D30577881)
- Presentado:** 2017-09-15 12:43 (-05:00)
- Presentado por:** maritzareynosodewright@gmail.com
- Recibido:** maritza.reynoso.ucsg@analysis.orkund.com
- Mensaje:** Tesis Christopher Vallejo - Dr. Jose Miguel Velez [Mostrar el mensaje completo](#)

Below the message, a progress indicator shows "0% de estas 17 páginas, se componen de texto presente en 0 fuentes." To the right, there is a "Lista de fuentes" (List of sources) section with a "Bloques" (Blocks) tab. The table below shows the source list:

Categoría	Enlace/nombre de archivo
Fuentes alternativas	
La fuente no se usa	

The bottom of the interface features a navigation bar with icons for "0 Advertencias", "Reiniciar", "Exportar", and "Compartir".

---

**Dr. JOSÉ MIGUEL VÉLEZ COELLO**

**Docente - Tutor**

---

**Sr. CHRISTOPHER ALEJANDRO VALLEJO ARAGUNDI**

**Estudiante.**

## **AGRADECIMIENTO**

*A mi familia, que me ha apoyado durante toda mi etapa de vida universitaria, a mis maestros, que han impartido ávidamente sus conocimientos, a mis amigos y enamorada, que me han ayudado a crecer como persona y especialmente a mi madre, por ser la persona más importante en mi vida y sin cuyo sacrificio y entrega no habría estado aquí en este momento.*

## **DEDICATORIA**

*A mi abuelita Clara, mi ángel que me cuida desde el cielo, mi segunda madre, quien siempre me apoyó incondicionalmente y cuyo último deseo era verme convertido en Abogado, este logro está dedicado a ti.*



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO**

**TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

f. \_\_\_\_\_

**Ab. José Miguel García Baquerizo, Mgs.**

DECANO

f. \_\_\_\_\_

**Ab. Maritza Ginette Reynoso de Wright**

COORDINADORA DEL ÁREA

f. \_\_\_\_\_

**Ab. Eduardo Javier Monar Viña**

OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**Facultad:** Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas

**Carrera:** Derecho

**Periodo:** UTE A-2017

**Fecha:** 6 de septiembre del 2017

### ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado “***La avería gruesa y la determinación de responsabilidad en los contratos de transporte de mercaderías por vía marítima en la legislación ecuatoriana***”, elaborado por el estudiante ***Christopher Alejandro Vallejo Aragundi***, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **10/10 (DIEZ SOBRE DIEZ)**, lo cual lo califica como **APTO PARA LA SUSTENTACIÓN**.

---

**JOSÉ MIGUEL VÉLEZ COELLO**

**Docente Tutor**

# ÍNDICE

RESUMEN (ABSTRACT) .....	V
INTRODUCCIÓN .....	6
CAPÍTULO 1 – La Avería Gruesa .....	7
1.1. Desarrollo histórico de la Avería Gruesa .....	7
1.2. Desarrollo jurídico de la Avería Gruesa .....	11
CAPÍTULO 2 – DETERMINACIÓN DE RESPONSABILIDAD .....	14
2.1. Reglas de la Haya y Reglas de Hamburgo .....	14
2.2. Las Reglas de Rotterdam .....	18
CONCLUSIONES .....	23
REFERENCIAS .....	25

## RESUMEN (ABSTRACT)

La legislación en materia de Derecho Marítimo en el Ecuador se encuentra desactualizada, el mundo del comercio marítimo se encuentra en constante desarrollo e inclusive muchos de los tratados internacionales, incluyendo algunos de aquellos a los que nuestro país se encuentra suscrito, son criticados por no adaptarse a la realidad moderna y la comunidad internacional busca la entrada en vigor de nuevos tratados que solucionen estos problemas. Las Averías Gruesas y la determinación de responsabilidad en los contratos de transporte de mercaderías por vía marítima son de los temas más controvertidos, en el sector del comercio exterior no existe la tan necesaria unidad de criterios que permitan una armonía entre las partes que busquen involucrarse en una aventura marítima de esta naturaleza, por lo que los conflictos contractuales y extracontractuales son frecuentes y no es sencillo llegar a una solución adecuada. El presente trabajo busca ampliar el panorama con respecto a estos temas y ofrecer una solución para que el Ecuador compita con las potencias en Derecho Marítimo del mundo entero.

Regulations in Maritime Law matter in Ecuador are outdated, the world of maritime trade is in constant development and even most of international treaties, including some of those our country has signed, are criticized because they don't adapt to modern reality and international community is looking for new agreements to come into force that give solutions for these problems. General Averages and determination of liabilities in contracts for the carriage of goods by sea are some of the most controverted topics, in foreign trade sector there isn't the necessary unit of judgement that allow for a harmony between those who are looking for a partnership to put off in a marine adventure of this nature, that's why contractual and extra-contractual disagreements are frequent and it's not simple to come to an adequate solution. This work looks to broaden the picture in these topics and to offer a solution so Ecuador can compete with Maritime Law powers around the world.

**Palabras Claves:** *Derecho Marítimo; Avería Gruesa; Tratados Internacionales; Transporte de Mercaderías; Responsabilidad Contractual; Riesgos de Transporte.*

**Keywords:** *Maritime Law; General Average; International Treaties; Carriage of Goods; Contractual Liabilities; Carriage Risks.*

## INTRODUCCIÓN

El derecho marítimo tiene ciertas características esenciales, una de ellas, y quizás la más importante de todas, es que es de carácter internacional, es decir, que en el derecho marítimo se busca una armonía entre las normas que lo regulan en los países alrededor del mundo, precisamente por el hecho de que uno de los objetivos principales de la navegación en la historia ha sido unir los puntos del mundo que se encuentran separados por los cuerpos acuáticos y permitir el intercambio entre las personas asentadas en dichos lugares.

Actualmente nos encontramos en un periodo de globalización, la información llega de un punto a otro del planeta de manera casi instantánea. Gran parte de la responsabilidad de que nos encontremos en este periodo en el que las fronteras entre países son cada vez menos importantes ha sido el comercio marítimo. Desde inicios del siglo XIX, con el advenimiento de la revolución industrial, la navegación ha sido de las materias que más desarrollo cognitivo ha recibido, gracias al descubrimiento de nuevas tecnologías y, por supuesto, al desarrollo del derecho marítimo de la mano con estas.

Ecuador es un país que aún se mantiene en vías de desarrollo, con los cambios implementados en gobiernos recientes se ha buscado impulsar el cambio de una matriz productiva en nuestro territorio que nos permita pasar de ser un país netamente exportador de materias primas en uno que permita el desarrollo de la industria y el fomento de la competitividad con otros mercados y el derecho marítimo también juega un papel fundamental en ello. Sin embargo, nos encontramos en un evidente atraso en esa materia, nuestras leyes nacionales son obsoletas e inclusive varios de los instrumentos internacionales a los que nos hemos suscritos están en medio de la crítica.

La determinación de la responsabilidad contractual en los contratos de transporte de mercancías por vía marítima es uno de los temas más controvertidos, así como lo es la Avería Gruesa, una de las instituciones más antiguas de la materia, y a pesar de que se considere que son completamente ajenas la una a la otra, en la práctica y realizando un profundo estudio jurídico de sus elementos principales, se encuentran

mucho más relacionadas de lo que se espera y se vuelve absolutamente necesario que exista armonía entre ambas figuras para que los riesgos marítimos puedan ser cubiertos en su totalidad y que exista una verdadera seguridad en el transporte de la mercadería y los contratos que lo regulan.

En la actualidad no exista la tan necesaria uniformidad y armonía entre los tratados y leyes que regulan estos aspectos del derecho marítimo, y estas mismas normas juegan un papel muy importante para alcanzar esta tan ansiada unidad, en el Ecuador este caso no es diferente y se torna en un obstáculo notable para que nuestro país se pueda desarrollar adecuadamente y entre a competir con otros países del mundo, por lo que nos centraremos en investigar el desarrollo histórico que han tenido estas figuras, su situación actual y las posibles soluciones que podamos tener para estos problemas.

## **CAPÍTULO 1 – La Avería Gruesa**

### **1.1. Desarrollo histórico de la Avería Gruesa**

La figura de Avería Gruesa es una de las más antiguas en la historia del derecho, por lo que hablar del desarrollo histórico de la misma es una tarea complicada que bien podría desarrollarse en un trabajo individual, pero se vuelve necesario al menos hacer referencia de su historia para entender mejor la importancia de esta institución aún en nuestros tiempos. En cuanto al derecho marítimo se refiere, las averías comprenden las figuras más antiguas que se han podido rescatar de tratados y otros textos antiguos, se vuelve complicado entonces ubicar su origen exacto en algún punto de la historia, dado que para llegar a la definición que tenemos hoy en día de lo que se conoce como avería gruesa se necesitó poco más de tres milenios de desarrollo legal y tradición marítima.

Tomando en cuenta lo anterior, encontramos las raíces de esta figura en la evolución marítima y comercial de los pueblos del mediterráneo de la antigüedad, encuadrando la institución a una de sus formas más comunes y primitivas, el acto de echazón. Estos pueblos justificaron su regulación a la frecuencia en que las frágiles embarcaciones de madera tenían que echar por la borda parte de las mercaderías, e inclusive partes de la nave, para

sortear las inclemencias del tiempo, que la aventura marítima prospere y la tripulación pueda tocar tierra a salvo. La primera referencia escrita que se pudo encontrar sobre la figura estaba redactada en el Digesto del Corpus Iuris Civilis, bajo el nombre de la Lex Rhodia de lactu, como resultado del proceso de reducir por escrito una serie de costumbres que se habían venido utilizando desde hace siglos, rastreando sus orígenes a la isla helénica de Rodas, un lugar con una rica tradición marítima y mercantil.

Remitiéndonos una vez más a la redacción del Digesto, podemos darnos cuenta de la introducción del elemento principal a tener en cuenta cuando tenemos un caso de avería gruesa, según Góngora esta es “la solidaridad que debe primar entre las partes, no solo en virtud del carácter de comunidad que reviste la aventura marítima, sino particularmente en razón de que el sacrificio realizado tiene como objeto procurar el bien común de la empresa”(s. f., p. 8); esto cobra particular protagonismo para diferenciar esta institución de la responsabilidad contractual en los contratos de transporte marítimo modernos, tema en el que se enfoca el presente trabajo de titulación. Es interesante el hecho de que ya se resaltara la importancia de este elemento en una de las formas más remotas en que se encuentra redactada la institución.

Cabe destacar que, a pesar de que en la ley romana se trataba la avería gruesa solo al asociársele únicamente con los casos de echazón, es decir, a los casos en que se arrojaba mercadería por la borda para salvaguardar la aventura marítima, para otros casos similares en los que se sacrificaban partes de la nave, como los mástiles o algún otro aparejo, se solían seguir los mismos principios rectores de la avería gruesa. Este particular se debe a que la legislación romana, aunque rica en doctrina en general, solía hablar de casos individuales y rara vez agrupaba varios ejemplos similares para dotarlos de una misma solución.

En los años posteriores a la caída de Roma, fueron los pueblos islámicos quienes adquirieron el dominio sobre las rutas comerciales y el desarrollo de las figuras mercantiles-marítimas en el mundo. En cuanto a su desarrollo jurídico sobre las averías, ellos demostraron ser mucho más prácticos que los romanos, ya que ellos no daban la misma importancia al concepto de “comunidad” que predominaba en el derecho romano, los islámicos preferían

regular el tema partiendo de la responsabilidad de las partes dentro del contrato, ya que eran muy prolijos a la hora de redactarlos, así, si ocurría un siniestro durante la travesía, las partes deberían compensarse según las pérdidas siguiendo reglas previamente establecidas en el contrato, para que ambas partes quedaran satisfechas. Hay que tomar en cuenta que gran parte del derecho español, en especial lo referente al derecho mercantil, tiene raíces en el derecho arábico, por lo gran parte de la legislación moderna goza de esta influencia.

En lo que se refiere a Europa continental, posterior a la caída de Roma hubo poco desarrollo en materia marítima, producto de la inestabilidad de los territorios, sin embargo, con el surgir y florecimiento de las ciudades mercantes de la península itálica y de otros países como Francia y España, el derecho marítimo volvió a cobrar importancia, aunque no lo hizo a través de cuerpos legales propiamente dichos, más bien preferían seguir tradiciones marítimas que habían sobrevivido de diversas fuentes. Esto fue hasta que los gremios mercantes empezaron a ver la necesidad de regular sus actividades debido a la importancia que iba cobrando el concepto de la asociación de intereses en los negocios que llevaban a cabo, por lo que, para afrontar las frecuentes pérdidas que sufrían al emprender travesías en los peligrosos mares que separaban las ciudades desarrollaron numerosas fuentes históricas de derecho marítimo y mercantil.

De este modo nace una de los cuerpos legales más importantes en este aspecto, el *Ordinamenta Maris di Trani*, que agregó otro de los aspectos fundamentales cuando se trata de averías gruesas, como nos explica Góngora: “Establece de manera taxativa los casos en los que los daños y sacrificios del navío o de la mercancía han de ser incorporados dentro del régimen de avería”(s. f., p. 16); así, se reconocen los sacrificios que podría soportar la nave y se realiza la aproximación al principio de solidaridad que rige esta figura.

Posteriores cuerpos legales europeos como los *Roles de Olerón*, el *Consulat de la Mer*, las *Leyes Marítimas de Wisby*, entre otras, también aportan con elementos fundamentales como: La existencia de un peligro inminente, la necesidad de preservar el bien común como justificativo para que se pueda realizar un acto de echazón o avería gruesa, y mecanismos detallados sobre

la liquidación de los valores correspondientes a cada una de las partes según lo que le correspondiere. El Guidon de la Mer constituiría un paso fundamental en la regulación sobre averías gruesas, ya que sería el primer cuerpo legal en incorporar en uno solo trabajo las costumbres vinculadas a la figura, otorgarle una definición, establecer una lista taxativa de casos en los que aplica y un método de liquidación uniforme.

Finalmente, con el advenimiento de la revolución industrial, que supondría también un antes y después en cuanto al desarrollo del derecho marítimo, se vio una proliferación de las compañías especializadas en materia mercantil y marítima, como aseguradoras, navieras, propietarios de cargamento y liquidadores, lo cual volvió necesario crear un mecanismo uniforme que permitiera regular los casos de avería gruesa y el proceder que deberían tomar los involucrados, esto en respuesta directa a los problemas que suponía el que cada país tenga su legislación independiente sobre la materia, por lo que conflictos de ley y obstáculos similares eran frecuentes. Así nacen las reglas de York-Amberes, normas de carácter privado que son promulgadas y revisadas constantemente por el Comité Marítimo Internacional (En adelante CMI), cuya versión más actualizada es del año 2016.

Sin embargo, estas reglas adolecen de varios inconvenientes sustanciales, como el hecho de que no forman parte de un convenio internacional propiamente dicho, por lo que no gozan de fuerza coactiva para su aplicación en los contratos marítimos. Ha sido la misma comunidad internacional la que les dotó de eficacia en su aplicación, sin embargo, en cuanto surge un conflicto, sus problemas salen a la luz y hay poca uniformidad inclusive en cuanto a su interpretación. Son estas características las que vuelven crucial el que un país con miras a convertirse en un referente en materia marítima deba adoptar o al menos basarse en estas reglas para crear un cuerpo legal actualizado que otorgue seguridad jurídica a los convenios realizados en su territorio y le permita afrontar y liquidar un caso de avería que no encuentre sustento en convenios que si tienen fuerza legal.

En el caso de Ecuador, es el Código de Comercio promulgado en la década de los 60 el que acoge esta figura a breves rasgos, mientras que el Código

de Policía Marítima y el Reglamento a la Actividad Marítima otorgan la jurisdicción de conocer los casos de Avería Gruesa a la Capitanía de Puerto correspondiente. Además de lo anterior, Ecuador se suscribió a las reglas de La Haya-Visby, convención internacional que regula el transporte marítimo de mercaderías bajo el régimen del conocimiento de embarque. Estas reglas tienen su propio ordenamiento legal con respecto de los siniestros y averías durante la aventura marítima, el cual determina entre otras cosas, que el porteador, o sus dependientes, que incurra en un caso que podría asimilarse a avería deberá responder por responsabilidad civil o contractual, además de determinar que la competencia para conocer controversias de estos casos recae sobre los tribunales de arbitraje, limitando la aplicación de estas reglas a los contratos que se regulen bajo los conocimientos de embarque.

Al no existir una ley actualizada que regule el Derecho Marítimo en Ecuador, ni una uniformidad en cuanto a las costumbres o normas internacionales a aplicar, existe un grave problema de inseguridad jurídica en cuanto al proceder cuando se presenta un conflicto sobre uno de estos casos de riesgo, razón por la cual se vuelve necesario desarrollar aún más sobre la figura de avería gruesa.

## **1.2. Desarrollo jurídico de la Avería Gruesa**

El código de comercio ecuatoriano define la avería gruesa como: “(...) todos los daños que, en virtud de deliberaciones motivadas, se causen antes o después de emprender el viaje, a la nave y su carga, conjunta o separadamente, pero en beneficio común, para salvarlas de un riesgo de mar; (...)”(Código de Comercio, 1963, art. 834); sin embargo, como ya se ha dicho, las leyes nacionales en esta materia constituyen lo que en doctrina se conoce como “letra muerta”, por el detalle de que no gozan de eficacia en la práctica, debido a que en la mayoría de contratos en materia marítima que incluyen cláusulas de avería gruesa se prefiere remitirse a las reglas de York-Amberes para la solución de controversias, las cuales en su versión del 2016, definen la avería gruesa de la siguiente manera: “Existe un acto de avería gruesa cuando, y solo cuando, se ha efectuado o contraído, intencional y razonable, algún sacrificio o gasto extraordinario para la

seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima (...) Los sacrificios y gastos de avería gruesa serán soportados por los diferentes intereses contribuyentes (...)"(Asociación Argentina de Derecho Marítimo, 1976, p. 96)<sup>1</sup>.

De este concepto de avería gruesa podemos extraer dos elementos o momentos importantes, el primero sería el acto de avería gruesa como tal, es decir, el sacrificio voluntario y razonado que debe realizar la persona encargada, normalmente el capitán del buque, ante un peligro real que ponga en riesgo la integridad de la aventura marítima, incluyendo la mercancía, la nave y sus tripulantes<sup>2</sup>. Es de destacar en este elemento que el daño que se produce deliberadamente no produce responsabilidad alguna en quien ejecuta el acto, siendo esto una característica única de esta figura del derecho marítimo, en lugar de esto, la consecuencia directa del acto de avería gruesa vendría ser el otro elemento o momento importante, la contribución, y es precisamente sobre este elemento que existe una gran discusión doctrinaria en la actualidad.

Durante la época medieval era ampliamente aceptado el que debían ser ambas partes involucradas en la travesía, el dueño de la mercadería y el armador, quienes iban a responder por las pérdidas de una manera equitativa debido al principio de solidaridad que rige la figura, aún hoy en día, en los contratos de fletamento que aún incluyen la cláusula de avería gruesa, en el momento de la contribución, es necesario que intervenga un agente especializado quien será el encargado de liquidar los daños y determinar la parte que le corresponderá pagar a cada una de las partes y la manera en que deberá hacerse. Sin embargo, en esta época contemporánea en la que los contratos de transporte marítimo de mercadería se han ido

---

<sup>1</sup> A pesar de que el libro hace referencia a las reglas de York – Amberes aprobadas en 1974, en su versión del año 2016 la avería gruesa aún mantiene la misma definición.

<sup>2</sup> En sus formas más primitivas los bienes que se buscaban proteger en un acto de avería gruesa solo incluían las mercancías y la nave, pero con posterioridad también se incluyó la vida de los tripulantes que comprometían su integridad durante la aventura ante los diferentes peligros que enfrentaban.

perfeccionando cada vez más en aras de la globalización, son las grandes navieras y las aseguradoras quienes compiten por asumir el riesgo y la noción de una “comunidad” en la empresa se ha vuelto obsoleta según varios doctrinarios.

La discusión abierta sobre la eficacia de esta figura jurídica parece ir de la mano con el desarrollo acelerado del comercio marítimo a nivel mundial, así, en un mundo cada vez más globalizado en donde las potencias económicas empiezan a ir más allá de países singulares y empiezan a constituirse en ligas o uniones de comercio como la Unión Europea (en adelante UE), el contrato de transporte marítimo cobra mucha importancia y parte de la misma consiste en depositar la responsabilidad del transporte de la mercadería y todos los riesgos que esto conlleva en el porteador, por lo tanto, cuando hablamos de avería gruesa, a palabra de Gabaldón García y Ruíz Soroa, “estamos ante una institución que, so capa de equidad, permite al naviero descargar sobre los usuarios parte de los costes y riesgos de su propia actividad”(2002, p. 697); es decir, que parece constituir una injusta ventaja de los navieros en la actualidad, dada la situación ya mencionada de que el acto de avería gruesa no origina responsabilidad para quien lo ejecuta.

La crítica a la avería gruesa gira en torno a dos ejes fundamentales, primero la pugna entre aquellos que piensan que la avería gruesa debería tratarse de un modo más restrictivo contra los que aseguran que, por el contrario, debería ampliarse su contexto; y segundo, la relación existente entre la avería gruesa y la responsabilidad por daños del porteador en los contratos de transporte marítimo. Aunque lo anterior parecería haberse solucionado con las Reglas de la Haya-Visby, han surgido varias situaciones particulares que han demostrado que no es así. Uno de estos inconvenientes es el abuso por parte de los porteadores que se escudan en la convención y en las llamadas faltas náuticas para exonerarse de sus responsabilidades frente a las negligencias de sus dependientes, lo que ocasiona preocupación para los cargadores, y por consiguiente para las aseguradoras de mercancías, ya que se han dado casos en los que las pérdidas por daños son demasiado cuantiosas para que puedan asumirlas.

De este modo, aunque la figura de avería gruesa parezca arcaica para algunos autores, podemos darnos cuenta de que su importancia se encuentra aún vigente, los peligros a los que se somete la aventura marítima siguen presentes y lo único que ha variado en la práctica son los sujetos que intervienen en la liquidación después que se demuestra la existencia de la institución. Bien dice Mauricio García acerca de la avería gruesa, “Si bien la necesidad de su existencia y aplicación se ha puesto en duda varias veces, sería difícil concebir la navegación marítima sin ella, dado que por más avances tecnológicos que se logren en la era moderna, los peligros del mar nunca cesarán. Así la avería general sea una institución milenaria, su aplicación será siempre una necesidad, mientras persistan los peligros de la navegación marítima.”(2012, p. 145).

Las constantes actualizaciones a las que aún se someten las reglas de York-Amberes, tomando en cuenta que su versión más reciente es de hace apenas un año, es otra muestra de que a pesar de las críticas que la institución recibe en la práctica, en el fondo la comunidad marítima internacional aún se encuentra preocupada por ampliar el desarrollo jurídico y dogmático de la avería gruesa con base en el simple hecho de que basta que exista un beneficio común para las partes involucradas en una aventura marítima para que se pueda declarar la aplicación de la institución. Cabe destacar que la versión de 2016 añadió una guía interpretativa con el fin de facilitar su aplicación, pero sigue adoleciendo de carecer de fuerza vinculante entre las partes.

## **CAPÍTULO 2 – DETERMINACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

### **2.1. Reglas de la Haya y Reglas de Hamburgo**

Una de las causas que ha provocado el distanciamiento de posturas en la comunidad marítima internacional precisamente se encuentra vinculada con la responsabilidad de las partes involucradas en un contrato de transporte de mercaderías, así, pareciera existir una tendencia a la división manifestada en las convenciones internacionales que regulan la materia y los países que las han ratificado, tendencia que también ha dividido a Latinoamérica. Por un

lado, tenemos las reglas de la Haya y la Haya-Visby, ratificadas por la mayoría de países desarrollados y que tienen un gran protagonismo en materia marítima, por otro lado, se encuentran las reglas de Hamburgo que han sido firmadas y ratificadas por países en vías de desarrollo y que pretenden ponerse a la par de sus competidores.

Desde el punto de vista que es materia de estudio en el presente trabajo, las reglas de la Haya y la Haya-Visby buscan descargar la responsabilidad sobre el bienestar de las mercancías transportadas en las navieras y la figura del porteador, teniendo estos la obligación de asegurar que el buque que las transportará se encontrará en condiciones óptimas de navegabilidad y que la tripulación será calificada, no obstante, estas reglas tienen una fuerte influencia en el derecho anglosajón, el cual tiene como característica el que se ha desarrollado en base a casos particulares y jurisprudencia, por lo que estas reglas no gozan de un régimen de determinación de responsabilidad establecido, lo cual ha provocado casos particulares de privilegio a ciertos sectores, como lo son las navieras.

Se ha mencionado ya el caso de las faltas náuticas, este es el ejemplo idóneo para demostrar aquellos casos en que ha existido un evidente desbalance a favor de ciertos sectores involucrados en el transporte marítimo y ha sido una de las principales causas por la que gran parte de la comunidad ha dictaminado que debe haber un cambio en las reglas que las contemplan. Luis Beltrán Montiel define las faltas náuticas como, “Toda violación de las reglas propias del arte navegatorio, todo error en la conducción del buque o en su maniobra que comprometa el aspecto técnico navegatorio”(1994, p. 57); por lo tanto, se vuelve muy importante también distinguirlas de las que se conocen como faltas comerciales, ante lo cual el mismo Beltrán afirma, “Si por falta náutica entendemos toda violación a las reglas que gobiernan el arte navegatorio, conceptualizamos como falta comercial el incumplimiento de las obligaciones del transportador o de su personal en el cuidado debido de las mercaderías, en cualquiera de las operaciones que con ellas guardan relación, es decir, la carga, estiba, descarga, manipuleo, etc.”(Ibídem, 1994, p. 58).

Distinguir entre ambas faltas se vuelve importante pues, mientras las faltas náuticas constituyen una causal de exoneración de responsabilidad, las

comerciales bajo ningún concepto pueden excluir de responsabilidad al porteador. El problema recae en que estas situaciones a menudo tienden a confundirse en la práctica por la gran cantidad de operaciones que se realizan durante el transporte de la carga. Así, podemos poner de ejemplo la estiba de la carga, un caso típico de falta comercial, según varios autores, podría ser la colocación de la mercadería en condiciones de temperatura que resultaban perjudiciales para la misma, por lo que se produce su deterioro, pero al mismo tiempo, es parte del arte navegatorio la correcta estiba de la carga para asegurar que el peso se encuentre bien distribuido y que el buque no corra ningún riesgo durante la travesía, por lo tanto, para lograr determinar que tipo de falta se ha producido es necesario demostrar cual ha sido la intención real de aquel que ha realizado el acto.

Es precisamente en ese punto en el que hay un gran problema en la práctica, la obligación del porteador recae en demostrar que antes de iniciar la aventura marítima colocó el buque en condiciones óptimas de navegabilidad y que su tripulación es competente para realizar su trabajo de manera adecuada, una vez demostrado eso, si el porteador quiere basarse en una de las causales de exoneración y aquel cuya carga resultó perjudicada quiere demostrar lo contrario, recae sobre este último la carga de la prueba y en el caso particular de las faltas náuticas esto resulta un trabajo prácticamente imposible, esto debido sencillamente a que los cargadores no tienen un control o conocimiento real sobre lo que ocurre durante la travesía, lo cual se vuelve fundamental para demostrar que se actuó con negligencia.

Esta situación encuentra su sustento histórico en que, en la época en que se aprobaron las reglas de la Haya y la Haya-Visby, no se contaba con la tecnología para que el porteador, quien carga con la responsabilidad del cuidado de la carga, pueda ejercer un control directo sobre lo que hacía la tripulación en altamar, sin embargo, esto ya no es así y es la razón por lo que la comunidad marítima critica la aplicación de la causal controvertida. Tomando en cuenta lo anterior, es también bastante común el que, ante el advenimiento de un peligro que haya justificado una actuación que podría considerarse como falta náutica, el porteador justifique el deterioro o pérdida de la carga como una avería gruesa, en cuyo caso el cargador también

tendría que responder eventualmente por los daños causados en la embarcación, siendo precisamente estos los casos que provoca el recelo de estos sectores hacia la figura, consecuencia de la falta de armonía entre las figuras de responsabilidad por daños y la avería gruesa en ciertos contratos de transporte marítimo.

Del análisis de esta causal podemos rescatar un hecho en común con otras también contempladas en la misma convención, que es necesario demostrar para el porteador que se actuó con la debida diligencia en sus obligaciones, por lo que se podría aseverar que el régimen de responsabilidad de las reglas de la Haya y la Haya-Visby es uno de presunción de culpa, aunque no esté plasmado por escrito. Como respuesta inmediata a los problemas e injusticias contenidos en esta convención para ciertos sectores surgen las reglas de Hamburgo, las cuales se redactan siguiendo la tradición legal romana-germánica, esta es la de determinar con exactitud las instituciones y las bases dogmáticas en las que se van fundamentar para que se puedan aplicar a casos concretos ya en la práctica, por lo que esta vez si se determina un régimen de responsabilidad para el porteador.

El artículo 5 numeral 1 de las Reglas de Hamburgo se encarga de establecer por escrito cual será el régimen de responsabilidad del porteador, el mencionado artículo dispone que: “El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.”(Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978, 1992, art. 5).

Establecido el régimen de responsabilidad, otro punto a destacar es que se regula el que la carga de la prueba recaiga sobre el porteador para los casos en que existan algún daño en la mercadería, de este modo finalmente se busca alcanzar el equilibrio entre el transportador y los cargadores, tomando en cuenta los adelantos tecnológicos que permiten al porteador mantener un control sobre sus dependientes, así mismo, se cumple la regla general del derecho que nos indica que el empleador es responsable por los daños que

sus empleados causen a terceros. A pesar de las ventajas que supuso la entrada en vigencia de este convenio para los países en vía de desarrollo, el resultado que se obtuvo fue el menos deseado para la comunidad marítima internacional, tal y como se dijo con anterioridad, lo que se produjo fue una división entre los países que firmaron este convenio como los que ya habían suscrito el convenio de la Haya y la Haya-Visby. Los principales reclamos que se recibió fue que las Reglas de Hamburgo no establecían la obligación del porteador de poner en estado de óptima navegabilidad el buque y el que se eliminaran las causales de exoneración de responsabilidad.

Aparte de lo anterior, tanto las reglas de la Haya como las reglas de Hamburgo tienen un problema de anacronismo. Mientras que las reglas de la Haya no se encuentran al tanto de los avances tecnológicos que se ha dado en materia de transporte marítimo de mercancías que vuelven muchas de sus disposiciones obsoletas, las reglas de Hamburgo se crearon en una época en que existía una clara distinción entre los países que se denominaban cargadores y los países porteadores, siendo estos últimos aquellos que se consideraban desarrollados. No obstante, hoy en día esta distancia queda cada vez menos diferenciada y la carga del problema de que no exista la tan necesaria uniformidad de leyes la sufre el derecho marítimo y la comunidad internacional en general.

En el caso de Ecuador el panorama no es distinto, tanto nuestras leyes nacionales como las convenciones a las que nos encontramos suscritos no responden a la realidad del mundo actual, por lo que nuestra economía sigue estancada en la exportación de materias primas y nuestra economía sigue dependiendo en gran medida de los productos que seamos capaces de enviar al exterior siguiendo las reglas que nos imponen los países desarrollados, continuamos siendo un país cargador.

## **2.2. Las Reglas de Rotterdam**

En el año 2009 nació el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, también conocido como las Reglas de Rotterdam, este documento surgió como una respuesta de la comunidad marítima internacional ante la evidente

segmentación que ha sufrido el derecho marítimo en esta materia para encontrar la tan ansiada armonía jurídica. A pesar de los esfuerzos de diversos organismos como el CMI o la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil (UNCITRAL por sus siglas en inglés) e inclusive la UE, estas reglas aún no han logrado entrar en vigor debido a que, a la fecha, el único país que las ha ratificado es España.

Las Reglas de Rotterdam han recogido en su extensa y detallada redacción varios conceptos y disposiciones relevantes de tratados anteriores como lo son las Reglas de la Haya y la Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, inclusive busca reconocer dentro de un instrumento internacional el principio de solidaridad entre las partes involucradas en el contrato de transporte de mercaderías por vía marítima, lo que significaría un gran adelanto en materia de derecho marítimo. Tomando en cuenta lo anterior, parecería que las Reglas deberían ratificarse por la comunidad internacional cuanto antes mejor, sin embargo, la realidad es distinta e inclusive en nuestra región existe la llamada Declaración de Montevideo que exhorta a los países de la región a no ratificar estas reglas debido a que las mismas no responden a nuestra realidad y solo significarían un perjuicio.

Entre los muchos puntos que la declaración critica a las Reglas de Rotterdam destacan los siguientes: Que la convención resulta inconveniente para importadores y exportadores latinoamericanos en general, que no proporciona la equidad y provecho recíproco necesario en el comercio internacional y que introduce términos y definiciones innecesarios, que constituye un retroceso en cuanto al desarrollo jurídico del transporte multimodal debido a que solo está dirigido al transporte marítimo o parcialmente marítimo, que no tiene una real aplicación universal, que elimina el termino conocimiento de embarque, que admite la inclusión de cláusulas de adhesión en contratos de transporte que permitan someterse a las partes a una jurisdicción exclusiva, que cambia las reglas con respecto a la responsabilidad del transportador e impone la carga de la prueba sobre el reclamante, que no existe una verdadera uniformidad en cuanto sus reglas, entre otras.

Muchas de las afirmaciones de la declaración no responden a un sustento técnico o han demostrado un análisis profundo a las Reglas de Rotterdam,

para empezar, resulta extraño el que se haya calificado como inconvenientes a estas reglas, tomando en cuenta que su aprobación fue resultado de un amplio estudio y desarrollo por parte de diversos organismos internacionales, incluyendo organizaciones de Estados Unidos, su mayor promotor, e inclusive de la UE, región que tradicionalmente se coloca como el principal competidor en esta materia del país mencionado anteriormente, es notorio también que en su momento el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (en adelante CAATA) señaló varias recomendaciones que fueron acogidas en su totalidad por el convenio.

Decir que las reglas no proporcionan la equidad y provecho recíproco entre las partes también resulta bastante cuestionable, empezando por el hecho de que las reglas no solo establecen un régimen de responsabilidad bien definido, siguiendo la tendencia actual que involucra una distribución de esta responsabilidad entre las partes dependiendo del momento en que se encuentre el contrato, es decir, el que se conoce en Latinoamérica como responsabilidad objetiva, inclusive, se re-introduce al Principio de Solidaridad entre las partes que se involucran en el contrato de transporte, por lo que su vínculo queda aún más afianzado durante toda la travesía. El hecho de que se introduzcan varios términos y definiciones nuevas no tienen el objetivo de crear un instrumento innecesariamente largo y complejo, buscan dar una respuesta al desarrollo tecnológico y práctico que ha sufrido el comercio internacional de mercaderías en el último siglo, lo que ha dejado a varios tratados un serio problema de obsolescencia de varias de sus disposiciones, tal y como ya se ha analizado con anterioridad, por lo que muy al contrario de lo que sostiene la declaración, es necesario que se amplíe y se introduzcan nuevos conceptos.

Desde hace varios años la comunidad internacional ha intentado sin éxito crear un régimen uniforme para regular el transporte multimodal, principalmente debido a las diferencias que existe entre los operadores de distintos medios de transporte. Ecuador es miembro de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), en la cual se encuentran la Decisión 331 y 393 que consagran el régimen transporte multimodal en nuestro territorio, sin embargo, es incorrecto decir que se desconocería el avance logrado en materia de esta modalidad de transporte debido a que las disposiciones que

se encuentran en ambos instrumentos son muy similares, toda vez del informe que realizó en su momento el CAATA, además de que las reglas de Rotterdam podrían aplicarse perfectamente en conjunto con otras disposiciones que regulan otros modos de transporte, como el régimen de transporte de mercaderías por carreteras consagrado en la Decisión 399 y otros instrumentos similares, por lo que por el contrario, ayudaría al desarrollo jurídico del transporte de mercaderías.

Se dice además que no existe una verdadera aplicación universal de estas reglas debido a que las mismas permiten ciertas situaciones que se alejen de sus disposiciones, como en el caso de los contratos de volumen y el sometimiento a arbitraje, esto tampoco responde a la realidad. Los contratos de volumen son una práctica cada vez más cotidiana en el comercio internacional y contrario a lo que se dice en la declaración, las reglas de Rotterdam si lo regulan y establecen condiciones estrictas para su aplicabilidad e inclusive un régimen de responsabilidad mínimo para las partes involucradas, así mismo, el no sometimiento a arbitraje solo corresponde a estos contratos y una vez se hayan cumplido los requisitos establecidos en la convención, convirtiendo a este en el primer instrumento internacional que los regule realmente.

También se critica el que se haya eliminado el término conocimiento de embarque, calificando esto como un atropello al desarrollo jurídico que se ha dado en torno a esta figura, sustituyéndose con términos vagos como documento de transporte. A pesar de querer dar un enfoque negativo a este hecho, sucede todo lo contrario, puesto que los instrumentos que se sometían con exclusividad a los conocimientos de embarque eran por demás restrictivos, lo que impedía que esos tratados se apliquen a otros contratos de transporte que no se sometían a uno, contratos cada vez más comunes en el día a día, esto tomando en cuenta que el conocimiento de embarque no constituye un contrato en sí, sino la prueba de la existencia de uno, por lo que ampliar el término a documento de transporte permite que la eficacia de las Reglas de Rotterdam y su aplicación se extienda muchísimo más, además, con el paso del tiempo la tecnología cada vez influye más en el negocio de transporte de mercaderías y la emisión de documentos

electrónicos, regulados en las reglas de Rotterdam, es cada vez más frecuente.

Se vuelve evidente también la falta de apreciación de la convención por parte de quienes redactaron la declaración de Montevideo cuando realizan dos afirmaciones graves, primero que se permite la inserción de cláusulas en contratos de adhesión que impongan una jurisdicción exclusiva, nada más alejado de la realidad, ya que esto solo es posible en contratos de volumen como ya se explicó con anterioridad y peor aún, el artículo 66 consagra la posibilidad de que el cargador demande a la parte ejecutante en el lugar de entrega de las mercaderías o el lugar donde se encuentre ubicado el puerto de descargue, precisamente lo que se reclama en la declaración, además, se dice que los montos de indemnización son menores a los de instrumentos internacionales ya aprobados, un grave error, ya que por el contrario esos porcentajes son mayores y de aplicación real, propios a la realidad del comercio en la actualidad.

Se dice además que las reglas cambian drásticamente las reglas en cuanto a la determinación de responsabilidad y que no existe una verdadera uniformidad que permita la aplicación universal de estas reglas, nada más alejado a la realidad. Las reglas de Rotterdam otorgan una verdadera solución al problema de la determinación de la responsabilidad para cada una de las partes involucradas en el contrato, primero, consagra la obligación del porteador o parte ejecutante de transportar las mercaderías al lugar de destino y entregarlas al destinatario, lo que en nuestro sistema jurídico se denomina una obligación de resultado, por lo que extiende la responsabilidad de custodia de la parte ejecutante del contrato a todo el período en el que la carga se encuentra bajo su cuidado y hasta el momento mismo de la entrega ampliando así su responsabilidad, además, extiende la obligación de poner el buque en estado óptimo para la navegación propia de la parte ejecutante no solo a priori de iniciar el trayecto, sino a la totalidad del mismo, eliminando el problema de las faltas náuticas.

Se critica que se extiende la carga de la prueba sobre el cargador, sin embargo, para que el transportador pueda exonerarse efectivamente de sus responsabilidades en el caso de daño de las mercancías no solo debe probar su ausencia de culpa, es decir, que cumplió con todas sus

obligaciones como es debido, sino que debe identificar primero la causa del daño o retraso en la entrega de las mercaderías y luego demostrar que dicha causa no es imputable a su culpa o alguno de sus dependientes, correspondiendo a la determinación objetiva de responsabilidad como se mencionó con anterioridad. Finalmente, debido a que se consagra también el Principio de Solidaridad, el transportador puede motivar debidamente la necesidad que existió de provocar deliberadamente aquel daño a favor del bien común de los intereses de las partes involucradas, descargando el caso a una situación de Avería Gruesa, la misma que también está consagrada en el instrumento, logrando así la armonía final entre estas situaciones.

Se dice también que la aplicación de estas reglas desconocería la naturaleza de ciertas disposiciones adoptadas de las reglas de la Haya, debido a que estas tienen su origen en el derecho anglosajón y perderían parte de su efectividad, por lo que resultaría más conveniente remitirse a las normas extranjeras que han tratado sobre el caso. Esta afirmación va en contra de una de las características esenciales del derecho marítimo, esto es, el que son de carácter internacional, además, una de las quejas más recurrentes entre los países latinoamericanos suscritos o reacios a suscribirse a las reglas de la Haya es precisamente que su estructura jurídica no corresponde a nuestra tradición romano-germánica, por lo que resulta impresionante que juristas latinoamericanos ataquen una convención que buscaba precisamente lograr la armonía entre ambos sistemas rescatando los puntos más destacados de tratados anteriores.

## **CONCLUSIONES**

Existe un fenómeno, cada vez más frecuente en nuestro medio, conocido como forum shopping, el cual permite que el transportador o la parte ejecutante del contrato de transporte, pueda escoger con anterioridad cual es la ley que más conviene a sus intereses para que opere como norma rectora ante una eventual disputa, tomando en cuenta que es esta parte quien conoce y muchas veces redacta con anterioridad el contenido del contrato nos encontramos ante una situación de evidente desventaja con respecto de una de las partes. La pluralidad de disposiciones aplicables es lo

que alimenta este fenómeno, por lo que se vuelve crucial que exista uniformidad de normas para que nos encontremos ante una verdadera situación de seguridad jurídica que beneficie a todos en conjunto.

El Ecuador es un país que aún se encuentra muy atrasado en materia de Derecho Marítimo y es algo un tanto decepcionante tomando en cuenta la importante tradición naviera que tenemos aún desde el tiempo de la colonia. Hoy en día que pretendemos entrar a competir en materia de comercio marítimo con proyectos tan ambiciosos como el puerto de aguas profundas de Posorja en el golfo de Guayaquil, se vuelve mucho más importante no solo que nos actualicemos en materia de legislación nacional con un proyecto de ley que consagre los adelantos que se han dado en los últimos años, sino que nos convirtamos en pioneros y promotores en que se ratifique las reglas de Rotterdam, las cuales nos permitirían dar ese tan anhelado salto de calidad que tanto necesita nuestro país.

Tanto la figura de la Avería Gruesa como la determinación de responsabilidad en contratos de transporte de mercadería por vía marítima son figuras que se encuentran íntimamente relacionadas, producto de milenios de desarrollo jurídico y solo podrán ser aplicadas en su máxima eficiencia en un cuerpo normativo que consagre en su totalidad los principios primordiales en los que se fundó el Derecho Marítimo, uniformidad e internacionalidad, en aras de un mundo globalizado en el que las disputas sean cada vez más sencillas de resolver y las leyes no se encuentren sometidas al deseo de unos cuantos.

## REFERENCIAS

- Asociación Argentina de Derecho Marítimo. (1976). *Conferencia de Hamburgo y Reglas de York - Amberes 1974*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot.
- Autores Varios. (2010, octubre 27). Las Reglas de Rotterdam – Una respuesta latinoamericana a la Declaración de Montevideo.
- Beltrán Montiel, L., & Dolce, M. (1994). *Curso de derecho de la navegación*. Buenos Aires: Astrea de Alfredo Ricardo Depalma.
- Código de Comercio (1963).
- Código de Policía Marítima (1960).
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (1992).
- Gabaldón García, J. L., & Ruiz Soroa, J. M. (2002). *Manual de derecho de la navegación marítima* (2. ed). Madrid: M. Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales.
- García, M. C. (2012). Aspectos generales de la Avería Gruesa y su aplicación en el Derecho Colombiano, *21*(36).
- Góngora, C. (s. f.). El Desarrollo Histórico-Legislativo del Instituto de Avería Gruesa en la Lex Marítima. *Revista Jurídica IUS Doctrina*, (2). Recuperado a partir de <http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/iusdoctrina/article/view/13556>
- López, R. S. (2013). Análisis Comparativo de las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam. *Revista Ius et Praxis*, (2), 371-384.
- Millán, G. A. G., & Villalba, A. R. G. (2000, septiembre). *La responsabilidad contractual del transportador marítimo de mercancías*. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá D.C.
- Reglamento a la Actividad Marítima (1997).
- Sivori, M., & Bonazzola, J. C. (s. f.). Avería Comun; Su caracterización mediante el estudio comparativo del código y de las reglas de York y Amberes 1924. *Revista da Faculdade de Direito*, 1(3).



**Presidencia  
de la República  
del Ecuador**



**Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes**



**SENESCYT**  
Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación

## **DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN**

Yo, **Vallejo Aragundi, Christopher Alejandro**, con C.C: # 094192515-8 autor del trabajo de titulación: **La avería gruesa y la determinación de responsabilidad en los contratos de transporte de mercaderías por vía marítima en la legislación ecuatoriana** previo a la obtención del título de **Abogado 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, **6 de septiembre de 2017**

f. \_\_\_\_\_

Nombre: **Vallejo Aragundi, Christopher Alejandro**

C.C: **094192515-8**



## REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	La avería gruesa y la determinación de responsabilidad en los contratos de transporte de mercaderías por vía marítima en la legislación ecuatoriana		
AUTOR(ES)	Christopher Alejandro, Vallejo Aragundi		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	José Miguel, Vélez Coello		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	6 de septiembre de 2017	No. PÁGINAS:	25
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Marítimo; Derecho Mercantil; Derecho Internacional.		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	Derecho Marítimo; Avería Gruesa; Tratados Internacionales; Transporte de Mercaderías; Responsabilidad Contractual; Riesgos de Transporte.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): La legislación en materia de Derecho Marítimo en el Ecuador se encuentra desactualizada, el mundo del comercio marítimo se encuentra en constante desarrollo e inclusive muchos de los tratados internacionales, incluyendo algunos de aquellos a los que nuestro país se encuentra suscrito, son criticados por no adaptarse a la realidad moderna y la comunidad internacional busca la entrada en vigor de nuevos tratados que solucionen estos problemas. Las Averías Gruesas y la determinación de responsabilidad en los contratos de transporte de mercaderías por vía marítima son de los temas más controvertidos, en el sector del comercio exterior no existe la tan necesaria unidad de criterios que permitan una armonía entre las partes que busquen involucrarse en una aventura marítima de esta naturaleza, por lo que los conflictos contractuales y extracontractuales son frecuentes y no es sencillo llegar a una solución adecuada. El presente trabajo busca ampliar el panorama con respecto a estos temas y ofrecer una solución para que el Ecuador compita con las potencias en Derecho Marítimo del mundo entero.			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-98-255-8250	E-mail: vallejoaragundi@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Reynoso Gaute, Maritza Ginette		
	Teléfono: +593-99-460-2774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
<b>SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA</b>			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			