Suplemento del Registro Oficial No. 497 , 29 de Mayo 2019

Normativa: Vigente

Última Reforma: Sexto Suplemento del Registro Oficial 142, 13-X-2025

CÓDIGO DE COMERCIO
(Código s/n)

Libro VI
EL CONTRATO DE SEGURO

Capítulo I
DISPOSICIONES GENERALES

Sección I
DEFINICIONES Y ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO

Art. 690.- El seguro es un contrato mediante el cual una de las partes, el asegurador, se obliga, a cambio del pago de una prima, a indemnizar al asegurado o a su beneficiario, por una pérdida o daño producido por un acontecimiento incierto; o, a pagar un capital o una renta, si ocurre la eventualidad prevista en el contrato.

Art. 691.- Son elementos esenciales del contrato de seguro:

a) El nombre del asegurador;

b) El nombre del solicitante o tomador;

c) El interés asegurable;

d) El riesgo asegurable;

e) La prima o precio del seguro;

f) (Sustituido por el numeral 1 de la Disp. Reformatoria Tercera de la Ley s/n, R.O. 142-6S, 13-X-2025) La obligación del asegurador, de efectuar el pago del seguro en todo o en parte, según la extensión del siniestro o la ocurrencia de la eventualidad prevista en el contrato; y,

g) El monto asegurado o el límite de responsabilidad del asegurador, según el caso.

A falta de uno o más de estos elementos el contrato de seguros es absolutamente nulo.

Art. 692.- Para efectos de este Código, el asegurador es la persona jurídica legalmente autorizada para operar en la República del Ecuador, que asume los riesgos especificados en el contrato de seguro. Solicitante o tomador es la persona natural o jurídica que contrata el seguro, sea por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos al asegurador. Asegurado, es la persona natural o jurídica interesada en la traslación de los riesgos. Beneficiario, es la persona natural o jurídica, que ha de percibir, en caso de siniestro, el producto del seguro.

Una sola persona puede reunir las calidades de solicitante, asegurado y beneficiario.
Art. 693.- (Sustituido por el numeral 2 de la Disp. Reformatoria Tercera de la Ley s/n, R.O. 142-6S, 13-X-2025) Riesgo asegurable es el evento incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del solicitante, asegurado o beneficiario, ni la del asegurador, y cuyo acaecimiento hace exigible la obligación del asegurador,

En términos generales, los hechos ciertos, salvo la muerte, y los imposibles, no constituyen riesgo.

Sin perjuicio de lo anterior, la Junta de Política y Regulación Financiera y Monetaria podrá determinar los elementos o eventos que constituyan riesgo asegurable para efectos de seguros paramétricos.
Art. 694.- Es asegurable todo interés del asegurado que, además de lícito, sea susceptible de estimación en dinero.

También existe interés asegurable sobre la vida y la salud.
Art. 695.- Se denomina siniestro la ocurrencia del evento o riesgo asegurado, reconocido en el contrato.
Art. 696.- El contrato de seguro es consensual, es decir, se perfecciona con el solo consentimiento de las partes.

Los elementos esenciales y las estipulaciones del contrato se podrán acreditar por cualquier medio de prueba regulado por la legislación pertinente, excepto la prueba testimonial.

Bajo ningún concepto podrá alegarse como aceptación tácita del asegurado, su falta de pronunciamiento.

Tendrá también mérito probatorio la nota de cobertura u otro documento emitido por el asegurador para señalar las condiciones del seguro.

El asegurador debe mantener un registro de la aceptación del tomador o solicitante por el plazo de prescripción de las obligaciones que surjan de la relación contractual.
Art. 697.- Perfeccionado el contrato, el asegurador deberá emitir la póliza dentro del término de tres días. En el evento de que ocurra un siniestro antes de que se emita la póliza, se presumirá que el asegurado tiene derecho a la cobertura que según el ramo hubiere sido aprobado a dicha empresa de seguros por la entidad de control y supervisión de seguros

del país.

La póliza de seguros y sus modificaciones o renovaciones deberán ser formalizadas por escrito o a través de cualquier sistema de transmisión y registro digital o electrónico, reconocidos por nuestra legislación.

La póliza deberá redactarse en idioma castellano, de manera clara, de modo que sean de fácil comprensión para el usuario y con caracteres tipográficos de un mismo tamaño de letra fácilmente identificables y legibles acorde a las disposiciones en materia de seguros, eliminando la posibilidad de ocultamiento de estipulaciones dentro del contrato.

Art. 698.- En defecto de estipulación contractual o norma legal, la cobertura y los riesgos empezarán a correr por cuenta del asegurador inmediatamente después de que se perfeccione el contrato.

Art. 699.- (Reformado por el numeral 3 de la Disp. Reformatoria Tercera de la Ley s/n, R.O. 142-6S, 13-X-2025) Toda póliza debe contener los siguientes datos:

a) El nombre y domicilio del asegurador;

b) Los nombres y domicilios del solicitante, asegurado y beneficiario;

c) La calidad con que actúa el solicitante del seguro en caso de no ser asegurado o beneficiario;

d) La identificación precisa de la persona o cosa con respecto a la cual se contrata el seguro;

e) La vigencia del contrato, con indicación de las fechas y horas de iniciación y vencimiento, o el modo de determinar unas y otras;

f) La suma asegurada o el modo de precisarla;

g) La prima o el modo de calcularla y la forma de pago;

h) Los riesgos tomados a su cargo por el asegurador; y,

i) La fecha en que se celebra el contrato.

En el caso de seguros paramétricos, las pólizas deberán contener, además, el evento desencadenante, los niveles o parámetros de activación, y el esquema de pago.

Art. 700.- Formarán parte integrante de la póliza, en caso de existir, la solicitud del seguro hecha por el tomador, informes de inspección u otros que hayan servido para la valoración del riesgo que hayan sido expresamente consentidos por el tomador, la declaración sobre el estado del riesgo y los documentos que se emitan para pedir renovaciones, modificaciones, o revocatorias de la póliza, los mismos que deberán estar firmados por el tomador. Dichos documentos deberán indicar la identidad precisa del contrato de seguro

al que se refieran. Las renovaciones requerirán de la aceptación previa y expresa del asegurado y contendrán, además, el término de ampliación de vigencia del contrato.
Art. 701.- Las pólizas deberán contener adicionalmente los medios de contacto de la aseguradora para recibir avisos y comunicaciones de sus asegurados, tanto en medios físicos, telemáticos y electrónicos. Las páginas digitales de las aseguradoras también contendrán esta información de forma visible y destacada.

En el caso de seguros de vida, la póliza también deberá contener los medios de contacto del o los beneficiarios, tales como teléfonos o correos electrónicos.
Art. 702.- Las pólizas que se emitan para cubrir riesgos con objeto, sujeto o valor asegurado variable denominadas pólizas flotantes o abiertas, se limitarán a describir las condiciones generales del seguro, dejando la identificación o valoración de los intereses del contrato, lo mismo que otros datos necesarios para su individualización, para ser definidos en declaraciones posteriores. Estas se harán constar mediante anexo a la póliza, certificado o aplicación de seguro o por otros medios determinados por la costumbre.
Art. 703.- La póliza solo puede ser nominativa o a la orden, salvo en los casos previstos por este Código. La cesión de la póliza nominativa en ningún caso produce efecto sin previa aceptación del asegurador. Este puede hacer valer frente al cesionario o endosatario en su caso, o ante quien pretenda aprovecharse de sus beneficios, las excepciones que tuviere contra el solicitante, contra el asegurado o contra el beneficiario.
Art. 704.- Ni la póliza de seguro, ni los demás documentos que la modifican o adicionan, prestan mérito ejecutivo contra el asegurador, sino en los siguientes casos:

1. En los seguros de vida que incluyen un ahorro retirable al vencimiento del plazo determinado (seguros de vida dotales), una vez cumplido el respectivo plazo;

2. En los seguros de vida, en general respecto de los valores de rescate; y,

3. En los seguros de fianza, de conformidad con la ley.

Sección II
DEL OBJETO DEL SEGURO

Art. 705.- Con las restricciones legales, el asegurador puede asumir todos o algunos de los riesgos a que estén expuestos la cosa asegurada o el patrimonio o la persona del asegurado, pero los riesgos deben estar claramente expresados en el contrato o póliza de seguros, en tal forma que no quede duda respecto a los riesgos cubiertos y a los excluidos.
Art. 706.- El dolo y los actos meramente potestativos del asegurado son inasegurables. Toda estipulación en contrario es absolutamente nula. Igualmente, es nula la estipulación que tenga por objeto garantizar al asegurado contra las sanciones de carácter penal o policial.
Art. 707.- Los seguros podrán ser de personas o generales, estos a su vez, podrán ser de daños o patrimoniales.

Sección III
DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES

Art. 708.- Si el solicitante celebra un contrato de seguro a nombre ajeno sin tener poder o facultad legal para ello, el interesado puede ratificar el contrato aun después de la verificación del siniestro.

El solicitante deberá cumplir todas las obligaciones derivadas del contrato hasta el momento que se produzca la ratificación o la impugnación por parte del tercero.

Art. 709.- Si el seguro se estipula por cuenta ajena, el solicitante tiene que cumplir con las obligaciones emanadas del contrato, salvo aquellas que por su naturaleza no pueden ser cumplidas sino por el asegurado.

Los derechos derivados del contrato corresponden al asegurado y aunque el solicitante tenga la póliza en su poder, no puede hacer valer esos derechos sin expreso consentimiento del mismo asegurado.

Para efectos de reembolso de las primas pagadas al asegurador y de los gastos del contrato, el solicitante tiene el privilegio sobre las sumas que el asegurador deba pagar al asegurado.

Art. 710.- El solicitante del seguro está obligado a declarar objetivamente el estado de riesgo, previo al perfeccionamiento del contrato de seguro, según el cuestionario que le sea propuesto por el asegurador, y de conformidad con la ley.

El cumplimiento de esta obligación se limita a revelar hechos o circunstancias que, siendo efectivamente conocidos por el solicitante, hubiesen podido influenciar en la decisión del asegurador sobre aceptar o no la celebración del contrato, o de hacerlo con estipulaciones más gravosas o distintas. La reticencia o falsedad acerca de la declaración del solicitante, vician de nulidad relativa el contrato de seguro, con la salvedad prevista para el seguro de vida en el caso de inexactitud en la declaración de la edad del asegurado.

Salvo que se pruebe el dolo o mala fe del solicitante en la declaración sobre el estado del riesgo, si el asegurador no solicita información adicional a la contenida en la declaración sobre el estado del riesgo proporcionada por el solicitante, no puede alegar errores, reticencias, inexactitudes o circunstancias no señaladas en la solicitud. Sin perjuicio de las acciones penales contempladas en el Código Orgánico Integral Penal, si es que el hecho constituye delito.

Conocida la existencia de vicios en la declaración del solicitante en materia del riesgo o el encubrimiento de circunstancias que le agraven, el asegurador tiene derecho a iniciar las acciones pertinentes bien para dar por terminado el contrato de seguro o, bien para pedir su declaratoria de nulidad. Si el asegurador, antes de perfeccionarse el contrato, conocía o debía haber conocido las circunstancias encubiertas, o si después las acepta, la nulidad de que trata este artículo se entiende como saneada.

Art. 711.- Terminado el contrato o rescindido el contrato por los vicios a que se refiere la disposición anterior, el asegurador tiene derecho a retener la prima por el tiempo transcurrido, notificando en ambos casos al asegurado.

Art. 712.- El asegurado o solicitante debe notificar al asegurador, o su intermediario, todas aquellas circunstancias que sean conocidas o que sobrevengan con posterioridad a la celebración del contrato y, que impliquen agravamiento del riesgo o modificación de su identidad dentro de los términos previstos en el inciso segundo de este artículo. Estas circunstancias deben ser de tal naturaleza que, si hubieran sido conocidas por el asegurador en el momento de la perfección del contrato no lo habría celebrado, o lo habría concluido en condiciones más gravosas. En los seguros de personas el tomador o el asegurado no tienen obligación de comunicar, en el término indicado en el siguiente inciso, la variación de las circunstancias relativas al estado de salud del asegurado, hecho que en ningún caso se considerarán agravamiento del riesgo.

El asegurado o el solicitante, según el caso, deben hacer la notificación a que se alude en el precedente inciso dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de la modificación o agravamiento del riesgo, si ésta depende de su propio arbitrio. Si le es extraña, dentro de los cinco días siguientes a aquel en que tenga conocimiento de él. En ambos casos, el asegurador tiene derecho a dar por terminado el contrato si la modificación es producto de mala fe, dolo o fraude; o a exigir un ajuste en la prima si la modificación no es producto de mala fe, dolo o fraude.

La disposición prevista en este inciso en lo concerniente a la terminación o ajuste no será aplicable a los seguros de personas.

La falta de notificación da derecho al asegurador a dar por terminado el contrato, pero el asegurador tendrá derecho a retener, por concepto de pena, la prima devengada.

No es aplicable la terminación ni la sanción de que trata el inciso anterior si el asegurador conoce oportunamente la modificación del riesgo y, consiente en ella expresamente por escrito.

La terminación y la sanción tampoco serán aplicables a los seguros de personas en los términos establecidos en el primer inciso de este artículo.

Art. 713.-El solicitante del seguro está obligado al pago de la prima en el plazo de treinta días desde perfeccionado el contrato, a menos que las partes acuerden un plazo mayor. En el seguro celebrado por cuenta de terceros, el solicitante debe pagar la prima, pero el asegurador podrá exigir su pago al asegurado, o al beneficiario, en caso de incumplimiento de aquel, excepto para el seguro de vida.

Si el asegurado estuviere en mora, tendrá derecho a la cobertura por treinta días, contados a partir de la fecha en que debió realizar el último pago; fenecido dicho plazo, se suspenderá la cobertura. La empresa de seguros hará conocer al asegurado o beneficiario sobre este hecho por cualquier medio. En caso que el asegurado estuviere en mora por más de sesenta (60) días, contados desde la fecha en que debió realizar el último pago, se le notificará la terminación automática del mismo, por cualquiera de los medios reconocidos por nuestra legislación. Lo dispuesto en este inciso no podrá ser modificado por las partes.

El pago que se haga mediante la entrega de un cheque no se reputa válido sino cuando éste se ha hecho efectivo, pero sus efectos se retrotraen al momento de la entrega.

La entrega de pagarés a la orden o letras de cambio para instrumentar la obligación de pago a plazo de la prima en caso de acordarse así, no conlleva duplicidad de dicha obligación, misma que se reputará pagada en su totalidad.

Art. 714.- Por la declaratoria de terminación del contrato, el asegurador no pierde su derecho para exigir el pago de la prima devengada, así como de los gastos causados con ocasión de la expedición del contrato.

Art. 715.- En caso de disminución del riesgo, el asegurador deberá reducir la prima estipulada, según la tarifa correspondiente, por el tiempo no corrido del seguro siempre y cuando se haya notificado el hecho de manera oportuna conforme lo dispuesto en este Código.

Art. 716.- El pago de la prima debe hacerse en el domicilio del asegurador o en el de sus representantes o agentes debidamente autorizados para recibirla. Si el pago se hace al agente o intermediario de seguros, su entrega se reputará válida y se entenderá como entregada al asegurador mismo.

Si el intermediario recibe el pago de la prima, debe entregarla al asegurador dentro del plazo de dos días. Hasta que el intermediario de seguros no haya entregado el pago de la prima al asegurador, no podrá recibir comisión por la colocación de la póliza en referencia.

Art. 717.- El contrato de seguro podrá ser terminado unilateralmente por el asegurado. La terminación por parte del asegurador solo podrá ser realizada en los casos previstos en este Código y en caso de liquidación. En cualquiera de estos casos, las partes deberán notificar su decisión por escrito, pudiendo hacerlo incluso por medios electrónicos. Esta disposición no será aplicable para los seguros de vida, los cuales se regularán por lo previsto para este contrato en este libro VI.

Art. 718.- (Reformado por el numeral 4 de la Disp. Reformatoria Tercera de la Ley s/n, R.O. 142-6S, 13-X-2025) El asegurado o el beneficiario están obligados a dar aviso de la ocurrencia del siniestro, al asegurador o su intermediario, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que hayan tenido conocimiento del mismo. Este término puede ampliarse, más no reducirse, por acuerdo de las partes.

El intermediario está obligado a notificar al asegurador, en el mismo día, sobre la ocurrencia del siniestro.

El asegurado podrá justificar la imposibilidad de dar aviso del siniestro en el término señalado o pactado, en tanto hubiere estado imposibilitado físicamente, por caso fortuito o fuerza mayor, de cumplir con este deber.

En caso de seguros de vida, el beneficiario tendrá hasta tres (3) años desde la fecha del siniestro para dar aviso al asegurador. La aseguradora tendrá la obligación de notificar al beneficiario sobre la existencia del seguro desde el momento en que tenga conocimiento,

aun de oficio, del deceso del asegurado o, de ser el caso, de su declaratoria de muerte presunta.

En el caso de seguros paramétricos, el aviso de la ocurrencia de la eventualidad se realizará conforme a los términos previstos en el contrato.

Art. 719.- Cuando existan varios seguros sobre el mismo riesgo, con diversos aseguradores, el asegurado debe comunicar el siniestro a todos los aseguradores, indicando a cada uno de ellos el nombre de los otros. El asegurado puede pedir a cada asegurador la indemnización proporcional al respectivo contrato; las sumas cobradas en conjunto no pueden superar al monto del daño, excepto en los seguros de vida.

Art. 720.- Igualmente, está obligado el asegurado a evitar la extensión o propagación del siniestro. El asegurado está obligado a ejercer las acciones que razonablemente pueda ejercer para mitigar y detener la propagación del siniestro y a procurar el salvamento de las cosas amenazadas. El asegurador se hará cargo de los gastos útiles en que razonablemente incurra el asegurado en cumplimiento de estas obligaciones, y de todos aquellos que se hagan con su aquiescencia previa. Estos gastos en ningún caso pueden exceder del valor de la suma asegurada.

Lo dispuesto en este artículo no se aplica a los seguros de personas.

Art. 721.- Por coaseguro se entiende cuando dos o más aseguradores, a petición del asegurado o con su autorización previa, acuerdan distribuirse entre ellos un determinado seguro.

El asegurado podrá determinar el asegurador líder que emitirá la póliza, realizará las modificaciones, el cobro y el pago y receptará los valores de las otras co-aseguradoras en caso de la ocurrencia del siniestro.

Sección IV
DEL SINIESTRO

Art. 722.- Se denomina siniestro a la ocurrencia del riesgo asegurado.

Si el siniestro, iniciado antes y continuado después de vencido el término del seguro, consuma la pérdida o deterioro de la cosa asegurada, el asegurador responde del valor de la indemnización en los términos del contrato. Pero, si se inicia antes y continúa después que los riesgos hayan iniciado a correr por cuenta del asegurador, éste no será responsable por el siniestro.

Art. 723.- (Reformado por el numeral 5 de la Disp. Reformatoria Tercera de la Ley s/n, R.O. 142-6S, 13-X-2025) Incumbe al asegurado probar que el siniestro ha ocurrido, el cual se presume producido por caso fortuito, salvo prueba en contrario. Asimismo, incumbe al asegurado comprobar la cuantía de la indemnización a cargo del asegurador. Al asegurador le incumbe en ambos casos la carga de probar los hechos o circunstancias excluyentes de su responsabilidad.

En el caso de seguros paramétricos, la prueba de la ocurrencia de la eventualidad se realizará conforme a los términos previstos en el contrato.

Art. 724.- La obligación de indemnización a cargo del asegurador está limitada a los términos del contrato de seguro y hasta la suma asegurada.

Art. 725.- El asegurado o el beneficiario pierden su derecho al cobro de la indemnización en caso de siniestro, por las siguientes causas:

a) Por la ausencia sobrevenida de un interés asegurable.

b) Por la omisión, no justificada, de la obligación de notificar a la aseguradora o intermediarios sobre la ocurrencia del siniestro.

c) Por fallar injustificadamente en la obligación de impedir razonablemente la propagación del riesgo.

Art. 726.- (Reformado por el numeral 6 de la Disp. Reformatoria Tercera de la Ley s/n, R.O. 142-6S, 13-X-2025) Recibida la notificación de la ocurrencia, el asegurador tramitará el requerimiento de pago una vez que el asegurado o beneficiario formalice su solicitud presentando los documentos previstos en la póliza y pertinentes al siniestro que demuestren su ocurrencia y la cuantía del daño. De ser necesario, el asegurador podrá contar con un ajuste a cargo de un perito ajustador debidamente autorizado y con credencial emitida por la autoridad competente.

Una vez concluido el análisis, el asegurador aceptará o negará, motivando su decisión, de conformidad con la ley, en el plazo de treinta (30) días, contados a partir de la presentación de la formalización de la solicitud de pago del siniestro. A falta de respuesta en este lapso, se entenderá aceptada.

El asegurador deberá proceder al pago dentro del plazo de los diez (10) días posteriores a la aceptación.

Con la negativa u objeción, total o parcial, el asegurado podrá iniciar las acciones señaladas en el artículo 42 del Libro III del Código Orgánico Monetario y Financiero.

En el caso de seguros paramétricos, el pago se efectuará según los términos previstos en el contrato.

Art. 727.- Dentro del proceso de reclamo administrativo, de encontrarse hechos que hagan presumir mala fe, dolo o fraude, la autoridad administrativa competente podrá resolver sobre la petición del reclamo con base en los hechos presentados. Sin perjuicio de las acciones penales contempladas en el Código Orgánico Integral Penal, si es que el hecho constituye delito.

La cobertura se mantendrá hasta la terminación del contrato o rescisión del contrato, pero en caso de demostrarse la reticencia o falsedad, el culpable de tales hechos estará obligado a devolver las indemnizaciones cobradas al asegurador más los intereses legales

correspondientes y responderá por los daños y perjuicios soportados por el asegurador y terceros perjudicados.

La carga de la prueba, en caso de alegarse mala fe, dolo o fraude del asegurado, corresponde al asegurador y solo podrá ser declarada por el juez competente.

Art. 728.- Las acciones contra el asegurador deben ser deducidas en el domicilio de éste o en el lugar donde su hubiera emitido la póliza, a elección del asegurado o beneficiario. Las acciones contra el asegurado o el beneficiario, en el domicilio del demandado.

Art. 729.- Las acciones derivadas del contrato de seguro, prescriben en tres (3) años, contados a partir del acontecimiento que les dio origen, a menos que el beneficiario o asegurado demuestre no haber tenido conocimiento del hecho o que han estado impedidos de ejercer sus derechos, caso en los que el plazo se contará desde que se tuvo conocimiento, o se suspenderá mientras persistió el impedimento, respectivamente, pero en ningún caso excederá de cinco años desde ocurrido el siniestro.

Capítulo II
DE LOS SEGUROS DE DAÑOS

Sección I
DISPOSICIONES COMUNES

Art. 730.- Tiene interés asegurable toda persona cuyo patrimonio pueda resultar afectado, directa o indirectamente, por la ocurrencia de un riesgo. Es asegurable todo interés que, además de lícito, sea susceptible de estimación en dinero.

Art. 731.- Sobre una misma cosa podrán concurrir distintos intereses, todos los cuales son asegurables, simultánea o sucesivamente, hasta por el valor de cada uno de ellos. Pero la indemnización, en caso de producirse el hecho que la origine, no podrá exceder del valor total de la cosa en el momento del siniestro.

Art. 732.- La avería, merma o pérdida de una cosa, proveniente de vicio propio, no están comprendidos dentro de los riesgos asumidos por el asegurador.

Entiéndase por vicio propio, el germen de destrucción o deterioro que llevan en sí las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se las suponga de la mejor calidad en su especie.

Art. 733.- El interés asegurable debe existir desde la fecha en que el asegurador asume el riesgo hasta el del siniestro, que condiciona la obligación a su cargo. La desaparición del interés lleva consigo la cesación o extinción automática del seguro.

Art. 734.- En los casos en que no pueda hacerse la estimación previa en dinero del interés asegurable, el valor del seguro será estipulado libremente por los contratantes.

Art. 735.- Respecto del asegurado, los seguros de daños son contratos de mera indemnización y jamás podrán constituir para él fuente de enriquecimiento. La indemnización podrá comprender a la vez el daño emergente y el lucro cesante, pero éste último deberá ser objeto de un acuerdo o disposición expresa; en ambos casos descontando el valor del deducible, salvo acuerdo contrario de la partes.

Art. 736.- La indemnización no puede exceder del valor real del interés asegurado en el momento del siniestro, ni del monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado o beneficiario, ni puede sobrepasar el límite de la suma asegurada.
Art. 737.- La indemnización es pagadera en dinero, o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, a opción del asegurador.
Art. 738.- En caso de exceso del seguro sobre el valor real del interés asegurado, debe promoverse su reducción por las partes mediante la devolución de la prima correspondiente al importe del exceso y por todo el periodo del seguro.
Art. 739.- En el caso de coexistencia de seguros, la cuota correspondiente a un seguro ineficaz por liquidación forzosa del asegurador, será soportada por los demás aseguradores en proporción a la cuantía de sus respectivos contratos, siempre que el asegurado haya actuado de buena fe.

La buena fe se presumirá si el asegurado ha dado aviso escrito a cada asegurador de los seguros coexistentes.
Art. 740.- El asegurador que ha pagado una indemnización de seguro se subroga, por ministerio de la ley, hasta el monto de dicha indemnización, en los derechos y acciones del asegurado contra terceros responsables del siniestro. Pero el tercero responsable puede oponer al asegurador las mismas excepciones que hubiere podido hacer valer contra el damnificado.

A petición del asegurador, el asegurado debe hacer todo lo que esté a su alcance para garantizarle la viabilidad de la acción subrogatoria.
Art. 741.- El asegurador no puede ejercer la acción subrogatoria contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado de acuerdo con las leyes, ni contra el causante del siniestro que, respecto del asegurado, sean parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, ni contra el cónyuge o conviviente en unión de hecho reconocida por la ley.

Pero esta norma no tiene efecto si tal responsabilidad proviene de dolo o si está amparada por un contrato de seguro. En este último caso la acción subrogatoria estará limitada, en su alcance, de acuerdo con los términos de dicho contrato.

La acción subrogatoria deberá tramitarse en procedimiento sumario.
Art. 742.- No hallándose asegurado el valor real del interés asegurable, en los casos en que éste es susceptible de una estimación, el asegurador solo está obligado a indemnizar el daño a prorrata en proporción a la cantidad asegurada y la que no lo está. Si esto ocurre, deberá reajustar el valor de la prima y devolver el sobrante al asegurado, en caso de haberlo.

Sin embargo, las partes pueden estipular que el asegurado no soporte parte alguna de la pérdida o deterioro sino en el caso de que el monto de éstos exceda de la suma asegurada.
Art. 743.- Si la cosa asegurada está prendada o hipotecada, y se iniciare contra el asegurado un juicio ejecutivo por tal motivo, podrá el acreedor solicitar al juez que no se pague la indemnización en caso de siniestro, sino en la parte que exceda al valor de los créditos,

mientras éstos no fueren cancelados. El valor de la indemnización que resultare, se entregará al juzgado donde permanecerá hasta que se decida la causa. Pero son válidos los pagos hechos al asegurado antes de la notificación judicial.

Art. 744.- La transmisión a título universal del interés asegurado, o de la cosa a que está vinculado el seguro, deja subsistente el contrato a nombre del adquirente, a cargo de quien queda el cumplimiento de las obligaciones cuya exigibilidad se halla pendiente en el momento de la transmisión. Si son varios los herederos o adquirentes, todos son solidariamente responsables por dichas obligaciones. De la misma manera, cualquiera de los herederos puede solicitar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por parte de la aseguradora.

Art. 745.- La transmisión o transferencia a título singular del interés asegurado, o de la cosa a que está vinculado el seguro, produce automáticamente la extinción del contrato, a menos que subsista un interés asegurable en cabeza del asegurado. En este caso, subsiste el contrato en la medida necesaria para proteger tal interés, siempre que el asegurador no prefiera darlo por terminado; si lo prefiere, tiene la obligación de devolver la prima en proporción al tiempo no corrido.

Art. 746.- El asegurador tiene derecho a oponer al cesionario legal o convencional del seguro todas las excepciones oponibles al cedente.

Art. 747.- Al asegurado o beneficiario, según el caso, no le está permitido el abandono de las cosas aseguradas, con ocasión de un siniestro, salvo acuerdo entre las partes contratantes.

Art. 748.- Se denomina franquicia deducible, a la cantidad o porcentaje establecido cuyo importe, que siempre será por cuenta del asegurado, ha de superarse para que se pague una reclamación en una póliza. El deducible puede convertirse en dinero o en tiempo expresado en días u horas.

Sección II
DEL SEGURO DE INCENDIO

Art. 749.- El asegurador contra el riesgo de incendio responde por los daños materiales causados a los bienes asegurados por incendio, es decir por llamas, por simple combustión, por humo del mismo incendio o por rayo. Responde igualmente cuando tales daños sean consecuencia de las medidas adoptadas para evitar la propagación del siniestro.

Art. 750.- Podrán contratarse, como una extensión o ampliación a la cobertura de incendio, seguros adicionales que protejan al asegurado contra otros riesgos.

Art. 751.- El asegurador no responde de las pérdidas o daños que sean ocasionados o que se produzcan como consecuencia de terremoto, temblor, erupción volcánica u otra convulsión de la naturaleza, salvo pacto en contrario.

Sección III
DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Art. 752.- En los seguros de responsabilidad civil, el asegurador debe satisfacer, dentro de los límites fijados en el contrato, las indemnizaciones pecuniarias que, de acuerdo con las leyes, esté obligado a pagar el asegurado, como civilmente responsable de los daños causados a terceros, por hechos previstos en el contrato.

Son asegurables la responsabilidad contractual y la extracontractual, al igual que la culpa grave.

Art. 753.- Salvo pacto en contrario, corren a cargo del asegurador, dentro de los límites de la cobertura, los honorarios y gastos de toda clase que se produzcan con motivo de la defensa civil del asegurado, incluso contra reclamaciones infundadas. No obstante, no aplicará en los siguientes casos:

a) Si la responsabilidad proviene de dolo o está expresamente excluida del contrato de seguro;

b) Si el asegurado decide utilizar sus propios abogados rechazando los que proponga el asegurador al inicio del proceso; o,

c) Si la condena por los perjuicios ocasionados a la víctima excede la suma que, conforme a los artículos pertinentes de este título, delimita la responsabilidad del asegurador, éste sólo responderá por los gastos del proceso en proporción a la cuota que le corresponda en la indemnización.

Art. 754.- Será nulo, de nulidad relativa, el seguro de responsabilidad profesional cuando, al momento de celebrarse el contrato de seguro, el asegurado no sea legalmente hábil para ejercer la profesión.

Art. 755.- El seguro de responsabilidad profesional válidamente contratado terminará cuando el asegurado sea legalmente inhabilitado para el ejercicio de su profesión. De la misma forma, este se puede suspender, en tanto el profesional contratante esté suspendido. En ambos casos, deberá realizarse la correspondiente devolución proporcional de la prima.

Art. 756.- Es prohibido al asegurado, bajo pena de pérdida del derecho a la indemnización, realizar transacciones, arreglos extrajudiciales o cualquier otro acto que tienda a reconocer su responsabilidad, sin previa y expresa aprobación del asegurador. Sin embargo, esta prohibición no rige en caso de que el asegurado sea compelido a declarar judicialmente bajo juramento acerca de los hechos constitutivos del siniestro.

Art. 757.- El seguro de responsabilidad civil no es un seguro a favor de terceros. El tercero perjudicado carece, en tal virtud, de acción directa y exclusiva contra el asegurador.

Este principio no obsta para que el tercero perjudicado pueda demandar civilmente al asegurado y en la misma demanda pedir que se cuente con la compañía de seguros.

Art. 758.- Los seguros sobre riesgos del trabajo, mencionados en el Código de Trabajo, se asimilan a los seguros de responsabilidad civil.

Sección IV
DEL SEGURO DE TRANSPORTE

Art. 759.- Además de los elementos exigidos en este Código, la póliza de seguro de transporte debe contener:

1. La clase de mercadería y su empaque.

2. La forma como debe hacerse el transporte, el medio que se va a utilizar, y el lugar donde deben ser entregados los efectos transportados.

3. Si se transporta dinero, las características del vehículo, sus seguridades y guardianes y los máximos montos permitidos en un solo viaje.

4. La modalidad del transporte, sea terrestre, marítima, aérea o multimodal.

El certificado de seguro de transporte puede ser nominativo, a la orden o al portador.

Art. 760.- La responsabilidad del asegurador inicia desde el momento en que las mercancías quedan a disposición del porteador y concluye con la llegada de aquellas al destino indicado en la póliza. Esta podrá extenderse de común acuerdo entre las partes, si el trayecto también llega a extenderse.

Art. 761.- El asegurador gana la prima desde el momento en que los riesgos empiezan a correr por su cuenta.

Art. 762.- El asegurador responde de los daños causados por culpa o dolo de los encargados de la recepción, transporte o entrega de los objetos asegurados, sin perjuicio de la acción subrogatoria a que tiene derecho de conformidad con este Código.

Art. 763.- El seguro de transporte comprende todos los riesgos inherentes al transporte, pero el asegurador no está obligado a responder por los deterioros causados por el transcurso del tiempo, ni por los riesgos expresamente excluidos en el contrato.

Art. 764.- En el monto asegurado se puede incluir, para efectos de la indemnización, además del costo de las mercaderías en el lugar de destino, un porcentaje adicional por concepto de lucro cesante.

Art. 765.- Podrá contratar el seguro de transporte no solo el propietario de la mercancía, sino también todos aquellos que tengan responsabilidad en su conservación, tales como el comisionista o la empresa de transporte, expresando en la póliza si el interés asegurado es la mercancía o la responsabilidad por el transporte de la mercancía.

Art. 766.- En los casos no previstos en esta sección se aplicará las disposiciones sobre el seguro marítimo.

Sección V
DE LOS SEGUROS DE PERSONAS

Subsección I
DISPOSICIONES COMUNES

Art. 767.- Toda persona tiene interés asegurable:

a) En su propia vida;

b) En la de las personas a quienes pueda reclamar alimentos de acuerdo con el Código Civil; o,

c) En la de aquellas cuya muerte puede aparejarle un perjuicio económico o moral aunque éste no sea susceptible de una evaluación exacta.
Art. 768.- En los seguros de personas, el valor del interés asegurable no tiene otro límite, que el que libremente le asignen las partes contratantes.
Art. 769.- Los amparos accesorios de gastos que tengan carácter de daño patrimonial, como gastos médicos, clínicos, quirúrgicos o farmacéuticos, son susceptibles de indemnización y se regulan por las normas relativas a los seguros de daños.
Art. 770.- Es beneficiario a título gratuito aquel cuya designación tiene por causa la simple liberalidad del solicitante o asegurado. En los demás casos, el beneficiario lo es a título oneroso. A falta de estipulación en contrario, se presume que el beneficiario ha sido designado a título gratuito.
Art. 771.- A falta de beneficiario, tienen derecho al seguro los herederos del asegurado. Estos tienen también derecho al seguro, si el asegurado y el beneficiario mueren simultáneamente o en las circunstancias previstas en el Código Civil.
Art. 772.- Cuando el asegurado y el beneficiario mueren simultáneamente o se ignora cuál de los dos ha muerto primero, tendrán derecho al seguro el cónyuge y los herederos del asegurado, si el título de beneficiario es gratuito; si es oneroso, los herederos del beneficiario.
Art. 773.- En los seguros sobre la vida del deudor, el acreedor solo recibirá una parte del seguro igual al monto no pagado de la deuda. El saldo será entregado a los demás beneficiarios.
Art. 774.- Son derechos personales e intransmisibles del asegurado los de hacer y revocar la designación de beneficiario.

El asegurado no puede revocar la designación de beneficiario a título oneroso mientras subsista el interés que la legitima, a menos que dicho beneficiario consienta expresamente en la revocación.
Art. 775.- El beneficiario a título gratuito carece durante la vida del asegurado, de un derecho propio en el seguro de vida contratado a su favor. Ese derecho lo tiene solo el beneficiario a título oneroso, pero no puede disponer de él sin consentimiento escrito del asegurado.

Con la muerte del asegurado nace o se consolida, según el caso, el derecho del beneficiario.
Art. 776.- Si el beneficiario, como autor o como cómplice, hubiese provocado intencionalmente la muerte del asegurado, pierde el derecho a cobrar el valor del seguro. En este caso, el asegurador debe pagar el respectivo valor de rescate del seguro, si lo hubiere, a los demás beneficiarios o a quien legalmente corresponda.
Art. 777.- La mera ausencia y desaparición de la persona cuya vida ha sido asegurada, no concede derecho a la cantidad asegurada. Pero ésta podrá reclamarse si se produce la declaración de muerte presunta por desaparecimiento, con obligación de restituirla si el ausente reapareciere.

Art. 778.- La cesión del contrato de seguro solo será oponible al asegurador si éste la ha aceptado expresamente, en los casos en que sea nominativo. El simple cambio de beneficiario sólo requerirá ser oportunamente notificado por escrito al asegurador.

Sección VI
DE LOS SEGUROS DE VIDA Y DE ASISTENCIA MÉDICA

Art. 779.- Sin perjuicio de lo dispuesto en leyes orgánicas vigentes, la falta de pago de la prima por más de treinta días, producirá la caducidad del contrato, a menos que sea procedente la aplicación del artículo que sigue.

El pago de las primas puede ser mensual, trimestral, semestral o anual y en caso de los seguros de asistencia médica y servicios de financiamiento de salud integral prepagada, las primas, cuotas y tarifas serán aprobadas de conformidad a la ley de la materia y según lo disponga la entidad competente del control y vigilancia de seguros del país.

Art. 780.- Los seguros de vida no se considerarán caducados, por falta del pago de la prima mensual cuando se hayan pagado las primas correspondientes a los dos primeros años, en cuyo caso los asegurados tendrán la posibilidad de cancelar los valores impagos hasta por el plazo de tres meses contados desde el último pago realizado; en el caso de seguros de vida que contemplen planes de ahorro, el contrato de seguro se considerará caducado cuando el valor de las primas atrasadas, o el de los préstamos efectuados con sus intereses excedan el valor de rescate de la póliza.

Se exceptúan de esta disposición los seguros temporales en caso de muerte, sean individuales o de grupo, y otros que fueren expresamente autorizados por la entidad competente del control y vigilancia de los seguros.

En el caso de los seguros de asistencia médica y contratos de salud integral prepagada, el plazo para la caducidad de los contratos se sujetará a lo previsto en la ley de la materia.

Art. 781.- Las pólizas deben contener la tabla de valores garantizados, con indicación de los beneficios reducidos a que tiene derecho el asegurado al final de cada período anual, a partir del segundo año.

Art. 782.- En los seguros de vida contra el riesgo de muerte, solo pueden excluirse el suicidio del asegurado ocurrido durante los dos primeros años de vigencia del contrato.

Art. 783.- Son válidos los seguros conjuntos, en virtud de los cuales, dos o más personas, mediante un mismo contrato, se aseguren recíprocamente, una en beneficio de otra u otras.

Art. 784.- El asegurador no podrá alegar la nulidad por error en la declaración proveniente de buena fe exenta de culpa.

Art. 785.- Transcurridos dos años en vida del asegurado, desde la fecha del perfeccionamiento del contrato o de la rehabilitación, el seguro de vida es indisputable.

Art. 786.- Dentro de los cinco años posteriores a la fecha en que caduca la póliza, el asegurado puede obtener la rehabilitación, siempre que cumpla con los requisitos que para el efecto debe contener el contrato de seguro. A falta de indicación, bastará con la expresión de voluntad en tal sentido.

Art. 787.- En ningún caso el asegurador puede revocar unilateralmente el contrato de seguro de vida.
Art. 788.- El error sobre la edad del asegurado no anula el seguro, a menos que la verdadera edad del asegurado a la fecha de emitirse la póliza estuviese fuera de los límites previstos por las tarifas del asegurador. Si la edad real es mayor que la declarada, el valor del seguro se reduce proporcionalmente en relación matemática con la prima efectivamente pagada; si la edad real es menor, el valor del seguro se aumenta proporcionalmente en la forma antes indicada.

Capítulo III
DEL REASEGURO

Art. 789.- El reaseguro es un contrato mediante el cual una de las partes, llamada cedente (asegurador), cede a otra, llamada reasegurador, parte de los riesgos asumidos directamente en una póliza de seguro. A su vez el reasegurador puede ceder a otro, parte de tales riesgos y este contrato se llama de retrocesión.

El reasegurador es una persona jurídica nacional o extranjera, debidamente autorizada para operar como tal.
Art. 790.- En virtud del contrato de reaseguro, el reasegurador contrae con el asegurador las mismas obligaciones que éste ha contraído con el tomador o asegurado y comparte análoga suerte que en el desarrollo del contrato de seguro, sujeto a los términos del contrato de reaseguro, salvo que se compruebe la mala fe del asegurador, en cuyo caso el contrato de reaseguro no surtirá efecto alguno. El reasegurador se obliga a indemnizar al asegurador según los términos del contrato de seguro directo y en todo caso sigue la suerte de su cedente. La responsabilidad del reasegurador en ningún caso será inferior a los plazos de prescripción de las acciones del asegurado.

Estos términos no pueden ser modificados por las partes.
Art. 791.- El reasegurador se obliga a indemnizar al asegurador, según los términos del contrato de reaseguro, y solamente los reasegurados tienen derechos y acciones para reclamar al amparo de la póliza de reaseguro.
Art. 792.- El reaseguro no modifica las obligaciones asumidas por el asegurador, ni da al asegurado acción directa contra el reasegurador.
Art. 793.- La liquidación forzosa del reasegurado carece de toda influencia en el ajuste de la indemnización a cargo del reasegurador.
Art. 794.- Los preceptos relacionados con el contrato de seguro, se aplicarán al contrato de reaseguro en defecto de estipulación contractual, a menos que, por ser de orden público, no se puedan aplicar.

Libro VII
LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE

Título I
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Capítulo I
DEFINICIONES

Art. 795.- Para efectos de aplicación del presente título, se entenderá por:

Demoraje: Es la demora y retraso que sufra el vehículo de transporte utilizado para el transporte de las mercancías y bienes, tanto en el punto de salida y entrega como en destino, por el generador de la carga, transportista o consignatario.

Destinatario o consignatario: Es la persona natural o jurídica que recibe las mercancías que se encuentran detalladas en la guía de remisión o contrato de transporte terrestre por carretera. El consignatario o destinatario puede ser el generador de carga.

Flete: Se denomina flete, de manera general, al precio que las partes acuerdan pagar por el transporte, siempre que no haya tarifa. Se denominará porte en el caso de mercaderías.

Flota: Conjunto de vehículos habilitados, debidamente registrados, que la operadora autorizada dispone para prestar el servicio de transporte terrestre por carretera.

Generador de carga: Persona natural o jurídica que, en su nombre, entrega las mercancías al transportista autorizado y suscribe la guía de remisión o contrato de transporte terrestre por carretera.

Guía de remisión, carta de porte por carretera: Es el documento que sustenta el traslado de mercancías al transportista bajo su responsabilidad por cualquier motivo dentro del territorio nacional o internacional, bajo las condiciones establecidas en el mismo documento y en el contrato de transporte correspondiente.

Se entenderá que la guía de remisión acredita el origen lícito de la mercadería, siempre y cuando los documentos sean legítimos y válidos, y los datos expresados en la guía de remisión concuerden con la mercadería que se trasladan.

Lo indicado también será aplicable al manifiesto de carga, el cual se regula por lo dispuesto en las decisiones comunitarias andinas respectivas.

Mercancías: Para efectos de este Código se entiende como parte de la mercancía o mercadería también a los bienes o cosas.

Operador de transporte terrestre: Es toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que habiendo cumplido todos los requisitos exigidos, ha obtenido de la autoridad competente el correspondiente contrato y título habilitante para prestar el servicio de transporte.

Pasaje: Tarifa o flete que el pasajero paga por el servicio prestado.

Pasajero: Es toda persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor, o la tripulación.

Tarifa: Precio que para el transporte de pasajeros y carga fijan las autoridades competentes, en las modalidades de transporte pertinentes.

Transportista o porteador: Es la persona natural o jurídica que cuenta con contrato y título habilitante vigentes, que permiten el cobro de valores por prestación de servicio de transporte.

Título habilitante: Es el documento que acredita la prestación y habilitación de una operadora y ómnibus o autobús u otro vehículo, para prestar el servicio de transporte terrestre, de conformidad con las disposiciones de la ley en materia de tránsito.

Tripulación: Es el conjunto de personas empleadas por el transportista, para la conducción y atención del vehículo habilitado.

Vehículo habilitado: Es toda unidad vehicular que cuenta con un título habilitante otorgado por la autoridad de tránsito competente.

Capítulo II
DISPOSICIONES GENERALES

Art. 796.- Las disposiciones del presente título son obligatorias para las operaciones de transporte terrestre nacional comercial, definidas por la autoridad competente y su ley correspondiente.

Las operaciones de transporte internacional se regirán, en lo pertinente, por la normativa comunitaria andina o por los instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador, según sea el caso.

En todos los casos, se adoptarán medidas de acción afirmativa en favor de las personas adultas mayores, niñas, niños, adolescentes, mujeres embarazadas, personas con capacidades especiales, a efectos de garantizar la atención prioritaria.

Art. 797.- El dueño de la carga es el responsable de los costos y sanciones, que defina el contrato o se encuentren previstas en la ley, de los cambios que hubiere a lugar durante el transporte, siendo este condicionado a una modificación del contrato.

Art. 798.- El contrato de transporte puede ser suspendido unilateralmente por caso fortuito o fuerza mayor que no permitan continuar con su operación.

Art. 799.- Para la firma de un contrato de transporte terrestre, se deberá considerar que las unidades de la flota vehicular consten registradas y tengan los respectivos títulos habilitantes vigentes y emitidos por la autoridad competente.

Capítulo III
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Art. 800.- Se denomina Contrato de Transporte Terrestre de Pasajeros (CTTP), al acuerdo de voluntades que tiene como objeto transportar una o más personas de un lugar a otro a cambio del pago de un pasaje y acorde a las condiciones de servicio autorizadas y ofrecidas.
Art. 801.- El transportista emitirá un pasaje por el pago del traslado de pasajeros. El equipaje permitido será parte del valor total. El exceso de equipaje podrá pagar valores adicionales.

El transportista autorizado deberá entregar a los pasajeros un talón como recibo del equipaje recibido al embarcarse, y solo con su exhibición y posterior entrega, podrá reclamarlo en destino.
Art. 802.- El pasaje constituirá prueba de la existencia de un contrato de transporte. En el mismo se deberá detallar: origen y destino, ruta, hora, nombre del pasajero, asiento o localidad, y capacidad de equipaje permitida.
Art. 803.- Los pasajeros no están obligados a registrar el equipaje que no paga porte, según costumbre; pero si los entrega al transportista en el momento de partida, este queda obligado a su restitución.

En caso de pérdida o daño de los equipajes entregados a los transportistas, sus mandatarios, dependientes o auxiliares, el pasajero deberá acreditar su entrega, y el total del importe si hubiere declarado su contenido.
Art. 804.- Los operadores no serán responsables del dinero, alhajas, documentos o efectos de gran valor que contengan el equipaje entregado, cuando no se hubiere declarado su contenido.
Art. 805.- Se presume que el equipaje y su contenido están en buenas condiciones al momento de ser entregados. El transportista podrá negarse a aceptar equipaje que considere deteriorado, peligroso o de dudosa procedencia.
Art. 806.- El transportista es responsable de la seguridad del pasajero y de su equipaje y contenido, una vez que se haya consignado para transporte o ingreso al vehículo.

En los casos calificados como caso fortuito o fuerza mayor, el transportista no será responsable de los daños producidos al pasajero ni al equipaje. Para estos casos, el transportista deberá mantener una póliza para asegurar al pasajero y a la carga.
Art. 807.- En caso de pérdida o daño del equipaje, el pasajero podrá solicitar al transportista, dentro de quince días posteriores a la fecha en la que fue o debió ser entregado el equipaje, la devolución de los valores correspondientes al valor del daño o pérdida. Transcurrido este término el pasajero perderá su derecho a reclamar directamente al transportista, sin perjuicio de las acciones legales respectivas..
Art. 808.- Las operadoras de transporte terrestre que presten servicio de transporte de pasajeros deberán contar de manera obligatoria con un seguro de responsabilidad que cubra los reclamos presentados por parte de los pasajeros.

Capítulo IV
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS Y DE LA CARTA DE PORTE O GUÍA DE REMISIÓN

Art. 809.- Se denomina Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (CTTM), al acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga para con el generador de la carga o remitente, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega, por el pago de un flete o porte.

Art. 810.- El contrato de transporte terrestre de mercancías podrá ser perfeccionado sin formalidad alguna, y no necesita constar por escrito, siempre que la carga sea transportada con la correspondiente guía de remisión o carta de porte.

Art. 811.- El transportista tiene derecho a exigirle al generador de carga, que una vez recibida la misma emita la guía de remisión. La citada documentación deberá estar fechada y firmada, será expedida por duplicado y contendrá al menos la siguiente información:

a) Nombres, apellidos y domicilio del generador de carga, del transportista, del destinatario, y en caso de existir, del consignatario;

b) Descripción, cantidad (unidades) y peso de los objetos que serán transportados, y en caso de ser necesario la marca de los mismos;

c) Lugar desde donde sale la carga y su punto de entrega;

d) Valor del flete o porte; y,

e) Declaración del valor de las mercancías o bienes, de ser el caso.

El generador de carga, el destinatario o el consignatario no podrán hacer responsable al transportista, por pérdidas o averías de la mercancía que no haya sido detallada en el contrato de transporte terrestre de mercancías (CTTM), la guía de remisión o carta de porte.

Capítulo V
DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL GENERADOR DE CARGA

Art. 812.- El generador de carga está obligado a entregar la mercadería al transportista autorizado, en el lugar y tiempo convenido. La carga deberá encontrarse correctamente embalada y acondicionada, además de proporcionar los documentos; permisos y licencias necesarios para el libre tránsito de la carga transportada.

El generador de carga deberá garantizar que la carga transportada no supere los límites de pesos y dimensiones autorizados por la autoridad competente.

Art. 813.- En el caso de no existir un contrato de transporte terrestre de mercancías (CTTM), cuando no se enuncie el estado de la carga entregada por el generador de carga, o en el

evento de que únicamente se traslade la carga con guía de remisión, el transportista asume que la carga ha sido entregada en buenas condiciones.

Art. 814.- Las partes deberán especificar en el contrato las formas de pago del flete, considerando anticipos, los porcentajes se establecerán según la costumbre mercantil o la negociación de las partes.

Art. 815.- El transportista podrá dar por terminado el contrato y exigir el pago correspondiente a la mitad del flete estipulado en el contrato de transporte terrestre de mercancías (CTTM), si el generador de carga no entrega las mercancías en el tiempo y lugar convenidos; en caso de continuar con el transporte de carga, el generador de carga, el destinatario o el consignatario, deberán pagar el aumento de costos que hubiera ocasionado el retraso en la entrega de la mercancía.

Art. 816.- La demora en la recepción de la carga por parte del consignatario en el lugar y tiempo convenidos, causará el pago de daños, perjuicios y gastos que dicha demora hubiera causado al porteador.

Art. 817.- Los daños y perjuicios ocasionados al transportista por no contar con los documentos necesarios para el traslado de la mercancía o bienes y que tenga relación directa con la misma, serán de exclusiva responsabilidad del generador de carga, siempre que esta obligación no fuere del transportador. Es responsabilidad del generador facilitar toda la documentación adecuada para el traslado de su mercancía.

Art. 818.- Las pérdidas y averías que sufra la mercancía durante el transporte, y que sean ocasionadas por caso fortuito o fuerza mayor en la operación de traslado, serán asumidas por el generador de carga, destinatario o consignatario. El transportista será responsable únicamente en los siguientes casos:

a) Si por dolo o culpa suya o de sus dependientes o auxiliares, se hubieren ocasionado los daños a la mercancía;

b) Si en caso de accidente o avería no se emplean todos los cuidados necesarios para precautelar y atenuar los efectos de los mismos en el estado la carga trasladada; y,

c) Si durante la carga, traslado, custodia o descarga de la mercancía no se hubieran empleado las recomendaciones, cuidados y atenciones proporcionadas por el generador, remitente, destinatario o consignatario de la carga.

Art. 819.- Aún cuando el generador de carga no sea propietario de las mercaderías, será solidariamente responsable de los daños y averías, según lo definido en este Código, siempre que no sean de responsabilidad exclusiva del transportador.

Art. 820.- En ningún caso el generador de carga podrá hacer responsable al transportista de las pérdidas o averías que sufriere la mercancía trasladada, si esta no fue debidamente detallada en el contrato de transporte terrestre de mercancías (CTTM) o guía de remisión; tampoco puede pretender que la mercancía expresada en los citados documentos poseía una calidad superior a la detallada.

Art. 821.- El generador de carga, podrá solicitar el cambio en el punto de destino y en la información del consignatario de la mercadería, siempre que el nuevo punto se encuentre en camino.

El transportista deberá entregar la mercancía en la nueva ubicación cuando el generador de carga proporcione la documentación con la nueva información en la que se detalle el nuevo lugar de entrega, los gastos o diferencia en el pago del flete o porte que genere del cambio; y, en caso de cambio de consignatario, el detalle correspondiente a este.

El transportista será responsable de los daños y perjuicios que acredite la persona afectada por el cambio de destino o consignación, si no se cumple con lo establecido en el inciso anterior.

Art. 822.- Si la variación en el punto de destino exige el cambio de ruta o un viaje de mayor duración, el generador de carga y el transportista autorizado deberán de mutuo acuerdo aceptar las modificaciones en relación con los costos adicionales, documentación de respaldo y demás detalles que las dos partes consideren necesarias.

Art. 823.- En el caso que el destinatario o consignatario no aceptara recibir la carga, los gastos producto de retrasos, multas y demás consideraciones enmarcadas dentro del presente Código, serán asumidas por el generador de carga, siempre que supere el plazo convenido para la entrega, y siempre y cuando la mercancía se encuentre en las mismas condiciones que el transportista las recibió y según lo estipulado en el contrato de transporte.

Art. 824.- El valor del porte o flete lo debe el generador de la carga, que será responsable por su pago; el consignatario no podrá retirar en destino las mercaderías, si el porte o flete no estuviere completamente pagado.

Art. 825.- El propietario de las mercaderías, ya tenga este la calidad de generador de la carga o de consignatario, según sea del caso, tiene preferencia sobre todos los acreedores del porteador, para ser pagado del importe de la indemnización a que tenga derecho por causa de retardo, pérdidas, faltas o averías de sus mercancías, con el valor del vehículo de transporte.

Capítulo VI
DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL TRANSPORTISTA

Art. 826.- El transportista autorizado está obligado a recibir, transportar y entregar la mercadería en el tiempo, lugar, ruta y plazos convenidos en el contrato de transporte terrestre de mercancías (CTTM) carta de porte o guía de remisión; y, a cargarlas, según el uso y práctica definidas por el generador de carga, siempre que se cumplan los límites de pesos y dimensiones dispuestos por la autoridad competente.

El incumplimiento de lo detallado en el inciso anterior, impone al transportista la responsabilidad de todos los daños y perjuicios causados al generador de carga, destinatario o consignatario si así lo define el contrato.

Art. 827.- No habiendo plazo prefijado para cargar las mercaderías, el porteador deberá recibirlas y conducirlas en el primer viaje que emprenda al lugar a que fueron destinadas.

Art. 828.- La variación y desviación de la ruta convenida o de la acostumbrada, hace responsable al porteador, tanto de las pérdidas, faltas o averías o de la demora, como de la

multa que se hubiere estipulado, salvo que el cambio de ruta fuera necesario por caso fortuito o fuerza mayor.
Art. 829.- El transportista es responsable de todas las infracciones de tránsito generadas en el curso del viaje, así como en las entradas de los puntos de origen y destino de la mercancía.
Art. 830.- El transportista es responsable de la conservación y custodia de las mercancías o bienes transportados, durante el proceso de traslado, carga y descarga; desde la entrega de los mismos.

El generador de carga, el destinatario o el consignatario podrán establecer un guardia o custodio que vigile la conservación de la mercancía.
Art. 831.- La responsabilidad del porteador inicia desde el momento en que las mercaderías quedan a su disposición o a la de sus dependientes, y concluye con la entrega en el lugar señalado.
Art. 832.- El transportista deberá entregar la carga sin demora ni entorpecimiento alguno al destinatario o consignatario. De no hacerlo, se constituye responsable de todos los daños y perjuicios que por la demora se causen al propietario, el destinatario o el consignatario de la mercadería.
Art. 833.- Si la información detallada en el contrato de transporte terrestre de mercancía (CTTM) carta de porte o guía de remisión es deficiente y poco clara con respecto a la definición del destinatario o consignatario, dificultando su identificación, o si el destinatario o consignatario por causas no descritas en el contrato de transporte no recibiera la carga, el transportista deberá inmediatamente notificar al generador de carga o al consignatario para que sea este quien la reciba. En caso de no tener respuesta alguna, el transportista solicitará a la autoridad competente la orden de uso de la mercancía para cubrir los valores adeudados, así como los gastos adicionales.
Art. 834.- El transportista deberá verificar que se encuentren señalados en el contrato, la guía de remisión o carta de porte, el detalle de la mercancía, y la metodología de carga (unidades, volumen, peso), con información suficiente para conocer los equipos necesarios para la estiba en el punto de embarque y de recepción y entrega.

En caso de no contar con los equipos necesarios para la carga y descarga, salvo pacto en contrario, los costos por retraso que esto ocasione son de responsabilidad del generador de carga, destinatario o consignatario.
Art. 835.- Estipulada una multa por el retardo, el consignatario podrá hacerla efectiva por el mero hecho de la demora, y sin necesidad de acreditar perjuicios, deduciendo su importe del precio convenido.

El pago de la multa no exonera al porteador de la obligación de indemnizar los perjuicios que el interesado en el arribo de las mercaderías hubiere sufrido, por efecto directo o inmediato del retardo.
Art. 836.- Los valores por motivo de pérdida, daño o avería de los objetos transportados y bajo la custodia del transportista, serán establecidos en el correspondiente contrato de transporte terrestre de mercancías (CTTM), donde se deberá contemplar el valor de los objetos y el mecanismo para calcular las penalidades correspondientes.

Art. 837.- El costo del demoraje se calculará en función de los días de demora o retraso, y su pago goza de las mismas consideraciones y privilegios que el flete por el transporte.
Art. 838.- Los porteadores tienen privilegio sobre todos los demás acreedores de la carga, sobre los objetos y cosas transportadas, por el precio de su transporte y por los gastos, cargos y demorajes legítimos hechos en las mercaderías o por causa de ellas.

Este privilegio cesa:

a) Si las mercaderías hubiesen pasado a tercer poseedor, por título legítimo, después de transcurridos veinte días desde la entrega; y,

b) Si dentro de los sesenta días siguientes a la entrega, el porteador no hiciere uso de su derecho, aunque las mercaderías no hayan pasado a tercer poseedor.

En ambos casos, solo queda vigente a los porteadores el derecho de simples acreedores personales.
Art. 839.- La responsabilidad del transportista con respecto a la carga finaliza en los siguientes casos:

a) Por la entrega-recepción de la carga en las condiciones contratadas y demás gastos establecidos en el contrato de transporte terrestre de mercancías (CTTM);

b) Si el destinatario o consignatario recibe la carga y verifica que existen señales exteriores de faltas o averías, o si identifica sustracción o daño a la carga, pero no realiza la reclamación correspondiente dentro del término de quince días siguientes a la recepción; o,

c) Cuando no se ha efectuado la entrega-recepción de la carga durante tres meses de prestado el servicio por no haberse realizado el correspondiente pago del flete.
Art. 840.- Las disposiciones del artículo precedente se refieren exclusivamente a las responsabilidades provenientes de la culpa del porteador.

Las que nazcan de infracción que constituya delito, solo se extinguen por el vencimiento de los plazos que establece el Código Orgánico Integral Penal.

Capítulo VII
DE LAS OBLIGACIONES DEL DESTINATARIO O CONSIGNATARIO

Art. 841.- El consignatario debe:

a) Entregar al porteador los documentos que acrediten tener derecho a exigir la entrega de la mercadería; y,

b) De ser el caso, pagar el porte, los demorajes y los gastos para tener derecho a retirar las mercaderías.

Título II
EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Capítulo I
DISPOSICIONES COMUNES

Art. 842.- Las disposiciones de este título se aplican a todos los actos o contratos que se relacionen con la navegación, el comercio marítimo y fluvial.

Art. 843.- En las materias reguladas por este título, la costumbre, las prácticas comerciales y marítimas podrán ser probadas por informe de peritos o testimonios de testigos, que el juez apreciará y ponderará, según las reglas de la sana crítica.

Capítulo II
DEL COMERCIO MARÍTIMO

Sección I
DE LAS NAVES

Art. 844.- Se considera nave, toda construcción flotante destinada a navegar con medios de propulsión y gobierno propios, cualquiera que sea su tipo, clase y dimensión, con el fin de transportar carga, pasajeros y realizar otras actividades para las que está capacitada y autorizada.

Artefacto naval, es todo aquel que no estando construido para navegar, cumple funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales, lacustres o de extracción de recursos, sea que se encuentre a flote o sumergido, tales como, diques, remolque, grúas, plataformas fijas o móviles o balsas.

No se incluyen en este concepto, las obras portuarias, aunque se internen en el agua o floten sobre ella.

El concepto de nave comprende tanto el casco como la maquinaria, así como las pertenencias fijas o movibles que la complementan.

Art. 845.- La nave es un bien mueble, pero en ciertas materias expresas se le aplican las disposiciones sobre los inmuebles. Las naves responden de las deudas del propietario privilegiadas sobre la misma nave, y pueden ser perseguidas por los respectivos acreedores aunque esté en poder de tercero.

Art. 846.- La nave conserva su identidad, aun cuando los materiales que la forman o su nombre sean sucesivamente cambiados.

Sección II
DE LOS PROPIETARIOS DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

Art. 847.- La propiedad de las naves y artefactos navales puede recaer sobre toda persona natural o jurídica que de conformidad con la ley tenga capacidad legal para adquirir, ya sea

como propietario, copropietario o partícipe. Si la propiedad se ejerce sobre una nave mercante, el propietario debe tener capacidad para ejercer el comercio.

Art. 848.- Además de los modos de adquirir la propiedad establecidos en el Código Civil, la propiedad o dominio de una nave puede ser adquirido por la persona que ha encargado su construcción, en el momento que señale el contrato respectivo, o por el que la construye para sí. También puede adquirirse por el acreedor, conforme a las reglas del derecho internacional; y por el Estado, en el caso de decomiso, previa declaración judicial.

Art. 849.- La enajenación de naves y la constitución de derechos reales sobre ellas, se efectuarán como que si las naves fueran bienes inmuebles. En ese sentido, se realizará mediante escritura pública, y se inscribirá la transferencia o el gravamen en el registro de naves que llevará la Capitanía del Puerto de la jurisdicción respectiva. Para las naves menores de diez (10) toneladas de registro bruto, tanto la transferencia como el establecimiento del gravamen, se harán por escrito y la firma de los otorgantes será reconocida por notario público.

Art. 850.- Los actos y contratos sobre esta materia que se otorguen en el extranjero se regirán por la ley del lugar de su otorgamiento. La transferencia del dominio y la constitución de derechos reales que puedan producir efecto en el Ecuador, deberán constar en instrumentos escritos, cuyas firmas estén reconocidas por notario público y legalizadas ante un agente diplomático del Ecuador o por apostilla y, además, se inscribirán y anotarán en los registros de la Capitanía del Puerto respectiva.

Art. 851.- Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, pertenecerán, salvo pacto en contrario, íntegramente al comprador los fletes que aquella devengue en el viaje, desde que recibió su último cargamento.

Pero, si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor. Las partes, sin embargo, podrán estipular modalidades diversas.

Art. 852.- La venta judicial de una nave, sea voluntariamente o forzosa, se hará en la forma y con las solemnidades que se establecen en la ley para el remate de los inmuebles o muebles, según corresponda según su tonelaje, acorde a las normas sobre enajenación de naves de esta sección.

Art. 853.- La adquisición de una nave por prescripción se regirá por las reglas relativas a los inmuebles.

Art. 854.- Las disposiciones de este título se aplicarán también a los artefactos navales, sean éstos fijos o flotantes, en lo que les sean pertinentes.

Sección III
DE LA COPROPIEDAD

Art. 855.- La copropiedad de naves no constituye una sociedad, sino una comunidad que se rige por las normas del derecho común, sin perjuicio de las reglas supletorias que se expresan en el presente capítulo.

Art. 856.- Cuando los copropietarios de una nave, sin adoptar la forma de una de las sociedades de derecho, asumen las funciones de armador, se considerará constituida una comunidad de coparticipación.

Los copartícipes pueden regular convencionalmente sus obligaciones y derechos recíprocos, pero el contrato no tiene efecto contra terceros si el respectivo documento no estuviere inscrito en el registro de la propiedad naval de la Capitanía del Puerto correspondiente.

En defecto de la inscripción responden frente a los terceros los copartícipes solidariamente.

La responsabilidad a que se refiere este artículo no afecta el ejercicio de los privilegios que existan sobre la nave, ni el derecho de los copartícipes a limitar su responsabilidad.

Art. 857.- Los copropietarios pueden designar un representante, requiriéndose la unanimidad cuando la designación recaiga en una persona que no sea uno de ellos. La designación puede ser dejada sin efecto por la simple mayoría tomada en base de sus respectivas participaciones.

Art. 858.- La persona designada de conformidad con el artículo anterior representa a la comunidad judicial y extrajudicialmente, con las facultades especiales que aquella le confiera mediante documento que debe ser inscrito en el registro de naves de la Capitanía del Puerto respectiva, para tener efectos contra terceros.

Art. 859.- Los copropietarios son responsables solidaria y civilmente de los hechos y actos que estos expresamente han instruido al capitán, y por las obligaciones que contraiga con relación a la nave y a la expedición.

Art. 860.- Todo copropietario debe anticipar en proporción de sus partes, las sumas necesarias para gastos de armamento, equipamiento y aprovisionamiento de la nave, y es responsable, en la misma proporción, de las obligaciones que se contraigan por motivo del viaje, viajes o expediciones a emprender o durante su desarrollo.

Art. 861.- Las utilidades y pérdidas resultantes de cada viaje se distribuirán al final del mismo entre los copropietarios, en proporción a su respectiva parte, salvo lo dispuesto en el contrato de sociedad, si lo hubiere.

Capítulo III
DE LOS SUJETOS EN LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO

Sección I
DEL ARMADOR O NAVIERO

Art. 862.- El armador o naviero es la persona natural o jurídica, propietaria o no de una nave, que asume su gestión náutica y su operación comercial, ya sea directamente o a través de otra persona distinta a este.

Se presumirá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus navieros o armadores, salvo prueba en contrario.

Operador es la persona que sin tener la calidad de armador, en virtud de un contrato, ejecuta a nombre propio o en el del naviero los contratos de transporte u otros para la explotación de naves soportando las responsabilidades consiguientes.

Los términos armador y naviero para los efectos de este Código se consideran sinónimos.
Art. 863.- La responsabilidad del armador por sus actos o hechos personales, ajenos a su actividad o comercio marítimo, o la que derive de hechos de sus dependientes, que ocurran en tierra bajo las mismas circunstancias, no está sujeta a las disposiciones de este libro.
Art. 864.- El armador responde civilmente por las obligaciones contraídas por el capitán que conciernen a la nave y a la expedición. Asimismo, responde por los daños o perjuicios causados a terceros por la nave, hechos del capitán, oficiales o de su tripulación.
Art. 865.- El armador no responde en los siguientes casos:

a) Si prueba que los hechos del capitán, de los oficiales o tripulación son ajenos a la nave o a la expedición;

b) Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice o copartícipe de los hechos del capitán, oficiales o tripulación;

c) Si se trata de hechos ejecutados por el capitán en su calidad de delegado de la autoridad pública; y,

d) En los casos expresamente previstos en este Código y otras leyes incluyendo normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador.
Art. 866.- El armador tiene derecho a limitar su responsabilidad, excepto cuando este Código o la ley se lo prohíba expresamente.
Art. 867.- El hecho de invocar limitaciones de responsabilidad, no implica, ni genera reconocimiento de la misma. Las disposiciones de este Código relativas a limitaciones de responsabilidad del armador, no se aplican a las obligaciones que se deriven de sus respectivas obligaciones laborales.
Art. 868.- Si el armador de una nave tiene un crédito en contra de un acreedor suyo por perjuicios resultantes del mismo hecho, se compensarán los respectivos créditos y las disposiciones de este párrafo solo se aplicarán a la diferencia que resultare.
Art. 869.- Las sumas a las cuales el armador puede limitar su responsabilidad en los casos previstos en esta sección, y el método que debe usar para ejercer tal derecho a limitar su responsabilidad, ya sean éstas relacionados con muerte o lesiones corporales, o a daños o averías a las cargas o mercancías, o a daños y averías a otras embarcaciones o al ambiente, se calcularán con arreglo a los métodos y cuantías establecidos por las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador.

Sección II
DEL CAPITÁN

Art. 870.- El capitán es la máxima autoridad de la nave. Se encarga de su gobierno y gestión, y está investido de las atribuciones y obligaciones establecidas en este Código y demás normas legales.

En el desempeño de su cargo está facultado para ejercer las funciones técnicas, profesionales y comerciales que le sean propias.
Art. 871.- Salvo acuerdo o disposición legal en contrario, el capitán de una nave es siempre designado por el armador.
Art. 872.- El capitán es representante del propietario de la nave o del armador en su caso. Para los efectos de las acciones reales que se presenten en contra de la nave, el capitán también representa a la nave misma. Es también responsable del manejo y cuidado de la carga y resultado de la expedición. Para los efectos de las averías, salvamento y otros riesgos, el capitán también puede representar a los intereses de la carga.
Art. 873.- El capitán de la nave es el encargado del orden y disciplina a bordo, debiendo adoptar las medidas para el logro de estos objetivos.
Art. 874.- El capitán, aun cuando tenga la obligación de emplear los servicios de practicaje y pilotaje, será siempre responsable directo de la navegación, maniobras y gobierno de la nave, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico o piloto por deficiente asesoramiento.

La autoridad del capitán no está subordinada a la de estos, en ninguna circunstancia.
Art. 875.- Será obligación preferente del capitán, vigilar en persona el gobierno de la nave a la arribada y al zarpe de los puertos, o durante la navegación en los ríos, canales o zonas peligrosas aunque esté a bordo el práctico o piloto.
Art. 876.- Los deberes, atribuciones y responsabilidades que se establecen para el capitán en este Código, son aplicables a toda persona que asuma o desempeñe el mando de una nave, sin que ello signifique liberar de responsabilidad al capitán.
Art. 877.- El capitán debe mantener a bordo el diario de navegación o bitácora, así como los demás libros y documentos exigidos por las leyes, reglamentos y usos del comercio marítimo, debiendo asentarse en ellos los datos y hechos que las mismas normas prescriben.

Estarán además bajo su custodia los instrumentos que registren datos relacionados con la navegación y la explotación comercial de la nave.
Art. 878.- El libro bitácora o diario de navegación tiene el valor de un instrumento público, siempre que las anotaciones en él estampadas lleven la firma del oficial de guardia y estén autenticadas por el capitán de la nave.

Estas anotaciones no deben tener espacios en blanco, ni enmiendas ni alteraciones.

Las anotaciones también podrán estamparse por medios mecánicos o electrónicos, siempre que éstos garanticen la fidelidad o permanencia de los datos consignados en tales libros de bitácoras.
Art. 879.- Son obligaciones del capitán, entre otras, sea que las cumpla personalmente o por miembros de la dotación o personal en tierra bajo su autoridad, las siguientes:

a) Verificar que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad, antes de emprender el viaje y durante toda la expedición;

b) Cumplir con todos los instrumentos internacionales, leyes y reglamentos marítimos, pesqueros, sanitarios, aduaneros, de policía, laborales y demás que sean aplicables;

c) Supervisar todo lo relacionado con la estabilidad de la nave y con la carga, estiba y desestiba de la misma;

d) Emitir en su oportunidad los respectivos conocimientos de embarque, que por delegación, también podrán ser emitidos y suscritos por el respectivo agente naviero;

e) Utilizar los servicios de un práctico cuando la ley, los reglamentos o su criterio lo justifique;

f) Realizar las anotaciones correspondientes en los conocimientos de embarque acerca de las averías, mermas o daños que observe en la carga o que se produzcan por el manejo de la misma al momento del embarque;

g) Dar aviso de inmediato al armador por el primer medio a su alcance, de todo embargo o retención que afecte a la nave y tomar las medidas aconsejables para el mantenimiento de esta, así como el de la carga y prestar la debida atención a los pasajeros;

h) Celebrar con la autorización del armador o de su agente debidamente facultado, contratos de fletamento o de transporte de mercancías;

i) El capitán podrá representar judicialmente al armador, para preservar sus derechos y ejercer las acciones que competan a la nave y a la expedición; esta representación podrá ser ejercida por otra persona designada por el armador;

j) Prestar la asistencia o el auxilio a que esté obligado por las leyes y la costumbre; y,

k) Emitir la nota de protesta por los accidentes o daños que sufra la nave o la carga, o de cualquier hecho que pueda comprometer su responsabilidad, la de la nave, la de sus armadores y propietarios o de la expedición en su conjunto.

Art. 880.- El capitán tiene en representación del armador o del propietario de la nave, la custodia de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, y está obligado a cuidar de su correcta manipulación en las operaciones de carga y descarga, de su buena estiba, de su custodia y conservación, y de su adecuada entrega en el puerto de destino.

Art. 881.- El capitán, dentro de sus posibilidades, debe mantenerse durante el viaje en continuo contacto con el armador, para tenerlo informado de todos los acontecimientos, relativos a la expedición, y requerirle instrucciones en los casos que sean necesarios.

Art. 882.- Las facultades, atribuciones y obligaciones del capitán se rigen por la ley ecuatoriana.

Sección III
DE LOS AGENTES

Art. 883.- Los agentes navieros se dividen en: agente de la nave y en agente de la carga.

a) Son agentes de la nave, las personas naturales o jurídicas que representan al armador en los actos y trámites relativos al arribo o al zarpe de la nave en puertos ecuatorianos.

b) Son agentes de la carga, las personas naturales o jurídicas que representan a los intereses de la carga en las gestiones y trámites relativos al embarque o en el desembarque de la carga en puertos ecuatorianos.

Art. 884.- Los agentes de la nave o de la carga, no responden por los actos de sus mandantes. No son responsables por las operaciones propias de las naves, ni por los accidentes, abordajes o varaduras que sufran las naves. Tampoco responden por las pérdidas o mermas que sufran las mercancías cuando estén bajo la custodia de la nave.

Art. 885.- Las relaciones entre el agente y sus mandantes, se regirán por lo estipulado en los contratos respectivos, y en su defecto o a falta de pacto o acuerdo expreso le será aplicable la legislación sobre el mandato.

Art. 886.- Solo podrá desempeñarse como agente quien tenga matrícula de agencia naviera otorgada por la autoridad portuaria y del transporte marítimo y fluvial competente, cumpliendo con los requisitos señalados en la ley de la materia.

Art. 887.- El mandato o nominación para actuar como agente en los casos de que trata este párrafo podrá constar por convenio privado, telegrama, télex, fax, correo electrónico o cualquier otro medio escrito idóneo.

Art. 888.- Los agentes están facultados para representar a su mandante en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento. Así también pueden suscribir a nombre del armador o del operador, los conocimientos de embarque marítimos. Podrán además, designar al agente de las naves que opere su mandante.

Un mismo agente podrá representar a uno o más navieros o armadores.

Art. 889.- El agente naviero, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave, se entenderá investido de representación suficiente para todos los efectos subsecuentes, sin perjuicio de acreditar su calidad de mandatario.

El agente naviero que realice ante las autoridades las gestiones necesarias para el arribo y zarpe de una nave o desde puerto nacional, tiene la representación de su dueño, armador o capitán, para todos los efectos y responsabilidades que emanan de la atención de la nave.

Art. 890.- El agente naviero en representación del armador, dueño, explotador o capitán de la nave podrá prestar directamente o a través de terceros uno o varios de los servicios relativos a la atención de la nave en puerto tales como:

a) Recibir y asistir al arribo a un puerto, a la nave que le fuere consignada;

b) Preparar en cuanto sea necesario el alistamiento y expedición de la nave, practicando las

diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente en todo lo que fuere menester;

c) Practicar todas las diligencias, que sean necesarias para obtener el despacho de la nave;

d) Practicar las diligencias necesarias para dar estricto cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad del estado, en el ejercicio de sus funciones;

e) Prestar la asistencia requerida por el capitán de la nave;

f) Contratar al personal necesario para la atención y operación de la nave en puerto;

g) Recibir las mercancías para su desembarque, en conformidad con la documentación pertinente;

h) Atender y supervigilar las tareas de carga y descarga, incluyendo la estiba y desestiba de las mercancías;

i) Recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios; y,

j) Firmar como representante del capitán, o de quienes estén operando comercialmente la nave, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria.

Art. 891.- El agente naviero podrá recibir a nombre del naviero, armador, explotador o capitán que tengan su domicilio en el extranjero, las notificaciones y citaciones emitidas dentro de un proceso judicial o administrativo, siempre que sean emitidas por autoridad competente. El agente estará en la obligación de hacerla llegar al naviero, armador, explotador o capitán, la respectiva notificación o citación que reciba, dentro del plazo máximo de treinta días. Una vez transcurrido dicho plazo el agente naviero, notificará al juez emisor de la notificación o citación, del esfuerzo realizado para notificar al demandado extranjero. Hecho lo cual, se entenderá que los demandados han sido debidamente notificados o citados y que el proceso en Ecuador podrá válidamente continuar.

En general podrá realizar todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación, sin perjuicio de las instrucciones específicas que le confieren sus mandantes.

Art. 892.- El capitán, propietario o armador podrán nombrar como su agente a una persona distinta, cuando este último haya sido designado por el fletador, de acuerdo a las facultades del contrato de fletamento.

Art. 893.- El agente naviero responderá ante la autoridad marítima o portuaria, por las obligaciones de su representado, en todo lo relacionado con el pago de tasas e impuestos portuarios.

Art. 894.- El agente naviero, en su primera presentación solicitando la atención de una nave ante la autoridad de puerto de un arribo, deberá indicar el domicilio del armador. En caso que no diere cumplimiento a esta obligación o proporcionare maliciosamente información falsa, responderá personalmente de las obligaciones por él contraídas a nombre de su representado.

Capítulo IV
DE LA HIPOTECA NAVAL, DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS Y EMBARGO PREVENTIVO DE NAVES

Art. 895.- Para efectos del presente título, se entiende por:

Acreedor: Toda persona que alegue un crédito marítimo.

Autoridad competente: La entidad competente que cumpla con las funciones de registro de naves en el Ecuador, o fuera de él, incluyendo a los cónsules de acuerdo con la ley.

Crédito marítimo: Los créditos definidos y establecidos en las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en la República del Ecuador.

Embargo: Toda inmovilización o restricción a la salida de una nave, impuesta como medida cautelar por resolución de juez competente, en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de una nave para la ejecución de una sentencia, u otro instrumento ejecutoriado. Puede también ser denominado embargo o secuestro preventivo.

Fletamento a casco desnudo: El contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control pleno de la nave, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período del arrendamiento.

Organismo nacional competente: La autoridad marítima nacional.

País del pabellón: El estado ante cuya autoridad competente ha sido obtenida o concedida la inscripción de la nave y cuya bandera enarbola la nave estando autorizada para ello.

Persona: Toda persona natural o jurídica o toda entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en sociedad, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

Propietario: La persona natural o jurídica que aparece como tal en el registro de naves del Estado del pabellón o en el registro originario o subyacente.

Tribunal: Toda autoridad judicial competente.

Sección I
DE LA HIPOTECA NAVAL

Art. 896.- Las naves pueden ser objeto de hipoteca naval, siempre que se encuentren debidamente inscritas en el registro de naves.

La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente a las naves al cumplimiento de la obligación para cuya seguridad se constituye.

Art. 897.- La hipoteca naval se constituye por escritura pública y debe inscribirse en el respectivo registro de naves para que surta los efectos que la presente Ley le reconoce. Las hipotecas navales no serán válidas ni oponibles a terceros hasta que no se haya practicado su inscripción en el registro de naves respectivo.

Asimismo, será necesaria la escritura pública para la inscripción de los actos y contratos en cuya virtud se modifiquen o extingan las hipotecas.

Art. 898.-Cuando la hipoteca naval se otorgue fuera del territorio ecuatoriano, la forma del acto se regirá por la ley del lugar de su otorgamiento, pero para que pueda producir efectos en el Ecuador, deberá, constar por escrito de fecha cierta, con las firmas de sus otorgantes o la firma del notario o fedatario público que intervenga, autenticadas o legalizadas por el cónsul competente o apostillada; y, además contendrá la información a que se refiere el artículo siguiente.

Art. 899.- El instrumento de constitución de la hipoteca naval deberá contener:

a) Nombres, apellidos, nacionalidad y domicilio del acreedor y del deudor y, si se trata de personas jurídicas, su denominación o razón social y domicilios, así como el registro en que se encuentren inscritos;

b) Nombre, número, clase, distintivo de llamada y matrícula de la nave;

c) Arqueo bruto, eslora máxima y demás características principales de la nave;

d) Los pactos en virtud de los cuales se acuerde expresamente la extensión de la garantía a los fletes, indemnizaciones, o en los que, de cualquier modo, se delimite el objeto de la garantía;

e) La fecha y la naturaleza del contrato por el que se crea la hipoteca o naturaleza del crédito que garantiza la hipoteca;

f) El monto o, en su caso, cantidad máxima de la obligación para cuya seguridad se constituye la hipoteca, así como los intereses convenidos, plazo, lugar forma de pago; o la forma de determinar dicho monto en caso de ser una cantidad indeterminada; y,

g) Los demás pactos válidos.

Art. 900.- La hipoteca naval se extiende de pleno derecho a las partes integrantes como el casco, maquinaria y todas aquellas que no pueden ser separadas de éste sin alterarlo sustantivamente; y a las pertenencias de la nave, como los equipos de navegación, aparejos,

repuestos y otros similares, que sin formar parte del mismo, están afectos a su servicio en forma permanente.

Art. 901.- Si se tratara de la hipoteca de una nave en construcción, el instrumento de constitución deberá contener los mismos requisitos señalados en esta Ley, salvo los mencionados en el inciso segundo, que se sustituirán por la individualización del astillero o lugar de construcción; la fecha en que se inició la construcción y aquella en que se espera que termine; el hecho de haberse invertido al menos la tercera parte de su valor presupuestado y el número de construcción asignado.

Art. 902.- Para los efectos de lo establecido en el artículo anterior y salvo pacto en contrario, se considerarán además partes integrantes de la nave y sujetos a la garantía, los materiales, equipos y elementos de cualquier naturaleza, susceptibles de ser individualizados como especies o cuerpos ciertos, que se hallen acopiados o depositados en el astillero y que estuvieren destinados a la construcción, aun cuando no hayan sido todavía incorporados a la obra principal, con tal de que dichos materiales, equipos o elementos sean suficientemente identificados en el instrumento de constitución de la hipoteca.

Art. 903.- La fecha y hora de inscripción de la hipoteca naval en el registro de naves correspondiente determinará la prelación del crédito.

Art. 904.- Los acreedores de hipotecas navales conservan su derecho a solicitar el embargo y remate de la nave gravada para el pago de su crédito, aunque aquella haya pasado al dominio de un tercero con justo título y de buena fe.

Art. 905.- Salvo que la nave hubiere sido reparada, el acreedor hipotecario podrá ejercer sus derechos sobre los siguientes créditos de que sea titular el deudor:

a) Indemnizaciones por daños materiales ocasionados a la nave;

b) Contribución por avería común por daños materiales sufridos por la nave;

c) Indemnizaciones por daños provocados a la nave con ocasión de servicios prestados en el mar; y,

d) Indemnizaciones de seguro por pérdida total o por averías sufridas por la nave.

Art. 906.- El acreedor hipotecario podrá ejercer su derecho contra la nave o naves gravadas en cualquiera de los casos siguientes:

a) Al vencimiento del plazo estipulado para el pago del crédito que la hipoteca garantiza;

b) Al vencimiento del plazo estipulado para el pago de los intereses de la obligación principal;

c) Cuando el deudor sea declarado en insolvencia;

d) Cuando cualquiera de las naves hipotecadas sufriere deterioro que lo inutilice para navegar;

e) Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias en el contrato al que accede la hipoteca, así como todas aquellas que produzcan el efecto de hacer exigible el cumplimiento de la obligación que la hipoteca garantiza; o,

f) Cuando existiendo dos o más naves afectas al cumplimiento de una misma obligación, ocurriese la pérdida de cualquiera de dichas naves, salvo pacto en contrario.

Art. 907.- En cualquiera de los casos previstos en el artículo anterior, así como cuando con su conducta el deudor hipotecario ponga en peligro la nave hipotecada, el acreedor hipotecario tendrá derecho a entrar en posesión de la nave y a explotarla comercialmente con la diligencia ordinaria requerida. Los frutos de esta explotación deberán aplicarse primero a los intereses, a los gastos y luego al capital, de acuerdo al rango de preferencia.

Para obtener la posesión de la nave el acreedor hipotecario podrá solicitar su embargo de acuerdo con las normas contenidas en el presente capítulo.

Ejecutado el embargo, el juez competente ordenará la entrega de la posesión de la nave en favor del acreedor hipotecario. Igual procedimiento podrá seguir el propietario para recuperar la posesión de la nave, una vez que la obligación haya sido íntegramente cancelada.

Toda cuestión relacionada con la explotación de la nave hipotecada se tramita mediante el proceso más expedito o sumario normado por la legislación procesal nacional respectiva.

Art. 908.- El acreedor hipotecario que al entrar en posesión de la nave hipotecada abuse de ésta, es responsable de su pérdida o deterioro, aun por caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 909.- En caso de incumplimiento el acreedor hipotecario que ha tomado posesión de la nave, puede proceder a la venta directa de la nave hipotecada en la forma pactada al constituirse la obligación.

Alternativamente o a falta de pacto, el acreedor hipotecario podrá optar por la ejecución forzosa de la nave de conformidad a lo normado por la legislación.

Art. 910.- Si la nave hipotecada estuviese afecta a uno o más gravámenes adicionales a la hipoteca que dio lugar a la venta directa, el acreedor hipotecario deberá consignar a la orden del juez competente, el importe de la venta menos los gastos, dentro de los tres días término siguientes al cobro de dicho precio. En este caso, el juez notificará a los acreedores y resolverá sobre la aplicación del producto de la venta, de acuerdo a lo que disponga la legislación procesal nacional respectiva.

Art. 911.- Cuando se constituya más de una hipoteca sobre la misma nave, el segundo y subsiguientes acreedores hipotecarios para proceder a la venta directa de la nave, deberán obtener el consentimiento de todos los acreedores hipotecarios que los precedan. Si no hubiese acuerdo sólo procederá la ejecución forzosa de la nave con arreglo al proceso de ejecución de garantías.

Art. 912.- Son aplicables supletoriamente a la hipoteca naval, las normas sobre hipoteca contenidas en el Código Civil.

Art. 913.- El reconocimiento por los tribunales nacionales de las hipotecas y gravámenes análogos constituidos sobre naves extranjeras, quedará subordinado al cumplimiento de los requisitos siguientes:

a) Que hayan sido constituidos e inscritos en un registro público, de conformidad con la legislación del país;

b) Que dicho registro sea de libre consulta por el público y que se pueda solicitar y obtener del registrador extractos y copias de sus asientos; y,

c) Que en el registro se especifique como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que ha sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado si la legislación ecuatoriana estableciere ese requisito o si ese importe se especifica en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del Estado donde se constituyó la hipoteca o el gravamen, determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

Sección II
DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS SOBRE LA NAVE

Art. 914.- Los privilegios marítimos gravan especial y realmente la nave sin necesidad de publicidad registral, y lo siguen aunque éste cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa de la nave.

Art. 915.- Las convenciones internacionales suscritas y ratificadas por la República del Ecuador definen y establecen cuales son los créditos que están garantizados con un privilegio marítimo sobre la nave.

Art. 916.- El rango de preferencia de los créditos marítimos está determinado en las convenciones internacionales suscritas y ratificadas por la República del Ecuador.

Art. 917.- Los privilegios marítimos son accesorios al crédito al que garantizan, por lo que nacen y se extinguen con él.

La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo o la subrogación en los derechos del titular del crédito, importa simultáneamente la cesión de ese privilegio marítimo o la subrogación en los derechos que éste lleva aparejados.

Sin embargo, no puede cederse el rango de los privilegios marítimos.

Art. 918.- Los acreedores de créditos garantizados con privilegios marítimos no podrán subrogarse en los derechos del propietario de la nave a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro.

Art. 919.- Antes de la ejecución forzosa de la nave el juez dispondrá que se notifiquen, por lo menos con treinta días de anticipación, a las siguientes personas:

a) A la autoridad competente del país del pabellón;

b) A la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad de la nave;

c) A todos los beneficiarios de las hipotecas y gravámenes inscritos;

d) A todos los titulares de los privilegios marítimos mediante edictos con arreglo a lo dispuesto por la legislación procesal nacional.

Art. 920.- La notificación de que trata el artículo anterior, como mínimo expresará:

a) La fecha y el lugar de la venta forzosa y las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la venta forzosa, que la autoridad que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas;

b) Si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudieran determinarse con certeza, la fecha aproximada, el lugar previsto y las demás circunstancias de dicha venta, que la autoridad que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas;

c) Si la notificación se hace de conformidad con el inciso segundo del párrafo anterior, se notificarán asimismo la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa cuando fueren conocidos pero, en cualquier caso, como mínimo siete días antes de la venta forzosa;

d) La notificación a que se refiere la letra b) de este artículo se hará por escrito y se practicará a las personas interesadas que se indican en la letra a), si fueren conocidas, bien por correo certificado, bien por medio de comunicación electrónica o por cualquier otro medio idóneo que dé lugar a un acuse de recibo;

e) La notificación a que se refiere este artículo se hará por escrito y se practicará, bien por correo certificado o por otro medio de comunicación electrónico u otro medio idóneo que dé lugar a un acuse de recibo, a las personas interesadas. Asimismo, la notificación se practicará por edictos publicados en periódicos del país en el que se realice la venta forzosa y, si la autoridad que proceda a la venta forzosa lo estimare conveniente, en otras publicaciones.

Art. 921.- Como consecuencia de la ejecución forzosa de la nave, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, así como todos los privilegios marítimos y otras cargas de cualquier género que pesen sobre la nave, quedarán sin efecto siempre que:

a) En el momento de la ejecución forzosa la nave se encuentre dentro de la jurisdicción nacional; y,

b) La ejecución forzosa se haya efectuado de conformidad con los requisitos previstos en la presente Ley.

Art. 922.- Las costas y gastos causados en el embargo preventivo o en la ejecución y subsiguiente venta de la nave se pagarán en primer lugar con el producto de la venta. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, el costo de la conservación de la nave y la manutención

de la tripulación, así como los sueldos y otras cantidades y los gastos realizados desde el momento del embargo preventivo o de la ejecución. El remanente se repartirá de conformidad con el orden prelativo establecido en la presente Ley, en la cuantía necesaria para satisfacer los créditos respectivos. Satisfechos todos los acreedores presentes en el procedimiento, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario y, de ser necesario, será libremente transferible al extranjero.

Art. 923.- En caso de venta forzosa de una nave varada o hundida tras su remoción por orden de la autoridad marítima, en interés de la seguridad de la navegación o de la protección del medio ambiente marino, los gastos se pagarán en primer lugar con el producto de la venta antes que todos los demás créditos que están garantizados con un privilegio marítimo sobre la nave.

Art. 924.- Una vez vendida la nave en la venta forzosa, la autoridad competente librará, a instancia del comprador, un certificado que acredite que la nave se vende libre de toda hipoteca, gravamen inscrito o privilegio, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo.

A la presentación de ese certificado, el registrador de naves estará obligado a cancelar todas las hipotecas y demás gravámenes inscritos, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y a inscribir la nave a nombre del comprador o a librar certificación de baja en el registro a los efectos del registro en otro estado, según sea el caso.

Art. 925.- El constructor y el reparador de naves gozan de un derecho de retención para garantizar los créditos por la construcción o reparación de la nave. Este derecho de retención se regula por las normas del derecho común, pero los privilegios marítimos enumerados y las hipotecas navales inscritas en el registro con anterioridad a la inscripción del derecho de retención, tendrán preferencia en el pago de los créditos que garantizan.

Art. 926.- El orden de prelación entre la hipoteca naval, los privilegios marítimos y el derecho de retención de que trata el presente título, son también de aplicación a las naves en construcción.

Sección III
DEL EMBARGO PREVENTIVO DE NAVES

Art. 927.- Solo se podrá embargar una nave o levantar su embargo por resolución judicial de un juez competente.

Asimismo, solamente se podrá embargar preventivamente una nave, solo en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

Art. 928.- Con sujeción a la presente sección, una nave podrá ser embargada preventivamente en Ecuador a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de jurisdicción o una cláusula de arbitraje contenida en cualquier contrato aplicable o de otra forma, el crédito marítimo por el que se solicite el embargo preventivo, deba someterse a la jurisdicción de los tribunales extranjeros, o a un tribunal de arbitraje, o deba regirse por la ley de otro Estado.

Art. 929.- Podrán solicitar el embargo preventivo todas las personas que posean capacidad procesal de acuerdo con la legislación nacional.

Art. 930.- El procedimiento relativo al embargo preventivo de una nave, o al levantamiento de ese embargo, se regirá por la legislación nacional.
Art. 931.- El embargo preventivo de toda nave con respecto al cual se alegue un crédito marítimo, procederá de acuerdo y con arreglo a lo establecido en las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internaciones sobre embargo preventivo de naves suscritos y ratificados por la República del Ecuador.
Art. 932.- Una nave que haya sido embargada será liberada cuando se haya presentado garantía suficiente en forma satisfactoria.

La persona que haya presentado una garantía en virtud de las disposiciones del presente artículo, podrá en cualquier momento solicitar al juez su reducción, modificación o cancelación.
Art. 933.- A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el juez determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor de la nave embargado.
Art. 934.- La solicitud de levantamiento del embargo de la nave previa constitución de garantía, no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.
Art. 935.- El juez competente podrá, como condición para decretar el embargo de una nave o, hecho éste, para autorizar su mantenimiento, imponer al acreedor que solicite o que haya obtenido el embargo de la nave, la obligación de prestar la garantía de la clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el juez competente para responder de los perjuicios que puedan irrogarse como responsable al acreedor, en particular pero no exclusivamente, la pérdida o el daño que puedan ocasionarse al demandado:

a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o,

b) Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.
Art. 936.- Las normas del presente capítulo se aplicarán a toda nave nacional o extranjera que navegue dentro de la jurisdicción del Ecuador.

Este capítulo no se aplicará a las naves de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otras naves pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente, en ese momento, a un uso público no comercial.

Asimismo, las disposiciones de este capítulo no afectarán la aplicación de las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en Ecuador que establezcan una limitación de responsabilidad.

Capítulo V
DE LOS CONTRATOS PARA LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE LAS NAVES

Sección I
REGLAS GENERALES

Art. 937.- Para los fines de este título, los contratos para la explotación comercial de las naves se clasifican, entre otros, en los siguientes:

a) Contratos de fletamento;

b) Contratos de transporte marítimo;

c) Contrato de pasaje; y,

d) Contrato de remolque marítimo fluvial y lacustre.

Lo anterior, según sea la naturaleza y extensión de las obligaciones del fletante o armador, o las obligaciones del transportador, en su caso.

Art. 938.- Cuando el propietario o armador pone la nave a disposición de otro, para que éste la use según su propia conveniencia dentro de los términos estipulados, el contrato toma el nombre de fletamento. El que pone la nave a disposición de otro se denomina fletante y el que la usa, fletador.

Cuando el propietario o armador de la nave asume la obligación de embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, conducirlas y entregarlas en lugares también determinados, el contrato toma el nombre de transporte de mercancías por mar o contrato de transporte marítimo.

El transporte por mar que se inicie, incluya o termine con etapas fluviales, se regirá por las reglas de este título.

Art. 939.- Se entenderá por celebrado un contrato entre las partes que se describen en este título, cuando quien debe prestar su aceptación así lo exprese de manera fehaciente.

Art. 940.- El contrato de fletamento debe siempre celebrarse por escrito. Las condiciones y efectos del fletamento serán establecidas por las partes en el contrato respectivo, caso contrario estarán a lo establecido en la ley.

La formalidad dispuesta en el inciso anterior no se aplicará a los fletamentos de naves de menos de cincuenta toneladas de registro bruto.

Art. 941.- La expresión por “escrito” que se emplea en el artículo precedente comprende cualquier forma escrita que pueden ser sujeto de prueba y que pueda evidenciar un acuerdo, incluyendo pero no limitándose a correos electrónicos, faxes, mensajes y cualquier otro medio idóneo previsto en este Código para el perfeccionamiento del consentimiento.

Art. 942.- Cuando no se pueda justificar el fletamento por alguna de las formas señaladas en los artículos precedentes, las relaciones entre las personas que hubieren intervenido y sus efectos, se regirán por las disposiciones de este libro.

Sección II
SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Art. 943.- Las normas sobre el contrato de transporte marítimo que se disponen más adelante serán mandatorios para las partes, salvo en las materias en que este Código y la ley expresamente autoricen lo contrario.

Sección III
DE LOS FLETAMENTOS

Subsección I
NORMAS GENERALES

Art. 944.- En ausencia de cláusulas expresas en un contrato de fletamento, sus efectos en Ecuador se regirán por la ley ecuatoriana. Esta disposición no se contrapondrá a la aplicación de las disposiciones de tratados internacionales vigentes para el Ecuador.

Art. 945.- El fletador puede subfletar la nave o utilizarla en el transporte de mercancías por mar, salvo prohibición expresa en el contrato, subsistiendo su responsabilidad para con el fletante por las obligaciones resultantes del contrato de fletamento.

El subfletamento no generará relación alguna entre el fletante y el subfletador. No obstante, si hubiere fletes insolutos de parte del fletador con el fletante, éste podrá accionar en contra del subfletador, cargador o embarcador, o consignatario, por la parte del flete que estuviere aún pendiente de pago.

Art. 946.- Si la nave fuere enajenada, deberá cumplirse el viaje que estuviere en ejecución, en la forma establecida en el contrato respectivo, sin perjuicio de los derechos del comprador.

Art. 947.- El contrato de fletamento debe celebrarse por escrito, y podrá comunicarse a través de télex, telefax, correo electrónico o cualquier otro medio idóneo; y si fuere por documento privado, se harán de él tantos ejemplares cuantas sean las partes involucradas y debe expresar:

a) La clase, nombre y tonelaje de la nave;

b) Su bandera y el lugar de su matrícula;

c) Nombre y domicilio del fletante y fletador;

d) Objeto del contrato;

e) Plazo del contrato;

f) El nombre del capitán y su respectivo domicilio;

g) Si se fleta toda la nave o parte de ésta, la capacidad, el número de toneladas o la cantidad, peso o medida que se obligan respectivamente a cargar y recibir;

h) Los lugares y tiempo convenidos para la carga y descarga;

i) El precio convenido y el tiempo de su pago;

j) La indemnización que se pacte para los casos de demora; y

k) Cualquier otra estipulación en que convengan los contratantes.

Art. 948.- Los contratos de fletamento son:

a) Fletamento por tiempo ("time-charter", por su nombre en el contexto internacional);

b) Fletamento por viaje, ("voyage-charter", por su nombre en el contexto internacional) que podrá ser total o parcial, y;

c) Fletamento a casco desnudo ("bareboat-charter", por su nombre en el contexto internacional).

En las demás modalidades de los fletamentos se estará a lo convenido por las partes y, en su defecto, a las normas de este Código o en la Ley.

Subsección II

DEL FLETAMENTO POR TIEMPO

Art. 949.- Fletamento por tiempo es un contrato por el cual el armador o naviero, conservando su tenencia, pone la nave armada a disposición de otra persona para realizar la actividad que ésta disponga, dentro de los términos estipulados, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete por todo el lapso convenido o calculado a tanto por día, mes o año.

Art. 950.- Son características propias del contrato de fletamento por tiempo:

a) Nombre y domicilio del fletante y del fletador;

b) Plazo del contrato;

c) Objeto del contrato;

d) Individualización de la nave, sus características y en especial su aptitud para el objeto contratado, capacidad de carga y velocidades;

e) El flete y sus modalidades de pago;

f) Duración del contrato; y,

g) Una referencia a la actividad que el fletador se propone desarrollar con la nave. Si nada se expresare, el fletador podrá emplearla en cualquier actividad lícita acorde a sus características técnicas.

La nave fletada deberá tener vigente toda la documentación y certificados que le permitan navegar en todos los mares del mundo.

La omisión de buena fe en el contrato de uno o más de los requisitos precedentes no afectará a la validez del contrato, el que se regirá, en las materias omitidas, por lo dispuesto en el artículo anterior y demás reglas que le resulten aplicables.

Art. 951.- La gestión náutica de la nave corresponde al fletante.

La gestión comercial de la nave corresponde al fletador y dentro de ese límite puede ordenar directamente al capitán el cumplimiento de los viajes que programe, acorde con las estipulaciones del contrato.

Art. 952.- Son obligaciones del fletante:

a) Presentar y poner la nave a disposición del fletador en la fecha y lugar convenidos, en buen estado de navegabilidad, apta para los usos previstos, armada, equipada y con la documentación pertinente. El fletante deberá mantener la nave en el mismo buen estado de navegabilidad y aptitud durante toda la vigencia del contrato, para que puedan desarrollarse las actividades previstas en él;

b) Pagar los gastos de la gestión náutica de la nave, tales como clasificación, remuneraciones y alimentos de la dotación, seguro del casco y maquinaria, reparaciones y fletadorrepuestos; y,

c) Cumplir con los viajes que ordene el fletador dentro de los términos del contrato y en las zonas de navegación convenidas.

Art. 953.- Son obligaciones del fletador:

a) Pagar el flete pactado en los términos convenidos; y,

b) Pagar los gastos relacionados o inherentes a la gestión comercial de la nave.

Art. 954.- El fletador es responsable de los perjuicios sufridos por la nave a causa de su gestión comercial. Responde hasta la culpa leve en el cumplimiento de sus obligaciones, salvo que se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 955.- El fletante responde por los perjuicios sufridos por las mercancías a bordo, si se deben a una infracción de sus obligaciones.

El fletante es responsable de los daños derivados del mal estado de la nave y de todo vicio oculto, a menos que pruebe que este último no pudo ser advertido empleando una debida diligencia.

El fletante es también responsable ante el fletador de los perjuicios ocurridos por culpa náutica del capitán o de la tripulación, pero no responde ante el fletador por las actuaciones

del capitán y tripulación en cumplimiento de instrucciones impartidas por el fletador, vinculadas a la gestión comercial o al uso que éste haga de la nave.
Art. 956.- A falta de disposición expresa en el contrato, el flete se regirá por las siguientes normas:

a) Se devengará desde el día en que la nave sea puesta a disposición del fletador en las condiciones establecidas en el contrato; y,

b) Se pagará según lo estipulado en el contrato.
Art. 957.- El fletante puede dar por terminado el contrato, transcurridos siete días o de acuerdo a los términos del contrato, los cuales se contarán desde la fecha en que el fletador debió pagar el flete o la parte de éste que se hubiere devengado. La terminación se producirá por la sola declaración del fletante que comunicará por escrito al fletador y que también se hará saber al capitán de la nave. Formulada esta declaración, el flete se devengará hasta la restitución de la nave.

Todo lo anterior es sin perjuicio de los demás derechos que el contrato otorgue al fletante para el caso del no pago del flete.
Art. 958.- Cuando el fletante opte por la terminación del contrato, deberá entregar en el destino que corresponda, la carga que la nave tenga a bordo.

Estará facultado para recibir en su favor el flete de las mercancías que aún estuviere pendiente de pago, hasta concurrencia de lo que el fletador le adeudare por su respectivo flete. Para este efecto, el fletante podrá proceder solicitando al juez competente del puerto de descarga que las mercancías sean depositadas en poder de un tercero para su realización, en la proporción que fuere necesaria para satisfacer el flete y sus adicionales, a menos que el fletador o consignatario caucionare suficientemente dicho pago a criterio del referido juez.

La misma norma se aplicará al derecho del transportador sobre el equipaje de los pasajeros que no hubiesen pagado el pasaje al término del viaje.
Art. 959.- No se devengará flete por el tiempo en que no sea posible utilizar comercialmente la nave, salvo que sea por causas imputables al fletador. La paralización deberá exceder de veinticuatro horas para que haya lugar a la indicada suspensión del flete.
Art. 960.- En caso de pérdida de la nave y salvo pacto en contrario, el precio del flete se deberá hasta el día de la pérdida, inclusive.
Art. 961.- El fletador restituirá la nave en el término y lugar estipulados y, en su defecto, en el puerto de domicilio del fletante.
Art. 962.- A menos que hubiere expreso consentimiento del fletante o que el contrato así lo disponga, no se considerará renovado o prorrogado el contrato si la nave no fuere restituida en el término estipulado.

Salvo que el fletante pruebe un perjuicio mayor, el fletador pagará por cada día, durante los primeros quince días de retardo, una indemnización igual al valor diario que

correspondió al contrato, según el precio de todo el período estipulado. Por cada día subsiguiente a los primeros quince días, la indemnización será, al menos, el doble de ese valor diario.

Subsección III
DEL FLETAMENTO POR VIAJE

Art. 963.- El fletamento por viaje puede ser total o parcial. El fletamento por viaje total es aquel por el cual el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles a ser cargados en una nave determinada, para realizar el o los viajes convenidos.

El fletamento parcial por viaje es aquel en que se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro de la nave.

El fletante no podrá sustituir por otra, la nave objeto del contrato, salvo estipulación en contrario.

Art. 964.- Son características propias del fletamento por viaje total o parcial las siguientes:

a) La individualización de la nave, capacidad de carga y puerto de registro y de matrícula;

b) Los nombres y domicilios del fletante y fletador;

c) La indicación del viaje o viajes que deben efectuarse y los lugares de carga y descarga;

d) Si el fletamento es parcial, la individualización de los espacios que se pondrán a disposición del fletador, salvo disposición en contrario establecida en el contrato;

e) La descripción de los cargamentos o mercancías, su cantidad o peso;

f) Los tiempos previstos para las estadías y sobrestadías, forma de computarlas y el valor fijado para ellas;

g) La responsabilidad de las partes por los posibles daños a la carga y la nave;

h) El flete y sus modalidades de pago; y,

i) La nave fletada deberá tener vigente toda la documentación y certificados que le permitan navegar en todos los mares del mundo.

La omisión en el contrato de una o más de las enunciaciones precedentes no afectará a la validez de tal contrato.

Art. 965.- El fletante está obligado a:

a) Presentar la nave en el lugar y fecha estipulados, en buen estado de navegabilidad,

armada y equipada convenientemente para realizar las operaciones previstas en el contrato y mantenerla así durante el o los viajes convenidos.

b) El fletante será responsable de los daños a las mercancías que provengan del mal estado de la nave, a menos que pruebe que fueron consecuencia de un vicio oculto de ella no susceptible de ser advertido con la debida diligencia.

c) Adoptar todas las medidas necesarias que de él dependan para ejecutar el o los viajes convenidos.

Art. 966.- Si el fletante no pone la nave a disposición del fletador en las condiciones, fecha y lugar convenidos éste podrá resolver el contrato mediante comunicación por escrito al fletante.

Art. 967.- Corresponde al fletador designar el lugar o el sitio del puerto en que la nave debe ubicarse para la realización de las faenas de carga o descarga, salvo que el contrato de fletamento los haya preestablecido. Si el contrato de fletamento o el fletador nada expresan sobre ello, o si, siendo varios los fletadores, no hay entre ellos acuerdo al respecto, corresponderá al fletante elegir dicho lugar o sitio. Todo lo cual es sin perjuicio de las normas administrativas que regulen las operaciones de los puertos.

Art. 968.- El contrato de fletamento se rescindirá, y como consecuencia de lo cual se extinguirán todas las acciones que de él se originaren, si antes de hacerse a la mar la nave desde el puerto de salida ocurriere alguno de los siguientes casos:

a) La declaración de guerra o interdicción de comercio con el o los países a cuyos puertos debía arribar la nave.

b) El estado de bloqueo del puerto a donde iba aquel destinado, o peste que sobreviniere después de pactado el contrato.

c) La prohibición de recibir en el mismo puerto de carga, las mercaderías del cargamento de la nave.

d) Por embargo o detención de la nave ordenado por autoridad competente.

e) La inhabilitación de la nave para navegar, sin culpa del capitán o naviero.

La descarga se hará por cuenta del fletador si así se hubiere estipulado en el contrato.

Art. 969.- Si la nave no pudiere hacerse a la mar por cerramiento del puerto de salida u otra causa pasajera, el fletamento subsistirá, sin que ninguna de las partes tenga derecho a reclamar perjuicios.

Durante la interrupción el fletador podrá por su cuenta cargar y descargar, a su tiempo, las mercaderías pagando estadías si se demorare la operación después de haber cesado el motivo de dicha interrupción.

Art. 970.- El fletante es responsable del transporte de las mercancías recibidas a bordo sin perjuicio de lo previsto en el contrato de fletamento.
Art. 971.- Se entiende por estadía el lapso convenido por las partes para ejecutar las faenas de carga y descarga, o en su defecto, se sujetará al plazo que determinen los estándares operativos del puerto donde operará la nave.

Se entiende por sobre-estadía el tiempo adicional al tiempo de estadía convenida, sin necesidad de requerimiento.

El fletante podrá resolver el contrato cuando el tiempo de sobrestadía exceda a un número de días calendario igual a los días laborales de la estadía.

Si en el contrato se establecieren plazos independientes para las tareas de carga y de descarga, éstos se computarán en forma separada.
Art. 972.- El fletante debe dar aviso por escrito, o por algún medio idóneo, al fletador que la nave está lista para recibir o entregar la carga. Si nada se hubiere convenido entre las partes, la determinación del momento en que la nave está lista para cargar o descargar, así como el cómputo de los días de estadía, la duración, monto y forma de pago de las sobre-estadías, serán determinados preferentemente por los estándares operativos del puerto.
Art. 973.- Corresponde al fletador realizar oportunamente y a su costo, las operaciones de carga y descarga de las mercancías, salvo que en el contrato se estipule lo contrario.

Si el fletador embarca solo parte de la carga, vencido que sea el plazo de sobreestadía, el fletante podrá emprender el viaje con la carga que está a bordo, en cuyo caso, el fletador deberá pagarle el flete íntegro.

Si el fletante optare por la resolución del contrato, podrá descargar la nave por cuenta y cargo del fletador, quién, además, deberá pagar la mitad del flete convenido, si el fletante no prueba un perjuicio mayor.

El fletante hará constar su decisión en una protesta que deberá comunicar al fletador o al representante que este tuviera en el lugar del embarque, que deberá comunicar por escrito a través de alguno de los medios idóneos señalados en éste Código.
Art. 974.- Los plazos se suspenderán cuando se impida la carga o descarga por caso fortuito o fuerza mayor, o por causas imputables al fletante o sus dependientes.

La indemnización por sobrestadía se considerará como suplemento del flete. Su monto será el que hayan estipulado las partes, o, en su defecto, el determinado por autoridad competente.

Las fracciones de día se pagarán a prorrata del importe diario resuelto.
Art. 975.- Si el fletador cumpliere las tareas de carga o descarga en menor tiempo de lo estipulado, tendrá derecho a una compensación por el monto que se haya convenido y, en

su defecto, se calculará sobre una base igual a la mitad de la suma que corresponda la sobrestadía.
Art. 976.- El contrato quedará resuelto sin derecho a indemnización de perjuicios para ninguna de las partes, si antes del zarpe de la nave sobreviene una prohibición para comerciar con algún país al cual iba destinada o si le sobreviniere cualquier otro suceso de fuerza mayor o caso fortuito que haga imposible la realización del viaje.
Art. 977.- Cuando el caso fortuito o la fuerza mayor sobrevinientes fueren de carácter temporal y significaren solo un atraso en el zarpe, la ejecución del contrato se entenderá suspendida por todo el tiempo que dure el impedimento.

De igual manera, el contrato no se resuelve y mantiene plena vigencia si el caso fortuito o la fuerza mayor ocurren durante el viaje. Cuando así suceda, no habrá lugar a aumento del flete y el fletante deberá continuar el viaje tan pronto como cese el impedimento. Cuando se trate de impedimento temporal, el fletador podrá descargar las mercancías a su costo en el lugar que éste señale, debiendo pagar al fletante un flete proporcional que se acordará entre las partes o determinado por autoridad competente.
Art. 978.- Salvo que se estipulare otra cosa, el flete se devengará por anticipado respecto de cada viaje y será exigible desde el momento en que terminan las tareas de carga respectivas.

Si durante el viaje ocurriere la detención definitiva de la nave, como consecuencia de un suceso no imputable al fletante, el fletador pagará un flete en reemplazo del pactado por el viaje, que será acordado entre las partes, salvo si se hubiere pactado un flete ganado a todo evento.
Art. 979.- Cuando la nave ha sido objeto de fletamento total, el fletador podrá hacer la descarga de las mercancías en cualquier puerto o lugar que se encuentre en su ruta, pero deberá pagar el flete total estipulado por el viaje, así como todos los gastos que se produzcan o que sean consecuencia de la desviación y descarga.

Subsección IV
DEL FLETAMENTO A CASCO DESNUDO
Art. 980.- El fletamento a casco desnudo es el arrendamiento de una nave sin tripulación, cuya explotación y operación comercial está a cargo del fletador.
Art. 981.- El fletador tendrá la calidad jurídica de armador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste.

El flete se devengará, salvo estipulación de las partes, por períodos anticipados.
Art. 982.- El fletador a casco desnudo, podrá subfletar o ceder el contrato, con autorización escrita del fletante.

Las normas del contrato de fletamento serán las aplicables al contrato de subfletamento a casco desnudo.
Art. 983.- El fletante debe presentar y entregar al fletador la nave en la fecha y lugar convenidos, provista de la documentación necesaria y en buen estado de navegabilidad.

Durante el contrato serán de cargo del fletante las reparaciones y reemplazos de la nave, debidos a vicios ocultos.

Si la nave se inmovilizare como consecuencia de un vicio oculto, no se pagará flete alguno durante el periodo que dure dicha inmovilización.

Art. 984.- El fletador solo podrá utilizar la nave de acuerdo con las características técnicas de la misma y en conformidad con las modalidades de empleo convenidas en el contrato.

La violación de lo establecido en el inciso anterior dará derecho al fletante para solicitar la terminación del contrato y exigir del fletador las indemnizaciones de los perjuicios que haya causado.

Pendiente la resolución sobre la terminación del contrato, el juez competente podrá decretar la retención provisional de la nave, si apareciere la necesidad de ello. Todo lo cual es sin perjuicio de las medidas cautelares que fueren procedentes conforme a la ley.

Durante el contrato serán de cargo del fletador las reparaciones y repuestos que no tengan su origen en algún vicio oculto de la nave.

Art. 985.- Serán de cargo del fletador el aprovisionamiento de la nave como la contratación de la dotación, pago de sus remuneraciones y, en general todos los gastos de explotación de la nave.

El fletador es responsable ante el fletante por todos los reclamos de terceros, que hayan sido consecuencia de la explotación u operación de la nave.

Art. 986.- El fletador restituirá la nave a la expiración del plazo estipulado en el contrato, en las mismas condiciones en que le fue entregada, salvo el desgaste ocasionado por su uso normal o convenido.

La restitución se hará en el lugar acordado o, en su defecto, en el puerto del domicilio del fletante.

Art. 987.- El fletador deberá garantizar al fletante, durante la vigencia y a la finalización del contrato, la liberación de todo crédito privilegiado derivado de la explotación de la nave.

Art. 988.- Se aplicará al contrato de fletamento a casco desnudo, las disposiciones del fletamento en general, en lo que no se contraponga a su naturaleza.

Sección IV
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Subsección I
DEFINICIONES

Art. 989.- Se entiende por contrato de transporte marítimo de mercancías aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

Art. 990.- Para todos los efectos de este capítulo, se entiende por:

a) **Porteador o transportador** ("Carrier" por su expresión en el contexto internacional): toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

b) **Porteador efectivo o transportador efectivo**: toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías o de una parte de este, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

c) **Cargador o Embarcador** ("Shipper" por su expresión en el contexto internacional): toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador.

d) **Consignatario o Destinatario** ("Consignee" por su expresión en el contexto internacional), es la persona habilitada por un documento de transporte para recibir las mercancías en destino.

Art. 991.- Se entiende por mercancía toda clase de bienes muebles, que sean susceptibles de ser trasladados, comprendidos también los animales vivos.

Todos los elementos utilizados para el transporte de mercancías tales como contenedores, paletas u otros, que sirven para transportar la mercancía, no serán consideradas como parte de esta. El término mercancía comprenderá solo el contenido, de ese elemento de transporte.

Los equipajes se rigen por las disposiciones del contrato de pasaje previsto en este título.

Art. 992.- El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia y condiciones de un contrato de transporte marítimo de mercancías, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías a bordo y, se ha obligado a entregarlas contra la presentación del original de ese documento a una persona determinada. El conocimiento de embarque puede ser emitido a la orden, en forma nominativa o al portador; en consecuencia, constituye un documento que puede ser negociable o no. El conocimiento de embarque puede ser emitido físicamente o de manera electrónica.

Subsección II
ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 993.- Sin perjuicio de lo que establezcan los tratados, convenios e instrumentos internacionales vigentes en Ecuador, las disposiciones de esta ley se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, siempre que:

a) El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo de mercancías esté situado en territorio nacional;

b) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo de mercancías, estipule que el contrato se regirá por las disposiciones de la ley ecuatoriana; o,

c) Uno de los puertos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo de mercancías sea el puerto efectivo de descarga y este se encuentre dentro del territorio nacional.

Art. 994.- Las disposiciones de este Código se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del transportador, del transportador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Art. 995.- Las disposiciones establecidas en esta sección, no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, ellas se aplicarán a ese conocimiento de embarque si este regula la relación entre el transportador o el transportador efectivo y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

Si en el contrato se contempla el transporte de mercancía en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones de esta sección se aplicarán a cada uno de esos embarques.

Subsección III
RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR

Art. 996.- La responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su cuidado y custodia, sea en tierra o a bordo de conformidad con los términos del contrato de transporte.

Art. 997.- Para los efectos del artículo precedente, se considerará que las mercancías están bajo el cuidado y la custodia del transportador, desde el momento en que este las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúa en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas:

a) Poniéndolas en poder del consignatario;

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del transportador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga;

c) Poniéndolas en poder de alguna autoridad u otro tercero a quienes según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de consignarse o entregarse las mercancías.

Para los efectos de este artículo, los términos transportador y consignatario, comprenden también a sus dependientes y operadores de carga, respectivamente.

Art. 998.- La responsabilidad del transportador en el transporte de mercancías por mar en régimen de conocimiento de embarque, se regirá de conformidad con las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador, al momento de celebrarse el contrato de transporte.
Art. 999.- El transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, si el hecho que ha causado la pérdida o daño, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus dependientes u operadores de carga, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
Art. 1000.- En caso de incendio el transportador será responsable:

a) De la pérdida o daño de las mercancías o del retraso en la entrega de las mismas, si el reclamante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes u operadores; o,

b) De la pérdida, daño o retraso de la entrega cuando el reclamante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes u operadores, en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.
Art. 1001.- En caso de incendio a bordo, que afecte a las mercancías, si el reclamante o el transportador lo solicitan, se realizará una investigación de las causas y circunstancias del incendio, y se proporcionará a los interesados, un ejemplar del informe con las conclusiones de la investigación.
Art. 1002.- En el transporte de animales vivos, el transportador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso en su entrega, resultante de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte.

Se presumirá que dichos riesgos han sido la causa de la pérdida, daño o del retraso en la entrega cuando el transportador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que le hubiere dado el cargador y que además, atendidas las circunstancias, la pérdida, el daño o el retraso en su entrega, puedan atribuirse a tales riesgos, no obstante lo dispuesto precedentemente, no tendrá lugar dicha presunción cuando existan pruebas que la totalidad o parte de estos hechos; han tenido su origen en la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes u operadores.
Art. 1003.- En caso de prestar auxilios a terceros, el transportador no será responsable salvo por avería gruesa, cuando la pérdida daño o retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonablemente adoptadas para el salvamento de bienes en el mar.
Art. 1004.- Cuando la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, concurra con otra u otras causas para ocasionar la perdida, el daño o retraso en la entrega, el transportador solo será responsable de la parte de la pérdida, daño o retraso que puedan atribuirse a su culpa o negligencia, a la de sus dependientes u operadores, siempre que pruebe el monto de la pérdida, daño o retraso que son imputables a la otra u otras causas.

Subsección IV
LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD

Art. 1005.- La responsabilidad del transportador por los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, estará determinada por la cuantía y método de cálculo establecidos en las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador, relacionados con el transporte de mercancías por mar y, a la correspondiente limitación de responsabilidad de los transportistas.

Art. 1006.- La responsabilidad del transportador por el retraso en la entrega de mercancías, estará supeditada a que las partes hubieren establecido en el contrato de transporte una fecha de entrega de las mercancías en el puerto de destino y, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y medio el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte marítimo de mercancías.

Art. 1007.- En los límites de responsabilidad a que se refieren los artículos precedentes no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se avalúen los daños y las costas judiciales.

Art. 1008.- Cuando se apliquen las acciones de los artículos precedentes contra un empleado u operador del porteador, estos podrán acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el transportador pueda invocar en virtud de las disposiciones de esta sección siempre que prueben que han actuado en el ejercicio de sus funciones.

Art. 1009.- Sin perjuicio de lo que disponen los artículos siguientes, la cuantía total de las sumas exigibles del transportador y de cualquiera de las personas a que se refiere el artículo anterior no excederá los límites de responsabilidad establecidos en esta subsección.

Subsección V
EXCEPCIONES A LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Art. 1010.- El transportador, sus dependientes o sus operadores no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en este Código si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de una acción u omisión dolosa del transportador realizadas con intención de causar tal pérdida o daño, o que actuara temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendría la pérdida o el daño.

Subsección VI
CARGA SOBRE CUBIERTA

Art. 1011.- Cuando el transporte se realice en naves que no han sido diseñadas o adecuadas para transportar contenedores en cubierta, el transportador sólo podrá transportar mercancías sobre cubierta en virtud de un acuerdo previo con el cargador.

Art. 1012.- Si el transportador y el cargador han convenido que las mercancías se transporten o puedan transportarse sobre cubierta, así lo expresará en el conocimiento de embarque o en otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo.

Art. 1013.- Cuando las mercancías han sido transportadas sobre cubierta contraviniendo normas de transporte o cuando el transportador no pueda invocar, en conformidad con el

artículo anterior, un acuerdo en tal sentido, el transportador será responsable de la pérdida o daño que sufran las mercancías, siempre que sean consecuencia de su transporte sobre cubierta.

La extensión de responsabilidad del transportador se determinará en conformidad con lo dispuesto en esta sección, según el caso.

Se presumirá que se ha incurrido en conductas dolosas o culposas cuando se ha infringido el acuerdo expreso de transportarlos bajo cubierta.

Subsección VII
RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR Y DEL TRANSPORTADOR EFECTIVO

Art. 1014.- Cuando la ejecución del transporte o de una parte del mismo haya sido encomendada a un transportador efectivo, independientemente de si el contrato lo autoriza o no para ello, el transportador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte convenido.

Respecto del transporte que sea ejecutado por el transportador efectivo, el transportador será responsable solidariamente con aquel de las acciones u omisiones que en el ejercicio de sus funciones pueden incurrir, tanto el transportador efectivo como sus dependientes y operadores.

Art. 1015.- Todas las disposiciones contenidas en esta sección que se refieren a la responsabilidad del transportador serán igualmente aplicables al transportador efectivo, respecto del transporte por él ejecutado.

Art. 1016.- Todo acuerdo especial en virtud del cual el transportador asuma obligaciones no señaladas en esta sección o renuncie a los derechos que el mismo le confiere, solo surtirá efectos respecto del transportador efectivo cuando éste lo acepte expresamente y por escrito.

Sin perjuicio de lo anterior, el transportador seguirá sujeto a las obligaciones o renuncias resultantes de este acuerdo especial, independientemente del hecho de que estas hayan sido aceptadas o no por el transportador efectivo.

Art. 1017.- El monto total de las sumas que sean exigibles al transportador, al transportador efectivo y a los dependientes y agentes de estos, no excederá en caso alguno de los límites de responsabilidad indicados en las disposiciones pertinentes constantes en este capítulo.

Art. 1018.- Las normas sobre responsabilidad del transportador y del transportador efectivo, se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que estos puedan ejercer recíprocamente.

Art. 1019.- Cuando en un contrato de transporte marítimo se estipule explícitamente que una parte determinada del transporte será ejecutada por un transportador efectivo, en el contrato podrá también estipularse que aquel no será responsable de la pérdida o el daño causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del transportador efectivo expresamente nominado.

La prueba de que la pérdida o daño fueron causados por un hecho que ocurrió mientras las mercancías estaban bajo la custodia del transportador efectivo y la prueba de que el demandante pudo iniciar alguna acción contra el segundo transportador en algún tribunal competente, corresponderá al primer transportador.

Subsección VIII
DE LA RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Art. 1020.- El cargador, sus dependientes, agentes, u operadores de carga sólo serán responsables de la pérdida sufrida por el transportador o por el transportador efectivo o del daño sufrido por la nave, cuando la pérdida o el daño de que se trate, hayan sido causados por culpa o negligencia de dicho cargador, sus dependientes, operadores o agentes.

Art. 1021.- En el caso de mercancías peligrosas, el cargador señalará de manera adecuada, mediante marcas o etiquetas, las mercancías que tengan esa característica.

El cargador que ponga mercancías peligrosas en poder del transportador o de un transportador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquellas y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Esta omisión tendrá los siguientes efectos:

a) El cargador será responsable respecto del transportador y de todo transportador efectivo, de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías;

b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias sin que haya lugar a indemnización.

Las disposiciones de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías, a sabiendas de su carácter peligroso.

Aun cuando se ponga en conocimiento del transportador o del transportador efectivo, el carácter peligroso de las mercancías, si éstas llegaren a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el transportador sea responsable de conformidad.

Subsección IX
DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Art. 1022.- Cuando el transportador o el transportador efectivo se hagan cargo de las mercancías y éstas se encuentran a bordo, el primero deberá emitir el documento denominado conocimiento de embarque al cargador, en tres originales y en el número de copias que él lo solicite, siendo negociable únicamente el ejemplar, que lleve esta denominación.

El conocimiento de embarque deberá ser firmado por una persona autorizada, para el efecto por el transportador, o por el capitán de la nave o por la agencia naviera designada para ello.

La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en fax, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.
Art. 1023.- Son estipulaciones propias del conocimiento de embarque:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, y si se dieron instrucciones al respecto; el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad manifestada de otro modo. Todos estos datos se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador.

b) El flete, que podrá ser modificado, como consecuencia del valor declarado de las mercancías por el cargador.

c) El estado aparente de las mercancías.

d) El nombre y dirección del establecimiento principal del transportador.

e) El nombre del cargador.

f) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador.

g) El puerto o lugar de carga, según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el transportador se ha hecho cargo de las mercancías.

h) El puerto o lugar de descarga, según el contrato de transporte marítimo.

i) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno.

j) El lugar de emisión del conocimiento de embarque.

k) La firma del transportador o de la persona que actúa en su nombre.

l) El flete y su forma de pago.

m) La declaración de que las mercancías pueden ser transportadas sobre cubierta.

n) Si fuere del caso, la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y,

o) Todo límite de responsabilidad que se haya pactado válida y expresamente.
Art. 1024.- Cuando el transportador haya recibido mercancías en contenedores o embalajes precintados y cerrados, que no permita verificar su contenido, podrá hacer constar en el conocimiento de embarque la frase "dice contener" u otra similar; caso contrario se aplicará lo siguiente:

a) El conocimiento de embarque hará presumir salvo prueba en contrario, que el transportador ha tomado a su cargo las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y,

b) No se admitirá al transportador prueba en contrario, si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que consta en el conocimiento de embarque.
Art. 1025.- Si el transportador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado.
Art. 1026.- Si el transportador ha emitido un título o recibo en el que conste que se ha hecho cargo de las mercancías, el cargador devolverá este documento a cambio del conocimiento de embarque.
Art. 1027.- Las acciones por reclamaciones que tengan su origen en el transporte de mercancías amparadas por un conocimiento de embarque, deben necesariamente apoyarse en él y, sustentarse en las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador que versen sobre el transporte de mercancías amparadas en el conocimiento de embarque.

Subsección X
REGLAS SOBRE EL PAGO DEL FLETE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO
Art. 1028.- A menos que se estipule expresamente otra cosa, el flete lo debe pagar el cargador. El flete puede ser pagado antes que salga la nave o en destino, en cuyo caso se denominará flete al cobro.

Se deberá flete aún por las mercancías perdidas por caso fortuito o fuerza mayor. Cuando las mercancías se han perdido por un acto o a consecuencia de avería gruesa o común, se pagará el flete correspondiente como si aquellas hubiesen llegado a su destino.
Art. 1029.- Con el flete, también se deben los gastos y demoras que la operación de carga o retiro de las mercancías generen por culpa o responsabilidad del cargador o del consignatario.
Art. 1030.- El cargador garantiza la veracidad de la información suministrada al transportador sobre los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El transportador podrá insertar en el conocimiento de embarque textualmente la información suministrada por el cargador, con las frases "dice

contener" o alguna otra semejante.

El cargador indemnizará al transportador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos, aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque.

El derecho del transportador a tal indemnización no limitará, en modo alguno, su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

Subsección XI
AVISOS, RECLAMACIONES Y ACCIONES

Art. 1031.- El hecho de poner las mercancías en poder del consignatario significa, salvo prueba en contrario, que el transportador las ha entregado tal como aparecen descritas en el documento de transporte o en buen estado si éste no se hubiera emitido.

No procederá esta presunción en los siguientes casos:

Cuando el consignatario haya dado al transportador o a su agente, aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de estos, a más tardar dentro de los tres días hábiles siguientes al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder, o;

Cuando la pérdida o el daño de que se trate no sea inmediatamente detectable, y se haya dado aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de estos, a más tardar en el plazo de ocho días consecutivos, contados desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

No será necesario dar aviso de pérdida o daño respecto de lo que hayan comprobado en el examen o inspección conjunta entre el transportador o su agente y el consignatario, efectuada al momento de ser recibidas las mercancías por el consignatario.

Art. 1032.- En caso de pérdidas o daños, ciertos o presuntos, el transportador y el consignatario darán todas las facilidades para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

Si los libros de a bordo o los controles sobre las bodegas y mercancías se llevaren en forma mecanizada o por computación, el consignatario o quien sus derechos represente tendrá acceso a la información o registro de los datos pertinentes relacionados con todo el periodo en que las mercancías hayan estado bajo el cuidado del transportador; en igual forma, el transportador tendrá acceso a los datos del embarcador o expedidor y del consignatario según sea el caso, relacionados con el cargamento que origina el reclamo.

Art. 1033.- Si las mercancías han sido entregadas por un transportador efectivo, todo aviso que se dé a éste tendrá el mismo efecto que si se hubiere dado al transportador.

Asimismo, se considerará válido el aviso dado a una persona que actúe a nombre del

transportador o del transportador efectivo, incluido el capitán o el oficial que está al mando de la nave, o a una persona que actúe a nombre del cargador.

Art. 1034.- Si el transportador o el transportador efectivo no dan al cargador aviso por escrito de pérdida o daño se presumirá, salvo prueba en contrario, que no han sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus dependientes, operadores o agentes.

El aviso a que se refiere el inciso precedente, indicada la naturaleza general de la pérdida o daño, deberá darse dentro de veinte días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías.

Subsección XII
JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Art. 1035.- Sin perjuicio de las normas generales sobre la competencia que establece la ley procesal, en los asuntos judiciales relativos al transporte de mercancías por mar, serán competentes, los siguientes tribunales:

a) El del lugar donde se encuentre el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado;

b) El del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato;

c) El del puerto o lugar de carga o de descarga;

d) En las acciones contra el transportador, el de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

Art. 1036.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la acción podrá ejercerse ante los jueces del puerto ecuatoriano en el que la nave que efectúe o haya efectuado el transporte, o cualquier otra nave del mismo propietario, que haya sido judicialmente retenida, embargada o secuestrada.

Art. 1037.- Cuando las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria, en su lugar podrán recurrir al procedimiento arbitral, por acuerdo previo establecido entre las partes.

Sección V
DEL CONTRATO DE PASAJE

Art. 1038.- Por el contrato de pasaje el transportador se obliga a conducir a una persona por agua en un trayecto determinado, a cambio del pago de una contraprestación denominada pasaje.

Las disposiciones de ésta sección se aplican solamente a los contratos de pasaje por vía acuática.

Art. 1039.- Para los efectos de este contrato se entiende por:

a) Transportador, toda persona que, en virtud de un contrato de pasaje, se obliga a transportar pasajeros, sea por cuenta propia o a nombre de otro. El transporte de los pasajeros puede ser ejecutado también por un transportador efectivo;

b) Transportador efectivo, toda persona distinta del transportador, que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte;

c) Pasajero, toda persona transportada por una nave, sea en virtud de un contrato de pasaje, o que con el consentimiento del transportador, viaje acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte marítimo de mercancías;

d) Equipaje, cualquier artículo o vehículo del pasajero conducido por el transportador en virtud del contrato de pasaje de que trate este capítulo. No se incluyen los artículos y vehículos transportados en virtud de un contrato de fletamento, conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto principal sea el transporte de mercancías, como tampoco se incluyen los animales vivos; y,

e) Equipaje de camarote, es aquel que el pasajero lleva en su camarote o que de alguna otra forma se encuentra bajo su custodia y vigilancia. El equipaje de camarote comprende también el que lleve el pasajero en el interior de su vehículo o sobre éste. Cualquier otro equipaje del pasajero, deberá ser entregado en custodia al transportador. Todo ello sujeto a las condiciones establecidas en el respectivo contrato de pasaje.

Art. 1040.- La pérdida o daño que sufra el equipaje incluye el perjuicio pecuniario que resulte de no haberse entregado el equipaje al pasajero, en un plazo razonable, desde que la nave haya llegado al destino en que aquel debía entregarse. No se computarán los retrasos ocasionados por caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 1041.- El contrato de pasaje comprende los períodos siguientes:

a) Con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual están a bordo de la nave o en vías de embarcarse o desembarcarse, y el lapso durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua, desde tierra a la nave y viceversa, siempre que el precio de este transporte esté incluido en el pasaje o la embarcación utilizada para realizarlo haya sido puesta por el transportador;

b) El transporte no comprende el período durante el cual el pasajero se encuentra en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria. Con respecto al equipaje de camarote, también comprende el período durante el cual el pasajero se encuentra en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria, si el transportador, sus dependientes o sus agentes, se han hecho cargo de dicho equipaje y no lo han entregado al pasajero;

c) Con respecto a todo equipaje que no sea el de camarote, el período comprendido entre el momento en que el transportador, sus dependientes o sus agentes se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo, y el momento en que éstos lo devuelvan.

Art. 1042.- El transportador debe entregar al pasajero un boleto o ticket en que conste el contrato y una guía en que se individualice debidamente el equipaje.

La omisión de estas obligaciones impedirá al transportador limitar su responsabilidad, tanto respecto de daños al pasajero como a su equipaje, según sea el documento faltante.

El boleto o ticket debe indicar el lugar y fecha de emisión, el nombre de la nave y domicilio del transportador, el puerto de partida y el de destino, la clase y precio del pasaje.

Cuando el boleto sea nominativo no podrá cederse el derecho a ser transportado, sin el consentimiento del transportador y, si no lo es, tampoco podrá transferirse una vez iniciado el viaje.

Art. 1043.- El transportador debe ejercer una debida diligencia para colocar y mantener la nave en buen estado de navegabilidad, debidamente equipada y armada.

La designación de la nave en el contrato no privará al transportador de la facultad de sustituirla por otra de análogas condiciones, si con ello no se altera el itinerario convenido y no se causa perjuicio al pasajero.

Art. 1044.- El transportador podrá cancelar el zarpe de la nave. La cancelación dará derecho al pasajero, a la restitución de lo pagado e indemnización de perjuicios, a menos que el transportador pruebe causa de fuerza mayor o caso fortuito.

Art. 1045.- En caso de atraso considerable en el zarpe de la nave o de retraso en el arribo a su destino, el pasajero tendrá derecho, durante el período de demora, a alojamiento y a alimentación si estuviere ésta incluida en el precio convenido. En caso de atraso en el zarpe podrá también solicitar la resolución del contrato y pedir la devolución del importe del pasaje e indemnización por los daños y perjuicios, a menos que el transportador pruebe que no es responsable de dicha demora.

Art. 1046.- Cuando el pasajero no llegue a bordo, a la hora prefijada para su embarque en el puerto de zarpe o en uno de escala, el capitán podrá emprender el viaje y exigir el importe del pasaje, con la exclusión del valor de la alimentación.

Igual derecho tendrá el transportador cuando después de iniciado el viaje el pasajero se desembarque voluntariamente.

Art. 1047.- En caso que el pasajero desistiere del viaje antes del zarpe de la nave, deberá pagar la mitad del importe del pasaje convenido, salvo que se haya estipulado otra cosa.

Art. 1048.- Cuando el viaje se interrumpa temporalmente por causas de cargo del transportador, el pasajero tendrá derecho a alojamiento y alimentación sin que pueda exigírsele un pago suplementario, lo que no impide que pueda pedir la resolución del contrato y solicitar la devolución íntegra del importe del pasaje.

Si la interrupción fuere definitiva por culpa del transportador; indemnizará al pasajero por los daños y perjuicios sufridos; pero si la causa fuere de fuerza mayor o caso fortuito, el pasaje deberá pagarse en proporción al trayecto recorrido, sin lugar a indemnización.

Art. 1049.- El transportador será responsable del perjuicio originado por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero y por las pérdidas o daños sufridos por el equipaje, si el hecho que causó el perjuicio ocurrió durante la ejecución del transporte y es imputable a culpa o negligencia del transportador o de sus dependientes o agentes.

Incumbe a quien los alega, probar los perjuicios y que el hecho que los ocasionó tuvo lugar durante la ejecución del transporte.

Art. 1050.- Se presumirá, salvo prueba en contrario, la culpa o negligencia del transportador o la de sus dependientes o agentes, si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o daños sufridos por su equipaje de camarote, han sido resultado directo de la deficiencia de la nave.

Asimismo, se presumirá culpa o negligencia del transportador, salvo prueba en contrario, respecto de la pérdida o daño sufridos por equipajes que no sean de camarote, independientemente de la naturaleza del hecho que ocasionó la pérdida o daño.

Art. 1051.- El transportador siempre será responsable de lo que ocurra en el transporte de un pasajero hasta el destino convenido, al tenor de lo dispuesto en la presente sección, aunque haya confiado la totalidad o parte de la ejecución de aquel a un transportador efectivo.

Dicha responsabilidad incluye expresamente la derivada de actos u omisiones del transportador efectivo, y de los de sus dependientes y agentes cuando éstos actúen en el desempeño de sus funciones.

El transportador efectivo se regirá también por las disposiciones de este capítulo en cuanto a los derechos y obligaciones del transporte que haya ejecutado.

Art. 1052.- En los casos en que el transportador y el transportador efectivo sean responsables, lo serán solidariamente.

Art. 1053.- Los acuerdos en virtud de los cuales el transportador asuma obligaciones no establecidas en esta sección o renuncie a derechos conferidos en el mismo, no serán aplicables al transportador efectivo, a menos que éste haya manifestado su consentimiento de modo expreso y ello conste por escrito.

Art. 1054.- Lo dispuesto en los tres artículos anteriores, no impedirá el derecho de repetición que pueda haber entre el transportador y el transportador efectivo.

Art. 1055.- El transportador no será responsable de las pérdidas de dinero o daños a documentos negociables, alhajas u otros objetos de gran valor que pertenezcan al pasajero, a menos que hayan sido entregados al transportador en depósito según lo convenido con el transportador.

Art. 1056.- Si el transportador prueba que la culpa o negligencia del pasajero ha sido causa de su muerte o de sus lesiones corporales, o de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dicha culpa o negligencia han contribuido a ello, el juez competente que conozca del asunto podrá eximir al transportador o atenuar su responsabilidad, según corresponda.

Art. 1057.- En caso de muerte o incapacidad total y permanente del pasajero, el transportista podrá indemnizar con el valor de cien salarios básicos unificados; y en caso de

lesiones este valor se determinará de acuerdo a la gravedad de la lesión, sin que exceda el máximo determinado anteriormente.

No obstante lo anterior, los sucesores o perjudicados podrán iniciar las acciones judiciales para que se indemnicen los daños y perjuicios que consideren ocasionados.

Art. 1058.- La responsabilidad contractual o extracontractual del transportador por la pérdida o daños sufridos por el equipaje, no excederá de los límites establecidos en las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador de transportes de pasajeros, a menos que el transportador y el pasajero, en forma expresa y por escrito acuerden límites pecuniarios de responsabilidad superiores a los establecidos.

Art. 1059.- El dependiente o agente del transportador o del transportador efectivo contra quien se entable una acción de indemnización de perjuicios prevista en esta sección, podrá hacer valer los mismos derechos del transportador o del transportador efectivo que se establecen en el mismo, siempre que prueben que actuaron en el ejercicio de sus funciones.

Art. 1060.- En la acumulación de reclamaciones, cualquiera sea su fuente, se aplicarán las siguientes normas:

a) Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad prescritos en las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador, ellos regirán para el total de las sumas exigibles respecto de todas las reclamaciones originadas por la muerte o lesiones corporales de un pasajero, o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje, derivados de un mismo evento;

b) Cuando el transporte sea realizado por el transportador efectivo, el total de las sumas exigibles a éste y al transportador, así como a los dependientes y agentes de éstos, no excederá de la suma mayor que, en virtud de los convenios internacionales pudiera haber sido establecida como exigible al transportador o al transportador efectivo; y,

c) En los casos del artículo anterior, el total de las sumas exigibles al transportador o al transportador efectivo, según sea el caso, y a los citados dependientes o agentes, no excederá de los límites de responsabilidad prescritos en las referidas normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador.

Art. 1061.- El transportador o transportador efectivo, según corresponda, no podrá acogerse al beneficio de la limitación de responsabilidad, si se probare que la muerte, pérdidas o daños fueron consecuencia de un acto u omisión suyo, ejecutado con intención de causar tales daños, o en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente se causarían.

Asimismo, no podrán acogerse sus dependientes, sus agentes o los del transportador efectivo, si se prueba que los perjuicios fueron consecuencia de un acto u omisión de alguno de éstos, obrando con igual intencionalidad, y conocimiento señalados en el inciso anterior.

Art. 1062.- Salvo prueba en contrario, se presume que el equipaje le ha sido devuelto al pasajero íntegro y en buen estado, a menos que éste reclame por escrito al transportador

al tiempo de la entrega, o en los tres días siguientes a la fecha del desembarco o devolución, o antes de ella.

Para los efectos de las comunicaciones aludidas en el inciso anterior y sin perjuicio de que el pasajero pueda formular su reclamo en cualquiera otra forma fehaciente, el transportador le proporcionará, junto con el billete y en duplicado, un formulario en que pueda indicarlo sumariamente.

La omisión por el transportador o sus dependientes, de proporcionar dicho formulario, les privará de la presunción establecida en el inciso primero y del derecho a limitar responsabilidad.

Art. 1063.- Tampoco tendrá lugar la presunción establecida en el artículo anterior si al momento de la devolución del equipaje éste es examinado conjuntamente por el transportador o sus dependientes y por el pasajero, y éste reclama en ese acto las pérdidas o daños que en la revisión se detecten.

Art. 1064.- Las disposiciones de esta sección no privarán al transportador, transportador efectivo ni a los dependientes y agentes de ambos, del derecho a limitar su responsabilidad conforme a los preceptos previamente establecidos.

Art. 1065.- Los derechos que se establecen en esta sección en favor del pasajero son irrenunciables y se aplicarán únicamente al transporte, marítimo o fluvial, comercial de pasajeros.

Se tendrá por no escrita toda estipulación contractual, cualquiera sea su fecha, que pretenda eximir al transportador de su responsabilidad. Sólo serán válidas las cláusulas insertas en los boletos, que aumenten los derechos en favor del pasajero.

Lo dispuesto en el inciso anterior, si ocurriere, no afectará la existencia y validez del propio contrato de transporte del pasajero.

No obstante, cuando el transporte sea gratuito, se aplicarán sus normas sobre responsabilidad, siempre que el pasajero pruebe la culpa o negligencia del transportador.

Art. 1066.- Las acciones que puedan incoarse en virtud de las disposiciones de esta sección, serán entabladas, a elección del demandante:

a) Ante el juez del domicilio o donde tenga una sede comercial el demandado; o,

b) Ante el juez del lugar de iniciación o término del viaje, señalados en el contrato de pasaje.

Capítulo VI
DEL REMOLQUE MARÍTIMO FLUVIAL Y LACUSTRE

Art. 1067.- Se denomina remolque a la operación de trasladar o impulsar por agua una nave u otro objeto flotante, de un lugar a otro, bajo la responsabilidad y dirección del capitán de la nave remolcadora y, mediante el suministro por ésta de todo o parte de la fuerza de tracción.

Art. 1068.- El contrato de remolque se regirá por las condiciones que se convengan y, en su defecto, por las disposiciones de este capítulo, y en lo no dispuesto por éstas, se le aplicará las normas que sean pertinentes del contrato de transporte marítimo de mercancías.
Art. 1069.- Las operaciones de remolque que tienen por objeto facilitar la entrada o salida de una nave de un puerto, su atraque o desatraque o las faenas de carga y descarga de la misma, constituyen remolque-maniobra.

La nave remolcadora conservará la dirección de la maniobra, salvo acuerdo expreso en contrario de las partes, en cuyo caso deberá dejarse constancia en los libros bitácoras de las naves.
Art. 1070.- El contrato de remolque-maniobra se regulará en lo no dispuesto por las partes, por las normas de éste capítulo, las disposiciones mercantiles de este Código, las del Código Civil y por las normas marítimas aplicables a este tipo de contratos.
Art. 1071.- En toda clase de remolque la nave remolcadora deberá estar operativa, es decir en buenas condiciones de navegabilidad, equipada y tripulada según indique el certificado de dotación mínima emitido por la autoridad marítima y ser apta para la ejecución del contrato para el cual se la ha requerido.
Art. 1072.- Por regla general, en los remolques de que trata este inciso, tanto el propietario de la nave remolcadora como de la remolcada, serán responsables frente a terceros, de su propia culpa.

Pero, en los casos de abordaje con otra nave, ajena a la maniobra, si la dirección del remolque estaba a cargo de la nave remolcadora, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente al tercero. En tal caso, el propietario de la nave remolcada podrá ejercer su derecho de repetición contra el propietario de la nave remolcadora.
Art. 1073.- En cada nave deberá observarse, durante el curso de la operación, las precauciones que fueren menester para evitar cualquier peligro a la otra.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia de esta disposición, sin perjuicio de lo establecido sobre limitación de responsabilidad del armador en este libro.
Art. 1074.- Para los efectos de determinar responsabilidades, se presumirá que el remolque-maniobra se inicia con las operaciones preparatorias y necesarias para su ejecución y finaliza cuando quien dirige la maniobra dispone su término o el retiro del remolcador. En el remolque-transporte se estará a lo establecido en el respectivo contrato.
Art. 1075.- Cuando con ocasión de prestarse a una nave un servicio contractual de remolque, le sobrevienen situaciones de peligro que den lugar a servicios especiales, o cuando éstos no puedan considerarse comprendidos en las obligaciones normales que el contrato le impone al remolcador, la nave remolcadora tendrá derecho a las remuneraciones correspondientes al salvamento.

Capítulo VII
DE LOS RIESGOS, DAÑOS Y AVERÍAS EN LA NAVEGACIÓN

Sección I
DE LOS RIESGOS

Art. 1076.- Para los efectos de este capítulo, se entenderá por avería:

a) Todo daño que sufra la nave, estando o no cargada, en puerto o durante la navegación, y los que afecten a la carga desde que es embarcada en el lugar de expedición, hasta su desembarco en el de consignación; y,

b) Todos los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos durante la expedición para la conservación de la nave, de la carga o de ambas a la vez.

Art. 1077.- Para los efectos de este capítulo, no son averías los gastos ordinarios originados por:

a) Pilotajes y practicajes;

b) Lanchas y remolques;

c) Derechos portuarios o por otros servicios a la navegación;

d) La carga y descarga de las mercancías; y,

e) En general, todos los gastos ordinarios de la navegación.

Art. 1078.- Todos los gastos enunciados en el artículo anterior serán de cuenta y de cargo del transportador o fletante, a menos que otras reglas de este libro o el acuerdo de las partes establezcan otra cosa.

Art. 1079.- Las averías se clasifican en:

a) Simples o particulares; y,

b) Gruesas o comunes.

En ambos casos puede tratarse de averías de gastos y averías de daños.

Art. 1080.- A falta de estipulación expresa, la liquidación y pago de las averías, se regirá por las disposiciones de este capítulo.

Art. 1081.- El arreglo de las averías hecho fuera del territorio ecuatoriano, se regirá por la ley, usos y costumbres del lugar donde se verifique dicho arreglo.

Sección II
DE LAS AVERÍAS Y SU CLASIFICACIÓN

Art. 1082.- Avería es todo gasto extraordinario hecho para la conservación de la nave o de las mercancías o de ambas a la vez, y todo daño que sufra la nave desde su salida hasta su arribo, o las mercaderías desde su embarque hasta su descarga en el puerto de la consignación.

No habiendo convención en contrario se observarán en caso de avería las disposiciones establecidas en este capítulo.

Subsección I
AVERÍAS SIMPLES O PARTICULARES
Art. 1083.- Son averías simples o particulares:

a) Los daños o pérdidas que afecten a la nave o a la carga, por fuerza mayor o caso fortuito, por vicio propio o por actos o hechos del cargador, del naviero, sus dependientes o terceros;

b) Los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos en beneficio exclusivo de la nave, de la carga o de una parte de ésta; y,

c) En general, todos los daños y gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de avería gruesa o común.
Art. 1084.- El propietario de la cosa que hubiese sufrido el daño o causado el gasto, soportará la avería simple o particular, sin perjuicio de su derecho para perseguir las responsabilidades que correspondan.
Art. 1085.- El dueño de la cosa que dio lugar al gasto o causó el daño, asumirá las responsabilidades de las averías simples o particulares.

Subsección II
AVERÍAS GRUESAS O COMUNES
Art. 1086.- Las partes podrán escoger de común acuerdo, cualquier sistema privado o propuesto por organismos internacionales oficiales o no gubernamentales que se usen generalmente para la liquidación de las averías comunes o gruesas, y bastará su mención específica en los títulos o comprobantes escritos, de la existencia en los contratos de fletamento o de transporte marítimo, para hacerlas aplicables en su caso.
Art. 1087.- Las averías gruesas o comunes, por regla general, son todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar la nave, su cargamento o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo, y en particular las siguientes:

a) Los efectos invertidos en el rescate de la nave o del cargamento apresado por enemigos, piratas y los alimentos, salarios y gastos de la nave detenida mientras se hiciere el arreglo o rescate;

b) Los aparejos que se inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen, para salvar el cargamento, la nave o ambas cosas;

c) Los gastos de alije o trasbordo de una parte del cargamento para aligerar la nave y ponerlo en condiciones de navegación, así como el perjuicio que de ello resulte a los efectos alijados o transbordados;

d) Los daños causados al cargamento por la abertura hecha en la nave para desaguar e impedir que zozobre;

e) Los gastos hechos para poner a flote una nave encallada con el objeto de salvarla;

f) El daño causado en la nave que fuere necesario abrir, agujerear o romper para salvar el cargamento;

g) Los gastos de curación y alimentos de los tripulantes que hubieran sido heridos o estropeados defendiendo o salvando la nave;

h) Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenidos como rehenes por enemigos, piratas y los gastos necesarios que cause en su prisión, así como los gastos hasta restituirse a los tripulantes a bordo de la nave o a su domicilio si lo prefiere;

i) El salario y alimentos de la tripulación de la nave fletada, durante el tiempo que estuviere embarcado o detenido por fuerza mayor u orden del gobierno, o para reparar los daños causados en beneficio común;

j) El menoscabo que resultare en el valor de los bienes vendidos en arribada forzosa para reparar la nave y continuar el viaje; y,

k) Los gastos de la liquidación de la avería.

Subsección III
DE LA CONTRIBUCIÓN POR AVERÍA GRUESA Y DE LA ECHAZÓN

Art. 1088.- Sobre la calificación, liquidación y repartición de las averías gruesas o comunes, las partes podrán pactar la aplicación de cualquier clase de normas, sea que hayan recibido sanción legal de un estado, sea que provengan de usos o acuerdos nacionales, extranjeros o internacionales, públicos o privados, o de reglas de práctica, nacionales o extranjeras.

Art. 1089.- La decisión de adoptar medidas que constituyan avería gruesa o común, corresponderá exclusivamente al capitán de la nave o a quien haga sus veces, el cual, atendidas las circunstancias del caso, podrá oír la opinión de los representantes de la carga.

Art. 1090.- Adoptada la decisión que da origen a la avería gruesa o común y tan pronto como las circunstancias lo permitan, el capitán deberá dejar constancia de ella en el libro bitácora, la que contendrá la fecha, hora y lugar del acontecimiento, las medidas ordenadas por el capitán y sus fundamentos.

Art. 1091.- En el primer puerto de arribo, y tan pronto le sea posible, el capitán deberá ratificar los hechos relativos a la avería gruesa o común, consignados en el libro bitácora, ante un notario, sin perjuicio de la información a la autoridad marítima respectiva, si el puerto fuere ecuatoriano.

Cuando el arribo ocurriere en el extranjero y la avería tuviere consecuencias en Ecuador, la

ratificación deberá efectuarse ante el cónsul ecuatoriano, y en su defecto, ante un notario o ante el tribunal local competente.

Art. 1092.- Sólo se admitirán en avería gruesa o común los daños, pérdidas o gastos que sean consecuencia del acto que la origina. No obstante, para este efecto, se incluirán como gastos los de liquidación de la avería y los intereses por los valores correspondientes a las pérdidas y desembolsos abonables en avería gruesa o común.

Los daños o pérdidas por demora que se ocasionen a la nave o al cargamento, ya fuere durante el viaje o después, y las pérdidas indirectas debidas a esta misma causa, tales como las resultantes de sobre estadías y de diferencia de mercado, no serán admitidos en avería gruesa o común.

Art. 1093.- Todo gasto en que se haya incurrido para evitar una pérdida, daño o desembolso que habría sido abonable en avería gruesa o común será también admitido como tal, solamente hasta el límite del valor del daño o pérdida evitada o del gasto economizado.

Art. 1094.- La carga de la prueba que respecto al daño o gasto que deba ser admitido por concepto de avería gruesa o común, corresponde a quien lo reclama.

Art. 1095.- Las averías gruesas o comunes son de cargo de la nave, del flete y de las mercancías que existan en ella al tiempo de producirse aquellas. Se pagarán por contribución proporcional al valor de los bienes mencionados.

Art. 1096.- Habrá lugar a la liquidación de la avería gruesa o común, aunque el suceso que hubiere originado el daño o gasto, se haya debido a culpa de una de las partes interesadas en la expedición marítima, sin perjuicio de las acciones o defensas que pudieren ejercitarse en contra de los culpables sea directamente o por subrogación.

Art. 1097.- La avería gruesa o común se liquida, tanto en lo concerniente a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los valores de los intereses comprometidos, en la fecha y en el lugar donde termina la expedición marítima, a menos que exista acuerdo entre las partes.

Art. 1098.- La liquidación de las averías gruesas o comunes será efectuada por peritos liquidadores.

Declarada la avería gruesa o común, si no estuviere convenido de antemano el nombre del liquidador, o no se produjere acuerdo en cuanto a la persona a designar, cualquiera de los interesados podrá solicitar el nombramiento al juez competente del puerto donde termina la descarga.

Requerido el tribunal para la designación, si el puerto fuere ecuatoriano, éste procederá a su nombramiento en la forma señalada en la ley. Si el nombramiento se hiciere en Ecuador, éste deberá recaer en algún liquidador de seguros ecuatoriano que haya sido designado en la forma que determine la ley.

Art. 1099.- Las mercaderías que no estén aún embarcadas en la nave, no contribuyen a las pérdidas que sufra la nave destinada a transportarlas.

Art. 1100.- Cuando después de haberse salvado la nave del riesgo que dio lugar a la avería gruesa o común, pereciere por otro accidente en el progreso de su viaje, contribuirá a la avería gruesa o común los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado

después de perdida la nave, según el valor que tengan atendiendo su estado, y con la deducción de los gastos hechos para salvarlos.

Los efectos arrojados no contribuyen al pago de los daños acaecidos después de su echazón, a las mercaderías salvadas.

Art. 1101.- En los casos antes mencionados, los haberes del capitán y la tripulación tienen privilegio marítimo sobre las mercaderías o su precio por lo que les toque en la contribución.

Subsección IV

DE LA ARRIBADA FORZOSA

Art. 1102.- Se entiende por arribada forzosa, la entrada necesaria de la nave a un puerto o lugar distinto del prefijado para el viaje convenido y que consta en el respectivo documento de zarpe.

Art. 1103.- La arribada forzosa es legítima o ilegítima. Es legítima la que procede de caso fortuito o fuerza mayor, e ilegítima la que procede del dolo, negligencia o impericia del capitán.

Art. 1104.- Los gastos de una arribada forzosa podrán constituirse en avería gruesa si ella se ha efectuado en interés común de la nave, la carga y el flete; en los demás casos, serán de cargo del interesado a quien afectaba la necesidad de efectuarla. Todo lo cual es sin perjuicio de las acciones a que hubiere lugar, contra los responsables, por los hechos que hubieren motivado la arribada forzosa.

Subsección V

DE LOS ABORDAJES

Art. 1105.- Las reglas de esta subsección se aplicarán a los daños que se produzcan en los siguientes casos:

a) Cuando ocurra una colisión entre dos o más naves; y,

b) Cuando por causa de desplazamiento de una nave se ocasionaren daños a otra u otras naves, a sus cargas o a las personas que estén a bordo de ellas, aunque no llegue a producirse una colisión.

Estas normas tendrán también aplicación cuando los hechos ocurran en aguas fluviales, lacustres o cualquier otra vía navegable.

Art. 1106.- Se aplicarán también las reglas de esta subsección, a los daños por abordaje que ocurra entre naves pertenecientes a un mismo dueño o sometidas a una misma administración.

Art. 1107.- En todo abordaje se aplicará la ley del Estado en cuyas aguas jurisdiccionales ocurrió.

Si el abordaje se produjere en aguas no sometidas a la soberanía de Estado alguno, se aplicará la ley del país ante cuyos tribunales se interponga la demanda.

Art. 1108.- En caso de abordaje, el reclamante podrá acudir, a su elección, ante el tribunal civil del domicilio del demandado o ante el tribunal civil del puerto donde se encuentre la nave responsable por haberse refugiado, o donde hubiere sido retenida, embargada o secuestrada.
Art. 1109.- Si el abordaje entre dos o más naves fuere causado por fuerza mayor o caso fortuito, o si hubiere duda acerca de la causa que lo originó, los daños serán soportados individualmente por quienes los hubieren sufrido.
Art. 1110.- Si el abordaje se produjo por culpa o dolo del capitán, piloto, práctico o tripulación de una de las naves, los daños serán de responsabilidad de su armador.
Art. 1111.- Si el abordaje fuere imputable a culpa de dos o más naves, el total de los perjuicios será soportado por el armador de cada una de ellas, en la proporción de culpa que se asigne a su respectiva nave por el tribunal que conozca de la primera acción de perjuicios que se promueva. Sin embargo, el pago a los reclamantes se regirá por las reglas del artículo siguiente.
Art. 1112.- Los responsables del abordaje serán solidariamente obligados al pago de las indemnizaciones por muerte o lesiones producidas en el abordaje, sin perjuicio del derecho de cada uno a repetir contra los otros lo que hubiere pagado en exceso de su cuota, según la proporcionalidad de la culpa de cada nave.

Respecto de los daños en los cargamentos, no habrá solidaridad entre las naves culpables, y cada armador pagará los perjuicios de las cargas dañadas en su nave, en la forma que lo disponga la ley o los respectivos contratos de fletamento transporte. Si en virtud de lo anterior, o por efecto de acciones directas de los dueños de cargas de la otra u otras naves en abordaje, un naviero o transportador pagare mayor proporción que el porcentaje de culpa asignado a su nave, podrá repetir contra el armador de la otra u otras naves por el exceso que hubiere pagado.
Art. 1113.- Para la determinación de las responsabilidades civiles que se deriven de un abordaje, se reputarán verdaderos, salvo prueba en contrario, los hechos establecidos como causas determinantes de aquel, en la resolución definitiva dictada en el sumario que se hubiere incoado por la autoridad marítima.
Art. 1114.- Si una nave, después de haber sido abordada, naufragare en el curso de su navegación al puerto o lugar al cual se dirigía, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Subsección VI
DE LOS NAUFRAGIOS
Art. 1115.- Las pérdidas y desmejoras que sufran la nave y su cargamento a consecuencia de naufragio o encalladura, será individualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven.
Art. 1116.- Los objetos salvados del naufragio quedarán especialmente afectados al pago de los gastos del respectivo salvamento y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquellos antes de entregárselos, y con preferencia a cualquier otra obligación, si las mercaderías se vendiesen.

Art. 1117.- Si navegando varias naves en conserva, naufragare, alguna de ellas, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción a lo que cada uno pueda recibir para transportar en forma segura.

Si algún capitán se negase sin justa causa a recibir todo o parte de la carga salvada, el capitán náufrago protestará contra él, ante por lo menos dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ello se derive, debiendo ratificar la acción de protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer puerto.

Si no fuere posible trasladar a las demás naves todo el cargamento náufrago, se salvará con preferencia los objetos de más valor y menos volumen, haciéndose la selección por el capitán náufrago, con acuerdo de los oficiales de su nave.

Art. 1118.- El capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio continuará su rumbo al puerto de su destino, y, a su llegada, los depositará, con intervención judicial, a disposición de sus legítimos dueños.

En el caso de variar de rumbo, si pudiere descargar en el puerto a que iban consignados, el capitán podrá arribar a él si lo consintieren los cargadores o sobre-cargadores presentes y los oficiales y pasajeros de la nave, pero no lo podrá verificar, aun con este consentimiento, en tiempo de guerra o cuando el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga salvada, así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio o por decisión de la autoridad competente.

Art. 1119.- Si no hubiere interesados en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, la autoridad competente podrá disponer la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Igual procedimiento se realizará cuando fuese peligrosa la conservación de la carga, o cuando en el término de un año no se hubiese podido averiguar quienes fueron sus legítimos dueños.

Subsección VII
DE LA JUSTIFICACIÓN Y LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS

Parágrafo I.
DISPOSICIONES COMUNES A TODA CLASE DE AVERÍAS

Art. 1120.- Los interesados en la justificación y liquidación de las averías podrán convenir y obligarse mutuamente en cualquier tiempo acerca de la responsabilidad, liquidación y pago de ellas.

A falta de convenio entre las partes se observarán las reglas siguientes:

a) La justificación de la avería se verifica en el puerto donde se hagan las reparaciones, si fueren necesarias, o en el de descarga.

b) La liquidación se hará en el puerto de descarga, si fuere ecuatoriano.

c) Sí la avería hubiere ocurrido fuera de las aguas jurisdiccionales del Ecuador, o se hubiere vendido la carga en puerto extranjero por arribada forzosa, se hará la liquidación en el puerto de arribada.

d) Si la avería hubiese ocurrido cerca del puerto de destino, de modo que se pueda arribar a dicho puerto, en él se practicarán las operaciones de que tratan las reglas contempladas en los literales a) y b).

Art. 1121.- Si, por consecuencia de uno o varios accidentes de mar, ocurrieren en un mismo viaje averías simples y gruesas de la nave, del cargamento o de ambos, se determinará con separación los gastos y daños pertenecientes a cada avería en el puerto donde se hagan las reparaciones o se descarguen, vendan o beneficien las mercaderías.

Al efecto, los capitanes estarán obligados a exigir de los peritos tasadores y de las personas que ejecuten las reparaciones, así como de los que tasen o intervengan en la descarga, saneamiento, venta o beneficio de las mercaderías, que en sus tasaciones o presupuestos y cuentas, pongan con toda exactitud y separación los daños y gastos pertenecientes a cada avería, y en los de cada avería, los correspondientes a la nave y al cargamento, expresado también con separación si hay o no daños que procedan de vicio propio de la cosa y no de accidente de mar; y en el caso de que hubiere gastos comunes a las diferentes averías y a la nave y a su carga, se deberá calcular lo que corresponda por cada concepto y expresarlo distintamente.

Parágrafo II
DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESAS O COMUNES

Art. 1122.- A instancia del capitán se procederá mediante acuerdo privado de todos los interesados, al arreglo, liquidación y distribución de las averías gruesas.

A este efecto, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la llegada de la nave al puerto, el capitán convocará a todos los interesados para que resuelvan si el arreglo o liquidación de las averías gruesas deba hacerse con la intervención de liquidadores y peritos nombrados por los interesados. De no mediar acuerdo alguno, el capitán acudirá ante el juez o autoridad competente, del puerto del Ecuador donde hayan de practicarse aquellas diligencias, conforme a las disposiciones de este título, o en país extranjero ante el cónsul del Ecuador, si lo hubiere, en caso de no haberla acudirá a la respectiva autoridad del país extranjero.

Art. 1123.- Cuando el capitán o armador de la nave afectada no hubiere declarado una avería gruesa o común, cualquier interesado en ella, podrá acudir ante la autoridad competente, para que se declare sobre la existencia o no de la avería gruesa o común.

Esta petición sólo podrá formularse dentro del término de noventa días, contados desde que concluyó la descarga.

Art. 1124.- Ante una avería gruesa o común declarada por el capitán o armador de la nave, si algún interesado en la expedición deseare objetar su legitimidad, deberá formular su reclamo ante tribunal o árbitro, conforme al artículo anterior, dentro del término de cuarenta y cinco días, contados desde que se haya recibido la comunicación escrita de la declaración de avería gruesa o desde que se haya suscrito el compromiso de avería.

Transcurrido el término anterior no podrá objetarse la legitimidad del procedimiento de la avería gruesa o común, dejando en libertad la acción de impugnación que pudieren ejercer cualquiera de los interesados sobre el resultado de la liquidación.

Art. 1125.- Si el capitán no cumpliere con lo dispuesto en el artículo anterior, el naviero o los cargadores reclamarán la liquidación, sin perjuicio de la acción que les corresponda para pedir la indemnización.

Formulada la impugnación por algún interesado, el tribunal citará a las partes a una audiencia para designar un árbitro a fin de que conozca del juicio de impugnación.

Serán partes para estos efectos, el impugnante, el armador de la nave afectada y quien hubiere solicitado la declaración de avería gruesa o común.

Art. 1126.- Nombrados los peritos por los interesados o por el tribunal, juez o autoridad competente, se procederá, previa la aceptación, al reconocimiento de la nave y de las reparaciones que necesite y a la tasación de su importe, distinguiendo estas pérdidas y daños de los que provengan de vicio propio de las cosas.

También determinarán los peritos, si es necesario descargar la nave para reconocerlo y repararlo.

Respecto a las mercaderías, si el daño o resultado del gasto fuere perceptible a simple vista, deberá verificarse su reconocimiento antes de entregarlas. No apareciendo a la vista al tiempo de la descarga podrá hacerse después de su entrega, siempre que se verifique dentro de las cuarenta y ocho horas posteriores a la descarga, y sin perjuicio de las demás pruebas que estimen convenientes los peritos.

Todas las peticiones para que se declare avería o las impugnaciones a su legitimidad, se tramitarán conjuntamente y en un solo proceso. Para estos efectos, se acumularán todas las demandas a la primera que se hubiere formulado y será competente el tribunal o árbitro que inició el conocimiento de la causa de acuerdo a las reglas generales.

Los demás interesados que no hubieren deducido impugnaciones en tiempo oportuno, podrán hacerse parte en el juicio señalado, siempre que lo hagan antes de la audiencia de contestación establecida en el procedimiento sumario, y desde ese momento se contará también con ellos.

La sentencia dictada en el juicio de impugnación, sólo afectará a quienes hayan sido partes en él.

Art. 1127.- Las impugnaciones a la legitimidad de la avería gruesa o común de que tratan los artículos anteriores no suspenderán los trámites de la liquidación de la misma, sea por el liquidador previamente designado o el que las partes indiquen.
Art. 1128.- La evaluación de los objetos que hayan de contribuir a la avería gruesa o común, y la de los que constituyen tal avería se sujetará a las reglas siguientes:

a) Las mercaderías salvadas que hayan de contribuir al pago de la avería gruesa, se avaluarán al precio corriente en el puerto de descarga, deducidos fletes, derechos de aduanas y gastos de desembarque, según lo que aparezca de la inspección material de las mismas, prescindiendo de lo que resulte de los conocimientos, salvo pacto en contrario;

b) Si hubiere de hacerse la liquidación en el puerto de salida, el valor de las mercaderías cargadas se fijará por el precio de compra con los gastos, hasta ponerlas a bordo, incluido la prima del seguro, de haberlo;

c) Si las mercaderías estuvieren dañadas o en mal estado, éstas se apreciarán por su valor real actual;

d) Si el viaje se hubiere interrumpido, y las mercaderías se hubiesen vendido en el extranjero, sin poderse por lo tanto cuantificar el daño, se tomará por capital contribuyente el valor de las mercaderías en el puerto de arribada, o el producto líquido obtenido en su venta;

e) Las mercaderías perdidas que constituyeren la avería gruesa se apreciarán por el valor que tengan las de su clase en el puerto de descarga, con tal que consten en los conocimientos sus especies y calidades; y no constando, se estará a lo que resulte de las facturas de compra expedidas en el puerto de embarque, aumentando a su importe los gastos y fletes causados posteriormente;

f) Los implementos y demás aparejos de la nave inutilizados con el objeto de salvarlo, se apreciarán según su valor corriente, descontando el valor de nuevo a viejo, determinado por peritos o por el juez;

g) Esta rebaja no se hará en las anclas y cadenas;

h) La nave se tasará por su valor real en el estado en que se encuentre; e,

i) Los fletes representarán su valor como capital contribuyente.
Art. 1129.- Avaluados por peritos los efectos salvados y las pérdidas que constituyan la avería gruesa, hechas las reparaciones de la nave, si hubiere lugar a ello, y aprobadas en este caso las cuentas de las mismas por los interesados o por el tribunal competente, pasará el expediente íntegro al liquidador nombrado para que proceda a la distribución de la avería.

Art. 1130.- Para efectuar la liquidación, examinará el liquidador la acción propuesta por el capitán, comprobándola si fuere necesario, con el libro de navegación, y todos los contratos que hubieren mediado entre los interesados en la avería, las tasaciones, reconocimientos periciales y cuentas de reparaciones hechas. Si por resultado de este examen, hallare en el procedimiento algún defecto que pueda lesionar los derechos de los interesados o afectar la responsabilidad del capitán, llamará sobre ello la atención para que se subsane, siendo posible, y en otro caso, lo consignará en los preliminares de la liquidación.

De inmediato procederá a la distribución del importe de la avería, para lo cual fijará:

a) El capital contribuyente, que se determinará por el importe del valor del cargamento;

b) El valor de la nave en el estado que tenga, según la declaración de peritos; y,

c) El importe del flete, deducidos los salarios y alimentos de la tripulación.

Determinada la suma de la avería gruesa conforme a lo dispuesto en este Código, se distribuirá a prorrata entre los valores llamados a costearla.

Art. 1131.- Los aseguradores de la nave, del flete y de la carga estarán obligados a pagar por la indemnización de la avería gruesa, en tanto y cuanto se exija a cada uno de estos el valor correspondiente.

Art. 1132.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior la echazón de mercaderías, rompimiento de implementos y aparejos, o la pérdida de la nave al correr el mismo riesgo, no habrá lugar a contribución alguna por avería gruesa.

Los dueños de los efectos salvados no serán responsables de la indemnización de los arrojados al mar, perdidos o deteriorados.

Art. 1133.- Si después de haberse salvado la nave del riesgo que dio lugar a la echazón, se perdiere por otro accidente ocurrido durante el viaje, los efectos salvados y subsistentes del primer riesgo continuarán afectos a la contribución de la avería gruesa, según su valor en el estado en que se encuentren, deduciendo los gastos hechos para su salvamento.

Art. 1134.- Si, a pesar de haberse salvado la nave y la carga por consecuencia del daño de implementos y aparejos inferido a la nave deliberadamente con aquel objeto, luego se perdieren o fueren robadas las mercaderías, el capitán no podrá exigir de los cargadores o consignatarios que contribuyan a la indemnización de la avería, excepto si la pérdida ocurriere por hecho del mismo dueño o consignatario.

Art. 1135.- Si el dueño de las mercaderías arrojadas al mar las recobrase después de haber recibido la indemnización de avería gruesa, estará obligado a devolver al capitán y a los demás interesados en el cargamento la cantidad que hubiere percibido deduciendo el importe del perjuicio causado por la echazón y de los gastos hechos para recobrarlas.

En este caso la cantidad devuelta se distribuirá entre la nave y los interesados en la carga en la misma proporción con que hubieren contribuido al pago de la avería.

Art. 1136.- Si el propietario de los efectos arrojados los recobrase sin haber reclamado indemnización, no estará obligado a contribuir al pago de las averías gruesas que hubieren ocurrido al resto del cargamento después de la echazón.
Art. 1137.- La repartición de la avería gruesa no tendrá validez, hasta que haya recaído la conformidad, o, en su defecto, la aprobación del tribunal, previo examen de la liquidación y audiencia instructiva de los interesados presentes o de sus representantes.
Art. 1138.- Aprobada la liquidación corresponderá al capitán hacer efectivo el importe del repartimiento y será responsable ante los dueños de las cosas averiadas de los perjuicios que por su morosidad o negligencia se les sigan.
Art. 1139.- Si los contribuyentes dejaren de hacer efectivo el importe del repartimiento en el término de tres días posteriores al de haber sido a ellos requerido, se procederá a solicitud del capitán, contra los efectos salvados, hasta verificar el pago con su producto.
Art. 1140.- Si el interesado en recibir los efectos salvados no diere fianza suficiente para responder de la parte correspondiente a la avería gruesa, el capitán podrá diferir la entrega de aquellos hasta que se haya verificado el pago.

Parágrafo III
DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS SIMPLES O PARTICULARES

Art. 1141.- Los peritos que el tribunal o los interesados nombraren según los casos, procederán al reconocimiento y evaluación de las averías simples, en la forma prevista en esta sección, en lo que fuere aplicable.

Capítulo VIII
DE LOS SERVICIOS QUE SE PRESTEN A UNA NAVE U OTROS BIENES EN PELIGRO

Sección I
ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 1142.- El capitán estará facultado para celebrar contratos de asistencia a nombre y por cuenta de los dueños o armadores de la nave y de los demás bienes que estén bajo su custodia y se encuentren en peligro.

El armador de la nave a la cual se le hubieren prestado auxilios, responderá ante los rescatadores por todos los derechos que nazcan a favor de éstos, y que sean de cargo de la nave en cualquier forma. Respecto de las obligaciones que correspondan a la carga u otros bienes beneficiados, será obligación de dicho armador o del capitán de la nave auxiliada, el disponer que la carga u otros bienes beneficiados, otorguen las garantías correspondientes a favor de los rescatadores.

Lo anterior es sin perjuicio del derecho del armador o del dueño de la nave asistida para recuperar lo que le hubiese sido impuesto por salvamento y que corresponde a aquellos otros beneficiados u obligados.

Nace la obligación de constituir fianza, en los siguientes casos:

a) A petición del rescatador; toda persona responsable de un pago en virtud del presente capítulo, habrá de constituir fianza suficiente, respecto de la reclamación del salvador, incluidos intereses y costas;

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra a), el propietario de la nave salvada hará todo lo posible para asegurarse de que los propietarios de la carga constituyan fianza suficiente respecto de las reclamaciones presentadas contra ellos, incluidos intereses y costas, antes de que la carga sea liberada; y,

c) Sin el consentimiento del rescatador, la nave y otros bienes salvados no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la terminación de las operaciones de salvamento hasta que se haya constituido fianza suficiente respecto de la reclamación del salvador presentada en contra de la nave o bienes de que se trate.

Art. 1143.- Las reglas se aplicarán a toda operación de salvamento, excepto que el contrato respectivo disponga lo contrario en forma expresa.

No serán aplicables a:

a) A los auxilios que se presten a naves de guerra u otras naves públicas, y que sean usados en el momento de las operaciones de asistencia exclusivamente en servicios oficiales, no comerciales; y,

b) A la remoción de restos náufragos.

También se aplicarán si la nave asistida y la asistente pertenecen a un mismo dueño o están sujetas a una misma administración.

Art. 1144.- Cualquiera de las partes que hubiere celebrado un contrato o convenio de salvamento, podrá solicitar se le deje sin efecto o se modifique, en los siguientes casos:

a) Cuando el contrato se ha firmado bajo presión o engaño de peligro y, además, sus términos no sean equitativos; o,

b) Cuando el pago convenido sea excesivamente elevado o demasiado bajo, respecto de los servicios realmente prestados.

Subsección I

OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN LAS OPERACIONES DE SALVAMENTO

Art. 1145.- El armador, incluyendo al operador que actúe en virtud de un contrato con aquel, el dueño y el capitán de una nave en peligro, están obligados a:

a) Adoptar oportunamente las medidas razonables para obtener asistencia, cooperar plenamente con el asistente durante las operaciones y hacer todo lo posible para evitar o disminuir el daño al medio ambiente;

b) Solicitar de inmediato asistencia en los casos que la nave, aeronave o artefacto naval, por su estado o lugar en que se encuentre, ponga en peligro o pueda constituir un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas, ribereñas. En tales casos, los servicios que se presten por orden de autoridad o espontáneamente, no se verán afectos a la prohibición expresa y razonable del capitán, dueño u operador de la nave.

c) Lo anterior es sin perjuicio de las atribuciones que una ley especial confiera a la autoridad marítima en estas materias; y,

d) Pedir o aceptar los servicios de asistencia de otro rescatador, cuando razonablemente aparezca que el que está efectuando las operaciones de asistencia no puede completarlas solo, o dentro de un tiempo prudencial, o sus elementos son inadecuados.

Art. 1146.- Los dueños de la nave o de los bienes rescatados que han sido llevados a un lugar seguro, deben aceptar su restitución cuando razonablemente se estime terminada la labor de los rescatadores.

Art. 1147.- Son obligaciones del rescatador:

a) Efectuar las operaciones de salvamento con el debido cuidado, empleando sus mejores esfuerzos para salvar la nave y bienes contenidos en ella y para impedir o disminuir el daño al medio ambiente; y,

b) Si las circunstancias lo requieren, el rescatador deberá solicitar ayuda de otros rescatadores disponibles y aceptar la intervención de otros asistentes cuando así lo pida el dueño o el capitán, según las normas precedentes. Sin embargo, en este último caso, el monto de su remuneración no resultará afectado, si se demuestra que esa intervención no era necesaria.

Subsección II

DERECHOS DE LOS SALVADORES

Art. 1148.- Los servicios de asistencia darán derecho a remuneración en los siguientes casos:

a) Cuando se auxilie una nave u otros bienes en peligro; o,

b) Cuando tengan por objeto prevenir, evitar o atenuar daños al medio ambiente.

En ambos casos, la remuneración y el reembolso de gastos y perjuicios en que incurra el asistente, se regirán por las normas de esta subsección.

Art. 1149.- Para tener derecho a remuneración, es necesario que las operaciones de asistencia hayan tenido un resultado útil, a menos que expresamente se haya convenido otra cosa.

Art. 1150.- La remuneración debe fijarse con la intención de alentar las operaciones de asistencia, y teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones, sin atender al

orden en que se enumeran:

a) El valor de los bienes asistidos;

b) La destreza y esfuerzos de los asistentes para impedir o disminuir el daño al medio ambiente;

c) El grado de éxito obtenido por el asistente;

d) La naturaleza y grado del peligro;

e) Los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo usado, y los gastos y daños por ellos incurridos;

f) El riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos corridos por los asistentes o su equipo;

g) La prontitud del servicio prestado;

h) La disponibilidad y uso de equipos y naves destinados especialmente a operaciones de salvamento; e,

i) El grado y estado de preparación, la eficiencia y valor de los equipos de los asistentes.

Cuando se hubiere convenido que, aún sin resultado útil, el asistente tiene derecho al reembolso de sus gastos y compensación por los daños en las embarcaciones o equipos empleados, para fijar su monto se atenderá, en lo que sea pertinente, a las consideraciones señaladas anteriormente, lo cual es sin perjuicio de lo que se establece en la sección siguiente, si el asistente opta por ella.

Art. 1151.- La remuneración señalada en el artículo anterior no puede exceder al valor de los bienes asistidos en el momento del término de la operación de asistencia.

Subsección III

REEMBOLSO DE GASTOS Y COMPENSACIÓN ESPECIAL

Art. 1152.- Cuando el rescatador haya efectuado operaciones de rescate en relación con una nave que directamente o por la naturaleza de su carga constituía una amenaza de daños al medio ambiente y no haya logrado obtener, en virtud de lo dispuesto en el artículo que trata de la recompensa, una recompensa al menos equivalente a la compensación especial calculable de conformidad con el presente artículo, tendrá derecho a recibir del propietario de esa nave una compensación especial que sea equivalente a sus gastos, tal como éstos se definen en el artículo siguiente.

Art. 1153.- Cuando, en las circunstancias indicadas en el artículo precedente, el rescatador haya logrado mediante sus operaciones de rescate evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario al rescatador, podrá

incrementarse hasta un máximo del treinta por ciento de los gastos efectuados por el rescatador. No obstante, el tribunal, si lo considera equitativo y justo podrá incrementar aún más esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al ciento por ciento de los gastos efectuados por el salvador.

Art. 1154.- A efectos de lo dispuesto en los dos artículos precedentes por gastos del rescatador se entenderán los gastos personales que razonablemente haya tenido el rescatador en la operación de rescate, y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectivamente se hayan empleado en la operación de rescate.

Art. 1155.- Si el rescatador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de cualquier compensación especial debida en virtud de la presente subsección.

Art. 1156.- Nada de lo dispuesto en la presente sección irá en perjuicio del derecho de repetición que pueda amparar al propietario de la nave.

Art. 1157.- El reparto entre los rescatadores se hará de la siguiente forma:

a) El reparto entre los rescatadores de la recompensa se hará con arreglo a los criterios establecidos en este Código; y,

b) El reparto entre el propietario, el capitán y las demás personas al servicio de cada uno de las naves rescatadores, se regulará por la ley del país cuyo pabellón enarbole la respectiva nave rescatadora. Si el rescate no se ha efectuado desde una nave, el reparto se regulará por la ley que rija el contrato celebrado entre el rescatador y sus dependientes.

Art. 1158.- Las personas cuyas vidas han sido rescatadas no deben remuneración alguna. Sin embargo, el salvador de vidas humanas, que ha intervenido con ocasión de un accidente que da lugar a servicios de asistencia a la nave u otros bienes, tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración que corresponda al rescatador de la nave o de esos otros bienes, o de la que corresponda al que evitó o disminuyó los daños al medio ambiente.

Art. 1159.- En virtud de lo dispuesto en la presente sección no se genera obligación de pago alguno, a menos que los servicios prestados, excedan razonablemente a lo estipulado en un contrato celebrado con anterioridad o durante el peligro.

Art. 1160.- El rescatador podrá ser privado total o parcialmente del pago debido en virtud de la presente sección, en la medida en que la necesidad o la dificultad de las operaciones de salvamento fueran resultado de culpa o negligencia suyas o si ha sido culpable de fraude u otra forma de conducta ilícita.

Art. 1161.- Los servicios que se presten, no obstante la prohibición expresa y razonable del propietario o del capitán de la nave, o del propietario de cuales quiera otros bienes en peligro a bordo de la nave, no darán lugar a pagos en virtud de la presente sección.

Art. 1162.- Nada de lo dispuesto en la presente subsección irá en perjuicio del privilegio marítimo de que sea acreedor el salvador en virtud de normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales ratificados por el Ecuador o de lo establecido en la presente sección.

El salvador no podrá hacer valer su derecho de retención si, en debida forma, se la ha

ofrecido o ha sido constituida en su favor fianza suficiente respecto de su reclamación, incluso intereses y costas.
Art. 1163.- A petición del rescatador, toda persona responsable de un pago en virtud de la presente sección habrá de constituir fianza suficiente respecto de la reclamación del rescatador, incluidos intereses y costas.
Art. 1164.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el propietario de la nave rescatada hará todo lo posible para asegurarse de que los propietarios de la carga constituyan fianza suficiente respecto de las reclamaciones presentadas contra ellos, incluidos intereses y costas, antes de que la carga sea liberada.

Sin el consentimiento del rescatador la nave y otros bienes salvados no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la terminación de las operaciones del salvamento, hasta que se haya constituido fianza suficiente de la reclamación del rescatador presentada en contra de la nave u otros bienes salvados.
Art. 1165.- El tribunal competente para entender de la reclamación del rescatador podrá, mediante resolución, ordenar provisionalmente que al rescatador se le pague a cuenta la cantidad que se juzgue equitativa y justa. La misma resolución establecerá si el rescatador debe constituir una garantía suficiente de restitución.

Cuando se haga un pago provisional en virtud del presente artículo se reducirá proporcionalmente la fianza constituida en virtud del artículo anterior.
Art. 1166.- Cuando por voluntad de las partes deba un tribunal ordinario conocer sobre la regulación del valor de los servicios y el monto de los daños y gastos reembolsables, y no se haya precisado el tribunal, será competente, a opción del demandante, el correspondiente a:

a) El domicilio del demandado;

b) El puerto o lugar al cual se han llevado los bienes salvados, al término de los servicios;

c) El lugar en el cual se ha constituido la respectiva garantía;

d) El lugar donde se han retenido o arraigado los bienes salvados; o,

e) El lugar en el cual se prestaron los servicios.
Art. 1167.- Cuando las partes hayan convenido que las mismas materias mencionadas en el artículo anterior se someterán a arbitraje y fuere necesario proceder a la designación del árbitro, será competente para hacer tal designación, cualquiera de los tribunales señalados en el artículo precedente, a elección del demandante.

Capítulo IX
DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

Sección I
ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 1168.- Son aplicables a los seguros marítimos las reglas especiales dispuestas en el presente capítulo y subsidiariamente las disposiciones que contienen las normas del contrato de seguro incorporadas en el libro VI de este Código.

Art. 1169.- Las reglas de este capítulo se aplicarán a falta de las estipulaciones de las partes, salvo en las materias en que la norma sea expresamente imperativa.

Art. 1170.- Los seguros marítimos podrán versar, entre otras materias, sobre:

a) Una nave o artefacto naval, sus partes, accesorios y objetos fijos o movibles, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;

b) Mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, fluvial o lacustre;

c) El valor del flete y de los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima;

d) La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar para terceros como consecuencia de su uso, estadía, operación o navegación; o

e) Daños ambientales.

Art. 1171.- Los seguros marítimos tienen por objeto indemnizar al asegurado respecto de la pérdida o daño que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una travesía marítima, fluvial, lacustre, o en canales interiores, incluyendo o no riesgos durante tramos relacionados con otro tipo de transporte.

Art. 1172.- La travesía y su extensión dependen de lo que las partes estipulen en el contrato de seguro.

No obstante, a falta de estipulación en contrario, se entienden incluidos en el riesgo los peligros que provengan o que puedan ocurrir como consecuencia de la navegación o de estar la nave o artefacto naval en puerto o detenidos, incluyendo en este concepto los peligros derivados de las condiciones del tiempo, incendio, piratas, ladrones, asaltantes, capturas, naufragios, varamientos, abordajes, cambios forzados de ruta, apresamiento, saqueo, requisamiento por orden de la autoridad administrativa, retención por orden de potencia extranjera, represalia y, en general, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios.

Art. 1173.- Además de los riesgos señalados en el artículo anterior, las partes pueden agregar al contrato de seguro otros riesgos que pueda correr el objeto asegurado, ya sea durante su permanencia en puerto, dique, mar, ríos, lagos y canales o, cuando no se trate de una nave, mientras aquella se encuentre en tránsito por otros medios de transporte o en depósitos antes o después de una expedición marítima.

Subsección I
DEL INTERÉS ASEGURABLE

Art. 1174.- Puede tomar un seguro marítimo toda persona que tenga un interés económico en que el objeto asegurado no sufra daños, deterioros o pérdidas como consecuencia de un siniestro, mientras corra los riesgos de la operación marítima, y que ese interés afecte directamente a su patrimonio o a determinadas obligaciones suyas con relación del objeto asegurado.

Se entiende que una persona tiene interés en una travesía marítima cuando ella está en cualquier relación legal o de tenencia con respecto a los bienes expuestos a la travesía marítima y que, como consecuencia de esa relación, esa persona puede ser afectada con la conservación o la buena y oportuna llegada de la cosa al término de la travesía, o pueda ser perjudicada por su daño, pérdida o retraso en relación a carga que se debe incluir expresamente o extravío durante el tiempo asegurado, o hacia terceros por causa de la cosa que es parte de la travesía.

Art. 1175.- El asegurado debe justificar su interés asegurable en todo momento, especialmente en la época en que ocurra la pérdida o daño de la cosa asegurada.

Art. 1176.- Es nulo y de ningún valor el seguro contratado con posterioridad a la cesación de los riesgos si al tiempo de su celebración, el asegurado o quien contrató por él, tenían conocimiento de haber ocurrido el siniestro, o el asegurador, de haber cesado los riesgos.

Art. 1177.- El beneficio de un seguro puede ser cedido o transferido antes o después de ocurrido el siniestro. El cesionario tendrá todos los derechos que correspondan al cedente en la póliza cedida.

La cesión de un seguro o del derecho a una indemnización, se harán con sujeción a las normas que este Código prescribe para la cesión de un crédito mercantil, según sea la forma como estuviere extendida la póliza.

Subsección II
DEL VALOR ASEGURABLE

Art. 1178.- En los seguros sobre naves, las partes pueden fijar de común acuerdo el valor de la cosa asegurada en la póliza. Se presumirá que así se ha hecho, si se ha consignado expresamente en la póliza un valor para la cosa asegurada.

El asegurador podrá exigir, antes del perfeccionamiento del contrato, que dicha avaluación sea hecha por un perito naval.

Salvo que se pruebe fraude por alguna de las partes, el valor así establecido en la póliza se reputará como el único verdadero para todos los efectos del contrato, exceptuando la avaluación que se haga de la cosa asegurada, para el solo efecto de determinar si el siniestro constituye o no pérdida total constructiva o asimilada.

Art. 1179.- Si en el contrato las partes no han consignado un valor para el objeto asegurado, el seguro no tendrá valor sino hasta concurrencia del verdadero valor del objeto asegurado,

aun cuando el asegurador se haya constituido responsable de una suma que lo exceda.

No hallándose asegurado el íntegro valor de la cosa, el asegurador sólo estará obligado a indemnizar el siniestro a prorrata entre la cantidad asegurada y la que no lo esté.

Sin embargo, los interesados podrán estipular que el asegurado no soportará parte alguna de la pérdida o deterioro, sino en el caso que el monto del siniestro exceda la suma asegurada.

Omitiéndose en la póliza la determinación del valor de las cosas aseguradas, el asegurado podrá establecerlo por todos los medios de prueba que admite la legislación ecuatoriana.

Art. 1180.- La suma asegurada en el seguro de transporte de cosas podrá comprender, además del valor de ellas en el puerto donde empieza la expedición, todos los costos razonables para hacerlas llegar al lugar de su destino incluida la prima del seguro.

Con todo, la suma asegurada podrá incrementarse hasta la cantidad que razonablemente puede obtenerse de la venta de las cosas, si éstas llegaren sanas al lugar del destino previsto.

Si existiere duda sobre el precio de venta en el lugar de destino para la carga sana, éste podrá ser también establecido por peritos.

Sección II
DEL CONTRATO DE SEGUROS MARÍTIMOS

Art. 1181.- En el seguro sobre mercancías o carga, no será necesaria la individualización precisa del asegurado, pudiendo contratarse éste por cuenta de quien corresponda.

Para la emisión del certificado de aplicación al seguro, el asegurado deberá acompañar a su solicitud el manifiesto de carga para conocer el inventario y el detalle de la valoración de la mercancía asegurada.

Cuando se trate de seguro de nave y éste no estuviere contratado por su dueño, el asegurador deberá consignar en la póliza la relación o interés asegurable que exista entre la persona a cuyo favor se extiende la póliza y la nave que asegura. En todo caso, se indicará la fecha y la hora en que empiezan a correr los riesgos por cuenta del asegurador.

Art. 1182.- Cuando el seguro se rija por cláusula de formularios suministrados por el asegurador, o que el uso supone conocidas de las partes, bastará que la póliza haga una mención a ellas, para que esas cláusulas se entiendan incorporadas al contrato. Pero si existiere duda sobre la interpretación que deba darse a las reglas específicas incorporadas, éstas se interpretarán a favor del asegurado.

Subsección I
DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES

Art. 1183.- En el caso de las obligaciones del asegurado, éste deberá informar cabalmente al asegurador, antes de perfeccionarse el contrato, de toda circunstancia relativa a los riesgos que se propone asegurar y que sea conocida por dicho asegurado.

Se presume conocida del asegurado toda circunstancia que él no puede ignorar en el curso ordinario de sus negocios.

Asimismo, toda declaración pertinente a los riesgos hecha por el asegurado al corredor o al asegurador, durante las negociaciones previas al contrato, deberá ser completa y verdadera.

Art. 1184.- Para obtener la indemnización de un siniestro, el asegurado deberá justificar:

a) El o los acontecimientos que lo constituyan; respecto del origen del daño o gasto, el asegurado sólo deberá indicar los hechos que presumiblemente lo produjeron;

b) El embarque de los objetos asegurados, en su caso;

c) El contrato de seguro; y,

d) La pérdida o deterioro de la cosa asegurada.

Art. 1185.- En caso de siniestro, el asegurado podrá ejercer la acción de avería para obtener la indemnización de los daños sufridos por la cosa asegurada o del abandono, para exigir el pago de la suma total asegurada, en los casos en que este libro o el contrato lo autorice.

Art. 1186.- El asegurado podrá promover conjuntamente la acción de abandono y la avería, con tal que esta última se interponga subsidiariamente a la primera.

Art. 1187.- El asegurador será responsable de las pérdidas o daños originados por riesgos marítimos u otros eventos cubiertos por la póliza.

Asimismo, si no estuviere expresamente excluido, el asegurador indemnizará además:

a) Por la contribución de los objetos asegurados en avería gruesa o común, salvo si ésta proviene de un riesgo excluido por el seguro; y,

b) Por los gastos incurridos con el fin de evitar que el objeto asegurado sufra un daño o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido esté cubierto por la póliza.

En todo caso, los gastos señalados no pueden exceder al valor de los daños evitados.

Art. 1188.- El asegurador es responsable por la pérdida o daño de los objetos asegurados que provengan de culpa o dolo del capitán o de la tripulación. Pero no será indemnizada la pérdida o daño al casco que provenga de dolo del capitán, salvo estipulación expresa.

Art. 1189.- El asegurador no será responsable por pérdidas causadas por demora, aun cuando ésta tuviere su origen en un riesgo cubierto por la póliza, a menos que expresamente así se estipule.

Art. 1190.- Salvo pacto en contrario, el asegurador no es responsable por los fenómenos ordinarios de filtración, rotura o descarga, por vicio propio o de la naturaleza de la cosa asegurada y otros normales del transporte.
Art. 1191.- Cuando la pérdida o daño de la cosa asegurada provenga de varias causas relacionadas, el asegurador será responsable si la causa principal o determinante se encuentra cubierta por la póliza.

No obstante, cualquiera que fueren las estipulaciones del contrato, si no fuere posible establecer cuál fue la causa principal o si varias causas determinantes fueron simultáneas y entre ellas hubiere una que constituyera un riesgo asegurado, el asegurador será responsable por el daño en los términos señalados en la póliza.
Art. 1192.- Corresponderá al asegurador la carga de la prueba en caso que el siniestro haya ocurrido por un hecho o riesgo no comprendido en la póliza.
Art. 1193.- La pérdida puede ser total o parcial. Cualquier pérdida no comprendida en los conceptos de pérdida total o definidos en los artículos siguientes, se considerará pérdida parcial.
Art. 1194.- La pérdida total puede ser real o efectiva. También puede ser constructiva.

Existirá pérdida total real o efectiva, cuando el objeto asegurado quede completamente destruido o de tal modo dañado, que pierda definitivamente la aptitud para el fin a que está destinado o, cuando el asegurado sea irremediablemente privado de él. Todo lo cual es sin perjuicio de lo que se hubiere estipulado en la póliza.
Art. 1195.- Si transcurrido un plazo razonable, estipulado por las partes, no se han recibido noticias de una nave, se presumirá su pérdida total efectiva y la de su cargamento.
Art. 1196.- Salvo que la póliza disponga otra cosa, existirá pérdida total constructiva, cuando el objeto asegurado sea razonablemente abandonado, ya sea porque la pérdida total efectiva parezca inevitable o porque no es posible evitar su pérdida, sin incurrir en un gasto que exceda del valor de dicho objeto después de efectuado el desembolso.

Se considerarán como de pérdida total constructiva, en especial, los siguientes casos:

a) Cuando el asegurado sea privado de la nave o de las mercancías a causa de un riesgo cubierto por la póliza y sea improbable que pueda recuperarlas o el costo de la recuperación exceda al valor de la nave y de las mercancías recuperadas;

b) Cuando el daño causado a una nave por un riesgo asegurado, sea de tal magnitud que el costo de repararla exceda al valor de esa nave, una vez reparada. Al estimarse el costo de reparación, no se hará deducción alguna por contribuciones de averías gruesa o común a esas reparaciones, de cargo de otros intereses. Pero se tomarán en cuenta los gastos de futuras operaciones de salvamento y de cualquier futura contribución de avería gruesa o común que afectaría a la nave, al ser reparada; y,

c) Cuando el costo de su reparación y el de reexpedición a su destino, excedan al valor de

ellas en la fecha de arribo a su destino, en los casos en que se trata de daños a las mercancías o carga.

Art. 1197.- Salvo estipulación en contrario, el seguro contra pérdida total cubre tanto la pérdida total constructiva, como la real o efectiva.

Art. 1198.- Salvo que la póliza disponga otra cosa, el asegurador es responsable por todos los siniestros que sufra la cosa asegurada durante el período de cobertura, hasta el monto del valor asegurado establecido en la póliza.

Pero si una pérdida total se sigue a un daño parcial no reparado, el asegurado sólo podrá exigir la indemnización de la pérdida total.

Art. 1199.- Si el asegurado opta por reclamar la pérdida total, debe comunicar al asegurador su intención del abandono. Caso contrario, dicho aviso el asegurado sólo podrá ejercitar la acción de avería gruesa o común.

Art. 1200.- En caso de pérdida total constructiva, el asegurado tendrá el plazo de tres meses desde que tuvo conocimiento efectivo que la pérdida tenía ese carácter, para comunicar por escrito al asegurador su intención del abandono.

El aviso o demanda deberá indicar en forma inequívoca la intención del abandono incondicional del objeto asegurado a favor del asegurador.

Art. 1201.- El aviso de abandono no será necesario cuando la avería o accidente, por su naturaleza o magnitud, imposibilite la adopción por parte del asegurador de medidas tendientes a recuperar, rescatar la cosa siniestrada o disminuir los efectos del siniestro.

Art. 1202.- El aviso de abandono interrumpe la prescripción de las acciones del asegurado contra el asegurador.

Art. 1203.- La aceptación del abandono podrá ser expresa o inferirse de la conducta del asegurador. En todo caso, sus efectos se retrotraen a la fecha de recepción del aviso de abandono o de la notificación de la demanda de abandono.

El asegurador podrá, en todo caso, renunciar a la exigencia del aviso o notificación respectiva.

Art. 1204.- La aceptación del abandono, además de dar a ésta el carácter de irrevocable, significará que el asegurador reconoce su responsabilidad por el monto total asegurado.

Art. 1205.- El abandono aceptado o declarado válido en sentencia firme, transfiere al asegurador todos los derechos y obligaciones del asegurado respecto de la cosa asegurada, por el solo ministerio de la ley.

Sin embargo, mientras no esté aceptado el abandono o dictada sentencia firme que la declare válida, el asegurador podrá reconocer su obligación de indemnizar la pérdida total del objeto asegurado y rechazar la transferencia de la propiedad de la cosa asegurada.

Art. 1206.- La cosa asegurada que ha sido objeto de abandono queda privilegiadamente afectada al pago de la cantidad asegurada, con preferencia a todo crédito que pueda gozar de privilegio sobre ella, con excepción de los créditos sobre la nave indicados en este libro.

Subsección II
SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Art. 1207.- El asegurado en un seguro de responsabilidad, sólo tendrá derecho al reembolso de la indemnización y gastos en que incurriere, cuando ya hubiere pagado la indemnización por perjuicios a terceros.

No obstante lo anterior, el asegurado deberá poner en conocimiento del asegurador cualquier reclamo de que sea objeto y que pueda comprometer la responsabilidad de éste. Estará además obligado a adoptar todas las medidas de defensa que fueren procedentes.

Art. 1208.- Sólo en los casos en que un asegurador de responsabilidad otorgue una garantía para cubrir la responsabilidad del asegurado, podrá ser demandado directamente por el tercero a cuyo favor se ha emitido dicha garantía.

Lo anterior no rige en caso que el asegurado tenga derecho a limitar su responsabilidad y el asegurador hubiere constituido el fondo respectivo de limitación.

El seguro de responsabilidad de un armador por abordaje o por colisión con cualquier objeto fijo o flotante, que tiene como fin la reparación de daños causados a terceros, no produce obligación de indemnizar salvo en caso de insuficiencia de la suma asegurada en la póliza del casco.

Art. 1209.- Sea cual fuere el número de acontecimientos ocurridos durante la vigencia del seguro de responsabilidad, la suma cubierta por cada asegurador constituye, por evento, el límite de su cobertura.

Capítulo X
DE LA PRESCRIPCIÓN PARA LAS ACCIONES EN LA ACTIVIDAD MARÍTIMA

Sección Única
DE LOS PLAZOS PARA LA PRESCRIPCIÓN

Art. 1210.- Las acciones para el cobro del pasaje y del flete, incluyendo sus accesorios, como demorajes y sobre-estadías, prescriben en el plazo de un año.

Este plazo se contará desde que la obligación se hubiere hecho exigible, según las respectivas estipulaciones de las partes o normas legales que regulen la materia, y en su defecto, desde que concluyó el viaje para el cobro del pasaje y desde la fecha en que termina la entrega de las mercancías en el lugar de destino o en la fecha en que debieron entregarse, según sea el caso.

Art. 1211.- La acción para que se declare una avería gruesa o común, prescribe en el plazo de seis meses contados desde la fecha de entrega de las mercancías o desde que se pone término al viaje.

Art. 1212.- A su vez, la acción para exigir el cobro de la contribución, prescribe en un año desde que se ha comunicado la emisión de la liquidación de la avería gruesa o común. Pero, cuando ésta ha sido impugnada en su legitimidad, el año correrá para el impugnante desde

la terminación del juicio.

Prescriben en un año las acciones contra el porteador u operador de la nave, por reclamos por pérdida, daño o demora en el transporte de mercancías por mar, que estén amparadas por un conocimiento de embarque.

Art. 1213.- Prescriben en dos años todas las demás acciones que procedan de las obligaciones de que trata este capítulo a las que no se les haya señalado un plazo especial.

Art. 1214.- El tiempo de prescripción se contará:

a) En los contratos de fletamento:

1. Si fueren a casco desnudo o por tiempo, desde la fecha de vencimiento del contrato o de interrupción definitiva de su ejecución; y,

2. Si se trata de un fletamento por viaje, desde la fecha prevista para su término, o desde la fecha en que el contrato se hubiere resuelto o rescindido.

b) En los contratos de transporte marítimo, desde el día en que termina la entrega de las mercancías por el porteador, o de parte de ellas, o cuando no hubo entrega, desde el último día en que terminó la descarga en el respectivo puerto.

No obstante, la persona declarada responsable podrá ejercitar la acción de repetición que le correspondía, aun después de expirado dicho plazo de prescripción. Para ello, dispondrá de un plazo de doce meses, contado desde la fecha en que se haya satisfecho voluntariamente la reclamación o haya sido condenado por sentencia firme a pagar en virtud de una acción ejercida en su contra.

c) En el contrato de pasaje:

1. En las acciones de resarcimiento por daños y perjuicios por lesiones a un pasajero, o por la pérdida o daños del equipaje, desde la fecha del desembarco del pasajero;

2. En caso de muerte de un pasajero ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que debió desembarcar;

3. Si el fallecimiento ocurre con posterioridad al desembarco, pero a causa de lesiones sufridas durante el transporte, desde la fecha del fallecimiento, pero sin que el plazo total pueda exceder de tres años, contado desde el desembarco.

El plazo de prescripción de dos años para las acciones que se mencionan en los tres numerales anteriores, se aplicará sea que la acción se fundamente en una responsabilidad contractual o extracontractual del transportador o sus dependientes; y,

4. En el cobro de indemnizaciones por resolución del contrato de pasaje, el plazo de doce

meses se contará desde la cancelación del viaje, o desde que ocurrieron los hechos que impiden su realización o continuación.

d) En caso de abordaje, el plazo se contará desde la fecha del accidente.

Sin embargo, el tiempo de prescripción será de tres años, si la nave responsable no pudo ser retenida o demandada mientras se encontraba dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, por haberlas abandonado después del abordaje sin recalar en algún puerto de la República.

e) En el cobro de servicios de auxilio, incluyendo asistencia y salvamento, el plazo se computará desde el día en que las operaciones respectivas quedaron terminadas; y,

f) El plazo de prescripción de la acción que compete al naviero, dueño u operador para repetir de los demás beneficiados con los auxilios, sólo correrá desde que hubieren sido condenados a pagar por sentencia firme o hayan pagado voluntariamente la remuneración o compensación por los servicios al asistente.

Art. 1215.- Podrá suspenderse sucesivamente el plazo de prescripción mediante declaración escrita de la persona a cuyo favor corra, y continuará corriendo por el lapso que corresponda a contar de la fecha de la última declaración.

Título III
EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Capítulo I
DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1216.- Se considera contrato de transporte aéreo el convenio por el cual el transportador o porteador se obliga por cierto precio, alquiler o flete a conducir o llevar de un lugar a otro, por vía aérea, a personas, animales o cosas.

Art. 1217.- El contrato de transporte aéreo que deba ser realizado por varios porteadores se considerará como un solo contrato, si así lo han convenido las partes contratantes.

Art. 1218.- Se entiende por empresa de transporte aéreo a toda persona jurídica que mediante concesión o permiso de operación otorgado por la autoridad competente, realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo con carácter regular o no regular.

Art. 1219.- Para los efectos de este Código se reputará transportador a toda empresa que reúna los requisitos del artículo anterior, sea o no propietario de la aeronave.

Art. 1220.- En todos los casos en que el transporte se efectúe por varios porteadores se considerará como último porteador al que realice la etapa final del transporte consignado en el contrato respectivo. Sin embargo, cuando el transporte termine efectivamente en un punto anterior al de destino previsto en el contrato, se reputará como último transportador o porteador al transportador de esta etapa.

Art. 1221.- Se tendrá por propietario de una aeronave a la persona natural o jurídica a cuyo nombre esté matriculada en el registro aeronáutico nacional.

Art. 1222.- Se considera interno o doméstico todo transporte en el cual el lugar de partida y el lugar de destino estén situados dentro del territorio nacional.

El transporte no perderá su carácter de interno por el hecho de que la aeronave, por causa de caso fortuito o de fuerza mayor tenga que efectuar un aterrizaje imprevisto en territorio extranjero.

Art. 1223.- Se considera internacional todo transporte en el cual:

a) El lugar de partida y el de destino estén situados en territorio de dos estados diferentes;

b) El lugar de partida y el de destino estén situados en territorio de un mismo Estado, estando previstos uno o más aterrizajes en territorio de otro Estado; y,

c) La aeronave se encuentra matriculada en otro estado.

Art. 1224.- En caso de transporte aéreo internacional, el transportador no podrá embarcar pasajeros que no justifiquen estar debidamente autorizados para desembarcar en el lugar de destino y en las escalas previstas, cuando el país donde se efectúe la escala exija visa de tránsito.

Art. 1225.- El transporte aéreo internacional, se regirá por las normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales ratificados por la República del Ecuador y por las leyes especiales en materia aeronáutica vigentes, y a falta de éstos, se regirá por los principios establecidos en este Código y sus reglamentos.

El transporte aéreo interno se ceñirá a las disposiciones de las leyes especiales en materia aeronáutica vigentes y a las disposiciones, del presente Código o sus reglamentos y supletoriamente a lo que prescriba este Código con respecto al transporte marítimo o terrestre.

Capítulo II
TRANSPORTE DE PASAJEROS Y EQUIPAJE

Art. 1226.- En el transporte de pasajeros, el transportador tiene la obligación de expedir por cualquier medio físico o electrónico un boleto de pasaje, que incluirá:

a) Número de orden, lugar, y fecha de emisión;

b) Nombre y dirección del o de los transportadores, así como nombre y apellido del pasajero;

c) Indicación del punto de partida, con escalas previstas y destino;

d) Código de la tarifa aplicada; base de la tarifa, derechos, tasas, impuestos y otros gravámenes;

e) Fecha y hora de iniciación del viaje; y,

f) Peso y/o piezas del equipaje permitido.

Art. 1227.- Celebrado el contrato de transporte, el transportador deberá emitir siempre por cualquier medio un documento que pruebe su existencia. El boleto del pasaje, emitido por cualquier medio físico o electrónico, es prueba suficiente de la celebración del contrato.

Art. 1228.- Cuando el transportador acepte al pasajero sin la celebración expresa del contrato respectivo, o no expida boleto, o la prueba del mismo no pueda determinarse, se considerará que existe contrato con todas las obligaciones y responsabilidades enumeradas en este Código, sin que el transportador pueda ampararse en las disposiciones que excluyan o limiten su responsabilidad.

Art. 1229.- Cuando el viaje se suspenda o retarde en virtud de caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobados, incluidos en ellos los que ocurrieren por condiciones meteorológicas imprevistas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio que el pasajero pagó por el boleto.

Si una vez iniciado el viaje se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador estará obligado a efectuar el transporte de pasajeros y equipaje por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportador los gastos de manutención y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción, según la regulación emitida por la autoridad rectora en materia aeronáutica, y los derechos del consumidor.

Art. 1230.- De no realizarse el viaje contratado habrá derecho a la devolución del precio que se hubiere pagado, quedando a salvo el derecho a reclamar las indemnizaciones que creyere le competen por culpa del transportador, según la normativa establecida por la autoridad rectora en materia aeronáutica.

Art. 1231.- El transportador queda facultado para excluir del transporte a cualquier pasajero que por causa de enfermedad u otras circunstancias determinadas en las leyes o reglamentos puedan constituir un peligro o perturbación para la aeronave, sus ocupantes o terceros en el destino del viaje.

Art. 1232.- Si en el trayecto del viaje previsto, éste se hubiere interrumpido por causa imputable al transportador, éste estaría obligado a su costo, no sólo a la manutención y alojamiento de los pasajeros por el tiempo que dure tal interrupción, sino a ofrecer a éstos, en su caso, las siguientes opciones:

a) Reembolsarles el importe proporcional del viaje no realizado, en forma inmediata;

b) La continuación del viaje, de conformidad con la demora prevista;

c) La continuación del viaje por medio de otro transportador, en las mismas condiciones pactadas; y,

d) El retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje.

Art. 1233.- El transportador está obligado a transportar, juntamente con los viajeros y dentro del precio del boleto su equipaje, con los límites de peso y volumen que se determine contractualmente. El exceso será objeto de estipulación especial.

Art. 1234.- El transportador responderá únicamente de la pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que se le haya entregado para su custodia.

Art. 1235.- En el transporte de equipaje el transportador deberá expedir un talón de equipaje en doble ejemplar, uno quedará en poder del transportador y el otro deberá ser entregado al pasajero. No se incluirán en el talón los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

Art. 1236.- El talón de equipaje debe contener:

a) Número del boleto del pasaje correspondiente;

b) Lugar y fecha de partida y de destino;

c) Peso y cantidad de los bultos;

d) Monto del valor declarado, si lo hubiere; y,

e) Indicación de que la entrega del equipaje se hará al pasajero contra entrega del talón respectivo, salvo autorización expresa.

Art. 1237.- La recepción del equipaje, sin protesta, implica la renuncia a toda reclamación posterior, sin perjuicio del derecho de indeminización y su prescripción establecido en los convenios internacionales de aviación civil ratificados por el Estado ecuatoriano.

Art. 1238.- Si el transportador aceptare el equipaje, sin expedir el talón correspondiente, o si éste no contuviere las especificaciones indicadas en este Código, se admitirá la existencia del contrato con todas las responsabilidades y obligaciones a cargo del transportador sin que éste último pueda ampararse en las disposiciones que excluyan o limiten su responsabilidad. En tal caso se aceptarán y serán válidas las manifestaciones hechas por el pasajero, relativas al peso y cantidad de los bultos consignados, así como al valor de su contenido.

Capítulo III
TRANSPORTE DE COSAS Y MERCANCÍAS

Art. 1239.- El contrato de transporte de cosas que no sean equipaje se perfecciona por la entrega al transportador de las que deberán ser objeto del transporte.

Con base en la declaración suscrita por el remitente, el transportador extenderá la carta de porte en tres ejemplares así: uno para el transportador, uno para el destinatario; y otro para el remitente.

Art. 1240.- La carta de porte aéreo debe contener las siguientes especificaciones mínimas:

a) Lugar y fecha de emisión;

b) Puntos de partida y destino;

c) Nombre y dirección del remitente, transportador y destinatario;

d) Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos;

e) Peso, volumen, dimensiones de la mercancía o bultos;

f) Estado aparente de la mercancía y del embalaje;

g) Precio del transporte y, de haberla, estipulación de la fecha y lugar de pago;

h) Valor declarado de la mercancía, si lo hubiere;

i) Documentos entregados al transportador con la carta de porte; y,

j) Plazo para el transporte, iniciación e indicación de la ruta, si así se hubiere convenido.

Art. 1241.- Si el transportador aceptare las cosas o mercancías para su transporte, sin que en la carta de porte se hicieren las indicaciones previstas en el artículo anterior, se admitirá la validez de la carta de porte para el transportador sin que éste pueda ampararse en las estipulaciones que excluyan o limiten su responsabilidad.

Art. 1242.- El remitente es responsable de la exactitud y veracidad de las indicaciones referentes a las cosas o mercancías descritas en la carta de porte, deberá indemnizar al transportador o a cualquier otra persona respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Art. 1243.- La carta de porte aéreo constituirá prueba plena acerca de la existencia del contrato, según los términos contenidos en ella, y a su presentación el transportador entregará las cosas o mercancías al destinatario, previo el cumplimiento de los requisitos y formalidades aduaneras, sanitarias u otros administrativos exigibles.

En caso de pérdida, extravío o sustracción de la carta de porte, el transportador estará obligado a proporcionar una copia idéntica de la misma al remitente o destinatario, previa identificación de la persona. Podrá también, en este caso, entregar las cosas o mercancías al destinatario, siempre que este último ofreciere garantía suficiente al efecto.

Art. 1244.- La carta de porte aéreo puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Art. 1245.- Si por caso fortuito o de fuerza mayor, las cosas o mercancías no pudieren seguir el itinerario previsto en la carta de porte, el transportador entregará por su cuenta los bultos a otra empresa de transporte para su más rápida conducción, de acuerdo con las instrucciones dadas o que se pidan al remitente o al destinatario.

Art. 1246.- El transportador no incurrirá en responsabilidad, si el transporte no se efectuare en la fecha y horas previstas cuando la suspensión o el retraso obedezcan a casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados o a razones meteorológicas que afecten la seguridad del vuelo. Tampoco estará obligado a indemnizaciones con respecto a la carga comercial que haya de reducir y dejar por alguna de estas circunstancias.
Art. 1247.- El transportador está obligado a entregar la cosa o mercancía transportada inmediatamente después de la llegada de éstas a su destino, previo cumplimiento, en su caso, de los requisitos que exijan las leyes y reglamentos pertinentes. Se considerarán perdidas las cosas o mercancías cuando transcurra el tiempo que la autoridad rectora en materia aeronáutica lo establezca, sin que se hubiere efectuado la entrega.
Art. 1248.- El transportador se halla obligado a la custodia de los objetos que se le entreguen para el transporte y responderá de su pérdida, avería o retardo en la entrega por motivo del viaje, a menos que sean consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicios propios de tales objetos.

También responderá el transportador de las pérdidas sufridas en caso de echazón necesaria para lograr la seguridad de la navegación.
Art. 1249.- Cuando no pueda efectuarse la entrega de los objetos transportados, sea porque no se encuentre al destinatario sea porque éste se niegue a recibir las cosas o mercancías sin consignar protesta por el deterioro que puedan tener, o porque el destinatario no quiera pagar los gastos de reembolso, del transporte u otros que le correspondan, el transportador comunicará al expedidor y se constituirá en depositario remunerado durante el período de un mes y podrá enajenar las cosas o mercancías transportadas en pública subasta, resarciéndose de los gastos en que hubiere incurrido y quedando el sobrante a disposición de quienes tuvieren derecho a él.

Si el objeto del transporte fuere de naturaleza perecedera, el plazo fijado en el inciso anterior podrá ser reducido con el objeto de mantener el valor en venta de las cosas transportadas.

El depósito de las cosas o mercancías a que aluden los incisos anteriores podrá ser hecho por el transportador, bajo su responsabilidad, fuera de su domicilio.
Art. 1250.- El transporte aéreo combinado entre varias empresas las constituye en responsables solidarios, pudiendo elegir el remitente o el destinatario para la reclamación correspondiente a cualquiera de las que hayan tomado parte en el transporte.
Art. 1251.- La recepción de las cosas o mercancías transportadas sin protesto por parte del destinatario constituirá presunción de que éstas han sido entregadas en buen estado, de acuerdo con el contrato de transporte. En caso de protesta por parte del destinatario se hará constar así en el talón de transporte o documento que lo sustituya, debiendo formalizarse la reclamación correspondiente ante el propio transportador en el plazo de ocho días. Si tal reclamación no se efectuare en el indicado plazo, quedará extinguida la responsabilidad del transportador.
Art. 1252.- El remitente conserva el derecho de disponer de las cosas o mercancías, objeto del transporte, pudiendo, después de haber suscrito el contrato de transporte de acuerdo

con el transportador retirarlas del aeropuerto de salida o de destino, detenerlas en el curso del viaje, cambiar el lugar de destino o la persona del destinatario o pedir su retorno al aeropuerto de salida. Los gastos que ocasione el ejercicio de este derecho serán por cuenta del remitente.

Art. 1253.- El transportador podrá excluir del contrato de transporte aquellas cosas o mercancías que por su mal estado, acondicionamiento deficiente o por otras circunstancias graves debidamente justificadas puedan constituir peligro evidente para la aeronavegación.

Capítulo IV
CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

Sección I
DEL ARRENDAMIENTO

Art. 1254.- El contrato de arrendamiento de aeronaves consiste en que una parte se obligue a transferir a otra por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave determinada y singularizada a fin de que sea destinada a una actividad específicamente aeronáutica por tiempo, millaje de recorrido o en la forma que sea convenido por las partes.

Art. 1255.- El contrato de arrendamiento de aeronaves puede ser de dos clases:

a) Contrato de arrendamiento financiero o leasing financiero, que incluye una opción a compra al terminar el plazo contractual; y,

b) Contrato de arrendamiento operativo o leasing operativo, que no incluye opción de compra al finalizar el plazo contractual y no implica nacionalización de las aeronaves objeto del contrato.

Art. 1256.-Las modalidades del contrato de arrendamiento de aeronaves son:

a) “Dry Lease”.- Consiste en el arrendamiento específico de la aeronave, sin tripulación y el control operacional está a cargo del arrendamiento.

El intercambio de aeronaves por horas de vuelo es una clase de arrendamiento dentro de la modalidad de Dry Lease.

b) “Weet Lease”.- Es cualquier convenio o acuerdo en que un arrendador que tiene la calidad de transportador aéreo arrienda una aeronave con tripulación, mantenimiento, seguros a un transportador aéreo ecuatoriano; y, el control operacional permanece en el arrendador.

Art. 1257.- Los propietarios o quienes tuvieren sobre ellas derecho de usufructo u otro título legítimo que los habilite para transferir el uso y goce de las mismas, podrán darlas en arrendamiento, a menos que existan restricciones contractuales al respecto.

Art. 1258.- Son obligaciones del arrendador:

a) Hacer entrega de la aeronave arrendada en el tiempo y en el lugar convenidos, provisto de la documentación de a bordo y conforme las condiciones estipuladas en el contrato; y,

b) Mantener la aeronave en condiciones normales de uso hasta la terminación del contrato, salvo pacto en contrario o culpa del arrendatario.

Art. 1259.- Son obligaciones del arrendatario:

a) Cuidar de la aeronave arrendada con la debida diligencia y usarla exclusivamente para las finalidades que se hayan especificado en el contrato las que deben constar en el mismo;

b) Pagar el canon de arrendamiento en los plazos y lugares convenidos; y,

c) Devolver la aeronave al arrendador, vencido el plazo del contrato, en el estado en que haya recibido y sin más deterioros que los que se deban al uso legítimo y al simple transcurso del tiempo y los producidos por casos fortuitos o de fuerza mayor.

Art. 1260.- No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendársela sin el consentimiento expreso del arrendador. En ningún caso se admitirá la cesión o subarriendo parcial de la aeronave.

Art. 1261.- El contrato de arrendamiento de aeronaves produce la transferencia de la condición de explotador del arrendador al arrendatario.

Sección II
DEL FLETAMENTO

Art. 1262.- Habrá contrato de fletamento cuando una parte que se denominará fletante pone a disposición de otra que se denominará fletador la capacidad total o parcial de una aeronave mediante un precio cierto para uno o más viajes o durante un lapso determinado, conservando el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave, para realizar una actividad específicamente aeronáutica.

Art. 1263.- Son obligaciones del fletante:

a) Poner a disposición del fletador total o parcialmente una aeronave determinada y singularizada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad;

b) Cumplir con el viaje o los viajes pactados o mantener la aeronave a disposición del fletador en las condiciones y tiempo convenidos; y,

c) Afrontar la gestión comercial.

Art. 1264.- Son obligaciones del fletador:

a) Limitar el empleo de la aeronave, objeto del fletamento, al uso previsto en el contrato; y,

b) Pagar el precio estipulado por el fletamento en el lugar y tiempo convenidos.

Art. 1265.- El contrato de fletamento deberá constar por escrito. Sus formalidades se rigen por la ley del lugar de su celebración.

Art. 1266.- En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el lapso de ejecución del contrato exceda de la duración pactada, sin que medie culpa del fletante, estará obligado el fletador a pagar a aquel un precio proporcional, adicional al que fuere establecido, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pudiere haber lugar.
Art. 1267.- El fletante responderá solidariamente con el fletador para con el usuario que utilice efectivamente la aeronave, sin perjuicio de las acciones de repetición entre las partes.

Sección III
DEL INTERCAMBIO

Art. 1268.- El intercambio de aeronaves tendrá lugar cuando dos o más explotadores se obliguen a utilizar recíprocamente sus aeronaves, con o sin tripulación.
Art. 1269.- Los contratos de intercambio de aeronaves podrán celebrarse en la forma de arrendamiento o fletamento recíprocos. En todo caso los contratos de intercambio constarán por escrito.
Art. 1270.- Cuando el intercambio de aeronaves se convenga bajo la forma de arrendamiento, el contrato será inscrito en el registro aeronáutico nacional.

Sección IV
DEL INTERCAMBIO DE AERONAVES POR HORAS (INTERCHANGE)

Art. 1271.- Es un servicio programado, de una sola aeronave que une una ruta de un explotador de servicios aéreos en el punto de intercambio con la ruta de un segundo explotador de servicios aéreos, con la misma aeronave, con la misma tripulación, y bajo el control operativo del explotador autorizado correspondiente.
Art. 1272.- Las operaciones de intercambio pueden involucrar explotadores de dos Estados y dichos Estados pueden o no ser el Estado donde se matriculó la aeronave en cuestión.

Capítulo V
CONTRATO DE PRENDA AERONÁUTICA

Art. 1273.- El contrato de préstamo a mutuo en dinero con garantía especial de prenda aeronáutica queda sujeto a las disposiciones del presente Código, y en lo que éste no contemple, a las de la prenda industrial, y a la falta de unas y otras, a las del Código Civil, siempre que no se opongan a la naturaleza de la prenda aeronáutica.
Art. 1274.- Podrá constituirse prenda aeronáutica sobre las aeronaves, sus motores, hélices, partes y repuestos.
Art. 1275.- El contrato de prenda aeronáutica deberá constar en instrumento público o privado legalmente reconocido o autenticado ante notario público, si fuere del caso, y se lo inscribirá en el registro aeronáutico nacional. Mientras subsista dicha inscripción, al contrato no afectará ninguna transferencia o derecho que se constituya sobre el bien dado en prenda aeronáutica, salvo que sea con expreso consentimiento del acreedor prendario.
Art. 1276.- El deudor conservará la posesión y tenencia de los bienes materia de prenda aeronáutica, incluyéndose el derecho de usarlos.

La responsabilidad del deudor será la misma que la del depositario, debiendo correr por su cuenta los gastos de mantenimiento de la prenda.

Art. 1277.- En el contrato de prenda aeronáutica se consignarán todos los datos y circunstancias que permitan identificar y singularizar los bienes dados en prenda.

Art. 1278.- Los bienes constituidos en prenda aeronáutica aseguran al acreedor, con privilegio especial, el importe del préstamo, sus intereses y gastos, conforme a las estipulaciones del contrato y a las disposiciones de este Código.

Art. 1279.- Los derechos del acreedor establecidos en el contrato de prenda aeronáutica se extienden al importe de las indemnizaciones previstas en los seguros contratados con respecto a los bienes pignorados.

Art. 1280.- En el caso de ejecución por falta de pago, las partes deberán someterse a lo establecido en el libro V del Código Orgánico General de Procesos; el juez de la causa, a solicitud del acreedor, ordenará el remate de la prenda, siendo necesario únicamente el avalúo de esta, si éste no se hubiere consignado en el contrato.

Capítulo VI
HIPOTECA AERONÁUTICA

Art. 1281.- No obstante su condición de bienes muebles, las aeronaves son susceptibles de hipoteca, en todo o en parte, y aun cuando estén en construcción. Este contrato se regirá por las disposiciones de este Código, y las aplicables del Código Civil a la hipoteca de bienes inmuebles.

Art. 1282.- La hipoteca aeronáutica deberá constituirse por instrumento público o privado legalmente reconocido o autenticado ante notario público, si fuere del caso, e inscribirse en el registro aeronáutico nacional. La inscripción confiere al acreedor derecho de preferencia en el orden en que se haya efectuado.

En el instrumento público o privado mediante el cual se constituya la hipoteca aeronáutica deberá constar con precisión:

a) El nombre, apellido y domicilio de las partes contratantes;

b) La matrícula de la aeronave;

c) Los seguros que cubran la aeronave;

d) El importe del crédito asegurado por la hipoteca aeronáutica, los intereses estipulados, el plazo del contrato, así como el lugar de pago; y,

e) El importe del crédito no se requiere al tratarse de una hipoteca abierta.

Si la aeronave se halla en construcción, se hará constar además de los datos de las letras a), d) y e), la trascripción del contrato de construcción y se indicará la etapa en que se encuentre dicha construcción al momento de constituirse la hipoteca, deberá consignarse los datos de inscripción en una sección especial del registro de aeronaves.

Art. 1283.- Salvo estipulación en contrario, la hipoteca aeronáutica se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería de la aeronave y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados a la aeronave por un tercero.

Los acreedores hipotecarios deberán notificar a los aseguradores, la constitución del gravamen hipotecario con una copia de la escritura pública o del instrumento privado mediante el cual se constituyó la hipoteca aeronáutica, dentro del plazo que establezca el contrato, en caso de no existir estipulación se estará a lo establecido por la autoridad rectora de esta materia.

Art. 1284.- Las aeronaves hipotecadas en el Ecuador no podrán ser trasladadas al extranjero con fines de exportación, sin el expreso consentimiento dado por escrito del acreedor hipotecario.

Art. 1285.- Si la aeronave se destruye o fuere requisada, el acreedor hipotecario podrá hacer valer su privilegio y derecho preferente sobre el monto del seguro y sobre la indemnización correspondiente al propietario de la aeronave por causa de requisición.

Art. 1286.- La hipoteca aeronáutica debidamente constituida conferirá derecho preferente inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en el presente Título y causará privilegio y preferencia respecto de cualquier otro crédito con privilegio general o especial señalado en este Código.

Art. 1287.- La hipoteca aeronáutica se extinguirá por las siguientes causales:

a) Por la pérdida de la aeronave o de su destrucción total, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1285;

b) Por renuncia que manifieste el acreedor de sus derechos;

c) Por la extinción de la obligación principal;

d) Por la adjudicación dictada a consecuencia de remate judicial; y,

e) Por haber transcurrido diez años contados a partir de la fecha de su inscripción, si ésta no fuere renovada, a solicitud del acreedor hipotecario.

Capítulo VII
EMBARGO

Art. 1288.- Las aeronaves son susceptibles de embargo.

Art. 1289.- La anotación del embargo en el registro aeronáutico nacional confiere a su titular beneficiario la preferencia de ser pagado con anterioridad a todo otro acreedor, con excepción de los de mejor derecho de acuerdo al orden de prelación establecido en la normativa civil.

Art. 1290.- Establécese la medida de embargo preventivo de aeronaves la que consistirá en la inmovilización de la aeronave y podrá decretarse, por juez competente, solamente en los siguientes casos:

a) En virtud de un crédito impago adquirido para la realización del viaje y aun cuando la aeronave esté lista para partir;

b) En virtud de un crédito a favor del vendedor de la aeronave por incumplimiento de contrato de compraventa o de otro similar, cuyo fin último sea la transferencia del derecho de propiedad de la aeronave; y,

c) A consecuencia del ejercicio de un derecho real constituido sobre la aeronave.

Art. 1291.- A falta de disposiciones específicas de este Código, se aplicarán al embargo de aeronaves las contenidas al efecto en el Código Civil.

Capítulo VIII
DE LOS PRIVILEGIOS

Art. 1292.- En lo no establecido en el presente título sobre privilegios, se estará a lo dispuesto en la normativa civil.

Art. 1293.- En caso de deterioro o disminución del bien, materia del privilegio, éste será ejercitado sobre lo que quedare de él, aún después de cancelada la matrícula.

Art. 1294.- Las disposiciones de este título son aplicables también a las aeronaves, cuya explotación no sea ejercida por su propietario, salvo en los casos en que éste o quien tenga la posesión de la aeronave, haya sido desposeído de ella por un acto ilícito o medie mala fe del acreedor.

Art. 1295.- Gozarán de privilegio, para los efectos de este título, sobre la aeronave los créditos causados por:

a) Tasas y expensas judiciales y las destinadas a la conservación de la aeronave durante el juicio;

b) Indemnizaciones por concepto de asistencia o salvamento, realizados durante la vigencia de la hipoteca aeronáutica;

c) Impuestos y tasas debidos al Estado en virtud de utilización de aeropuertos o de los servicios auxiliares de la navegación aérea;

d) Gastos efectuados por el comandante de la aeronave en uso legítimo de sus facultades y que hubieren sido indispensables para la continuación del último viaje; y,

e) Salarios y sueldos devengados por los dependientes, empleados y obreros a bordo de la aeronave, durante el último viaje.

Art. 1296.- Los créditos que tienen su origen en un mismo viaje gozarán de privilegio en el orden de prelación establecido en el presente título. En caso de concurrencia de créditos de igual categoría, éstos se cobrarán a prorrata. En casos de más de un viaje, los créditos privilegiados causados en el último viaje gozarán de preferencia a los provenientes de los viajes precedentes.

Art. 1297.- Los privilegios y los derechos que se derivan de los créditos se ejercerán exclusivamente sobre la aeronave y sus accesorios.

La carga y el flete serán afectados por los créditos, sólo en el caso de que los gastos causados por el salvamento de la aeronave los hayan beneficiado especialmente.

Capítulo IX
DE LA RESPONSABILIDAD

Sección I
DAÑOS Y PERJUICIOS A PASAJEROS, EQUIPAJES Y MERCANCÍAS

Art. 1298.- El transportador responderá de los daños causados por muerte del pasajero o por lesiones sufridos por este último, siempre que el siniestro que ocasionara el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Art. 1299.- Se entiende por operaciones de embarque, aquellas llevadas a cabo en el lapso comprendido entre el momento en que los pasajeros abandonan el terminal, muelle o edificio del aeropuerto hasta que ingresan a la aeronave; y por operaciones de desembarque, aquellas llevadas a cabo en el lapso comprendido entre el momento en que abandonan la aeronave y hasta que acceden al terminal o a sitios similares.

Art. 1300.- El transportador responderá de los daños causados por destrucción, pérdida o averías y deterioros de los equipajes registrados, de los objetos de mano y de las cosas o mercancías transportadas, siempre que el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

A los efectos del inciso precedente, el transporte aéreo comprenderá el lapso durante el cual los equipos, objetos, cosas o mercancías se hallan bajo la custodia del transportador.

Art. 1301.- El transporte marítimo, terrestre o fluvial efectuado fuera de un aeródromo o aeropuerto no estará comprendido en el lapso del transporte aéreo. No obstante, cuando alguno de estos transportes haya sido efectuado en cumplimiento de un contrato de transporte aéreo y con el propósito de proceder a la carga, entrega o trasbordo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños producidos han sido causados durante el transporte aéreo.

Art. 1302.- El transportador responderá del daño resultante del retardo en el transporte de pasajeros, equipos, cosas o mercancías, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor, debidamente comprobado.

Art. 1303.- El transportador es responsable de los actos de sus dependientes y miembros del personal en general, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones.

Art. 1304.- El transportador en el transporte de personas no será responsable:

a) Si el daño sobrevino por lesiones orgánicas o enfermedad del pasajero; y,

b) Si prueba que el hecho que produjo el daño ocurrió por obra exclusiva de terceras personas, pero a condición de que pruebe igualmente haber tomado todas las medidas

necesarias para prevenir o evitar el hecho causante del daño o que le fue imposible tomarlas.

El transportador en el transporte de cosas o mercancías, equipajes registrados y objetos de mano del pasajero, no será responsable en los casos señalados en la letra b) de este artículo; o si el daño es consecuencia de la naturaleza o vicios propios de los objetos transportados. En los casos de daños resultantes de retardo del viaje, el transportador no será responsable si prueba haber tomado todas las medidas necesarias para prevenir o evitar el hecho causante del retardo o que le fue imposible tomarlas.

Art. 1305.- La responsabilidad del transportador cesa o se atenúa, si éste prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo.

Art. 1306.- En el transporte de personas, objetos de mano, equipajes registrados, cosas o mercancías la responsabilidad a cargo del transportador estará limitada a los montos establecidos mediante regulación emitida por la autoridad rectora de la materia, salvo que se hayan estipulado para este efecto cantidades mayores.

Art. 1307.- El destinatario deberá manifestar su disconformidad con las condiciones en que reciba el equipaje y las cosas y mercancías dentro de los plazos y en la forma establecida en el artículo siguiente. El vencimiento de los plazos señalados para cada caso, sin que se hubiere formulado protesta, extingue toda acción contra el transportador, salvo si se probare dolo de su parte.

Art. 1308.- En caso de avería o pérdida y deterioro, el destinatario deberá formular al transportador su protesta dentro del plazo de siete días en lo tocante a equipajes y de catorce días en lo relativo a cosas y mercancías, en ambos casos a contarse a partir de la fecha de recepción, en caso de retardo, tal protesta deberá ser hecha dentro del plazo de veintiún días a contarse de la fecha en que el equipaje o las cosas o mercancías debieron ser puestos a disposición del destinatario. Toda protesta será hecha por reserva consignada en el talón de equipaje o en la carta de porte o por medio escrito expedido dentro del plazo previsto para tal protesta.

Art. 1309.- En el transporte sucesivo, el pasajero o sus derechohabientes no podrán reclamar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo curso se hubiere producido el siniestro o el retardo, salvo el caso de que por estipulación expresa el primer transportador hubiere asumido la responsabilidad por todo el viaje.

De tratarse de cosas o mercancías el remitente podrá reclamar contra el primer transportador, y el destinatario que tenga derecho a la entrega contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el transportador que hubiere efectuado el transporte en cuyo curso se hubiere producido la destrucción, avería o retardo. Ambos transportadores serán solidariamente responsables para con el remitente y el destinatario.

Art. 1310.- La pérdida sufrida en los casos de echazón, así como la causada por cualquier otro daño o gastos extraordinarios producidos intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave con el propósito de conjurar las consecuencias de un peligro grave o de atenuar las que afecten la seguridad común en vuelo, tanto de la aeronave cuanto de personas o cosas, constituirá avería común y será soportada por la aeronave, el

flete, la carga y el equipaje registrado en relación al resultado útil obtenido y en proporción a su valor.

Art. 1311.- En los casos en que explotador y transportador no sean una misma persona, ambos responderán solidariamente entre ellos.

Art. 1312.- En los casos en que el contrato de fletamento tenga por objeto el transporte comercial de personas o cosas, las responsabilidades establecidas en el presente capítulo, recaerán solidariamente sobre fletante y fletador.

Sección II
DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Art. 1313.- Los daños causados por una aeronave en vuelo, por un objeto o persona que caiga de la misma causan el derecho tendiente a su reparación, si se prueba que provienen de una u otra circunstancia.

A los efectos de este título se considerará que una aeronave se halla en vuelo desde el instante en que por sus propios medios comienza a moverse para emprender el vuelo hasta aquel en que habiendo finalizado el vuelo la aeronave deja de moverse por sus propios medios.

No habrá lugar a reparación o indemnización de daño, si dicho daños no es una consecuencia directa del acontecimiento o si éste se debe al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo con observancia de los reglamentos de tránsito aplicables.

Art. 1314.- El responsable de los daños que trata este capítulo se limitará a probar que éstos fueron causados exclusivamente por culpa de la persona que los ha sufrido o que tal persona ha contribuido a causarlos; de ser así no habrá lugar a indemnización o será reducida en la medida de la referida contribución, respectivamente.

Art. 1315.- Si una o más personas se apoderan ilícitamente de una aeronave y a causa de su uso sobrevienen daños a terceros en la superficie, responderán por los daños de manera ilimitada y solidariamente.

Art. 1316.- La persona que de acuerdo con este título tuvieren algún tipo de responsabilidad no está obligada a reparar o indemnizar los daños, si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de autoridad pública y los daños han ocurrido durante el período de tal privación.

Art. 1317.- La cuantía de la indemnización por daños reparables según este título será determinada mediante resolución emitida por la entidad rectora de la materia, sin perjuicio del derecho de que se creyere asistido el perjudicado.

Art. 1318.- En los casos de concurrencia de daños a personas y bienes, aquellos causados a personas serán indemnizados con preferencia hasta cubrir la mitad del total de las indemnizaciones a distribuirse, y de ser insuficiente dicha cantidad se la distribuirá proporcionalmente entre quienes tengan derecho a indemnización. El remanente de la cantidad total a distribuirse, de haberlo se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños sufridos por los bienes.

Art. 1319.- Cuando el contrato de fletamento tenga por objeto el transporte comercial de personas o cosas, las responsabilidades establecidas en el presente capítulo recaerán solidariamente sobre fletante y fletador.

Sección III
DAÑOS A LAS AERONAVES, PERSONAS Y BIENES EMBARCADOS EN CASO DE ABORDAJE

Art. 1320.- Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves en vuelo. Los daños causados por una aeronave en vuelo a otra aeronave en vuelo, o a las personas o bienes a bordo, aunque no haya colisión, se considerarán como provenientes de abordaje. Para los fines de este título se considerará una aeronave en vuelo desde el instante en que por sus propios medios comienza a moverse para emprender el vuelo hasta el en que, habiendo finalizado éste, deja de moverse por sus propios medios.

Art. 1321.- Si el abordaje es causado por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños causados estará a cargo del explotador de la aeronave culpable. Cesa la responsabilidad cuando exista caso fortuito o de fuerza mayor, siempre que se pruebe la debida diligencia.

Art. 1322.- Si en el abordaje se observa concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños a éstas, a las personas y los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la culpa. Si no pudiere determinarse el grado de culpa, la responsabilidad se distribuirá de acuerdo con el valor actual de cada aeronave.

Art. 1323.- La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

Sección IV
DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE EN CASO DE ABORDAJE

Art. 1324.- En los casos de daños causados en la superficie a terceros por abordaje de dos o más aeronaves, los explotadores de éstas responderán solidariamente a las víctimas de los daños, en los límites determinados por la autoridad rectora de la materia.

Art. 1325.- Si el abordaje se ha producido por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiere visto obligado a satisfacer a causa de la solidaridad. Si hubiere concurrencia de culpa, quien como a consecuencia de la solidaridad prevista en este título hubiere satisfecho una suma mayor que la que le corresponde, quedando a salvo el derecho a repetir el excedente.

Art. 1326.- Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soportará la responsabilidad dentro de los límites y en las condiciones previstas en las regulaciones respectivas, quedando a salvo el derecho de repetir el excedente quien haya pagado una suma mayor de la que le corresponde.

Capítulo X
DISPOSICIONES COMUNES

Art. 1327.- Las responsabilidades que establecen los artículos anteriores corresponden al explotador de la aeronave. La falta de inscripción de su nombre en el registro aeronáutico

nacional tendrá por efecto el de hacer extensiva al propietario las referidas responsabilidades como codeudor solidario.

Art. 1328.- El explotador no tendrá derecho de ampararse en las prescripciones del presente título que limitan o excluyen su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de las personas que se hallan bajo su dependencia, que han actuado en el ejercicio de sus funciones o por su orden expresa. Los hechos temerarios son asimilables al dolo para estos efectos.

Capítulo XI
DE LOS SEGUROS AÉREOS

Sección Única

Art. 1329.- Los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afecten la aeronave, las mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros por la aeronave, en tierra, agua o en vuelo.

Art. 1330.- Será obligatoria la contratación: del seguro por lesiones y muerte de pasajeros y tripulantes; del de daños causados a terceros; del de aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo, de trabajos aéreos y de aeronaves privadas; y, del de las aeronaves que sean objeto de hipoteca.

Art. 1331.- No se autorizará la circulación en el territorio y espacio nacionales de ninguna aeronave de la que no se justifique que tenga contratados seguros vigentes, conforme lo previsto en el artículo anterior.

El seguro de aeronaves extranjeras podrá ser sustituido por otras garantías, siempre que la ley de la nacionalidad de la aeronave así lo autorice.

Art. 1332.- La existencia de los seguros y las fechas de vencimiento de las pólizas respectivas se harán constar en un registro especial, así como en el certificado seguros aeronáuticos.

Título IV
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Capítulo I
DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1333.-Definiciones:

a) Por transporte multimodal se entiende el porte de mercancías por lo menos de dos modos diferentes de transporte, en virtud de un contrato de transporte multimodal desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar diferente designado para su entrega situado en un lugar diferente.

b) Por operador de transporte multimodal se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que

participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

c) Por contrato de transporte multimodal se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de mercancías.

d) Por documento de transporte multimodal se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con los términos y condiciones de ese contrato.

e) Por expedidor se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador; o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, entregue efectivamente las mercancías al operador de transporte conforme lo señalado en el contrato de transporte multimodal.

f) Por consignatario se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

g) El término mercancías comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

h) Por instrumento internacional se entiende un acuerdo o convenio internacional celebrado y ratificado por el Ecuador.

Capítulo II
EMISIÓN DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 1334.-Cuando el operador de transporte multimodal, tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.

La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal.

Art. 1335.- Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contendrá el registro de todos los datos, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Código, un documento de transporte multimodal.

Art. 1336.- Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:

a) Se extenderá a la orden o al portador;

b) Si se extiende a la orden, será transferible por endoso;

c) Si se extiende al portador, será transferible sin endoso;

d) Si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;

e) Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la leyenda 'copia no negociable'.

Art. 1337.- Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.

Art. 1338.-En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;

b) El estado aparente de las mercancías;

c) El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;

d) El nombre del expedidor;

e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;

f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;

g) El lugar de entrega de las mercancías;

h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;

i) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;

j) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;

k) La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;

l) El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

m) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;

n) Cualquier otro dato que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación de nuestro país, o normas comunitarias andinas de la materia instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador.

Art. 1339.- Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

Art. 1340.-El documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento.

Art. 1341.- La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Código abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

Art. 1342.- El operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Art. 1343.- El operador de transporte multimodal 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 en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otro de sus dependientes adoptaron todas las medidas y protocolos para evitar el hecho y sus consecuencias.

Art. 1344.- Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el inciso anterior, el consignatario o cualquier otras persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

Art. 1345.- El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a las reglas sobre limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal

realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

El empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a las reglas sobre limitación de responsabilidad siempre que se pruebe que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron el resultado de una acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Art. 1346.- Para establecer los límites de responsabilidad a los que se refieren los artículos anteriores, se aplicarán las reglas y métodos establecidos en normas comunitarias andinas de la materia o instrumentos internacionales vigentes en el Ecuador que versen sobre transporte multimodal.

Art. 1347.- El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes, cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones o por orden expresa del expedidor. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.

Art. 1348.- Toda acción relativa al transporte multimodal en la que no se ha iniciado un procedimiento judicial o arbitral, prescribirá en el plazo de un año contado a partir del día siguiente al de la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado la mercancía o parte de ella. En caso de no haberse entregado la mercancía el plazo se contará a partir del último día en que debió haberse entregado la mercadería.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera.- El Servicio de Rentas Internas ofrecerá en su página digital a través de internet, una herramienta que permita verificar una factura electrónica que tenga la condición de negociable, con el detalle de la información contenida en el comprobante electrónico.

Segunda.- Para los efectos legales pertinentes, las matrículas de comercio obtenidas con anterioridad a la fecha de publicación del presente Código en el Registro Oficial, mantendrán su vigencia.

Tercera.- No se podrá ejecutar en Ecuador ninguna obligación que contradiga el ordenamiento jurídico ecuatoriano, particularmente la normativa que regula los créditos para vivienda.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- La autoridad tributaria administradora de tributos nacionales deberá implementar las plataformas informáticas digitales para la consulta de facturas comerciales negociables, previstas en la Disposición General Primera del presente Código, dentro del plazo de 180 días a partir de la publicación de este Código en el Registro Oficial.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Primera.- Derógase la Codificación del Código de Comercio, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 1202, del 20 de agosto de 1960.
Segunda.- Deróganse los Títulos IX, X, XI y XII de la Codificación del Código Aeronáutico, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 435, del 11 de enero del 2007.
Tercera.- Derógase la Disposición Transitoria Segunda de la Ley de Corredores de Bienes Raíces, publicada en el Registro Oficial No. 790, del 19 de julio de 1984.
Cuarta.- Derógase el Decreto Supremo No. 3121, Ley de Arrendamiento Mercantil, emitido por el Consejo Supremo de Gobierno, publicado mediante Registro Oficial No. 745 de fecha 05 de enero de 1979.

Sin perjuicio de lo dispuesto, los contratos de leasing o arrendamiento mercantil que se hubieren celebrado antes de la vigencia de esta disposición y que sigan en ejecución, continuarán regulándose por las normas del Decreto Supremo No. 3121 que se encontraban vigentes antes de esta disposición, hasta su terminación o resolución.
Quinta.- Derógase cualquier norma de inferior o igual jerarquía que se oponga a las prescripciones contenidas en el presente Código.

DISPOSICIÓN FINAL

Única.- El presente Código entrará en vigor a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito, en la sede de la Asamblea Nacional ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, a los nueve días del mes de mayo de dos mil diecinueve.

FUENTES DE LA PRESENTE EDICIÓN DEL CÓDIGO DE COMERCIO

1.- Código de Comercio (Suplemento del Registro Oficial 497, 29-V-2019).

2.- Ley de Modernización de la Ley de Compañías (Tercer Suplemento del Registro Oficial 347, 10-XII-2020).

3.- Ley Orgánica para la Transformación Digital y Audiovisual (Tercer Suplemento del Registro Oficial 245, 7-II-2023)

4.- Ley Orgánica Reformatoria del Código Orgánico Monetario y Financiero (Sexto Suplemento del Registro Oficial 142, 13-X-2025)