

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Autor: Oscar Noé Vargas

Tesis doctoral UDC



Año 2021

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Autor: Oscar Noé Vargas

Tesis doctoral UDC / Año 2021

Primer Director: José Ángel Fraguela Formoso

Segundo Director: Luis Carral Couce

Tutor: José Ángel Fraguela Formoso

Programa de doctorado en Ingeniería Naval e Industrial



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Programa de doctorado en Ingeniería Naval e Industrial

ACREDITACION DE LOS DIRECTORES

INFORME:

Don José Ángel Fraguela Formoso como codirector y tutor y Don Luis Carral Couce como codirector, hacen constar, que la Tesis Doctoral titulada **“Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil.”**, ha sido realizada bajo nuestra dirección, por Don Oscar José Noé Vargas, dentro del “Programa de doctorado en Ingeniería Naval e Industrial”.

POR LO TANTO:

Como dicha Tesis Doctoral, reúne los requisitos académicos y científicos pertinentes, se emite INFORME FAVORABLE para su lectura y defensa ante el Tribunal correspondiente, en la Universidade Da Coruña.

En A Coruña, a 6 de mayo del 2021

FRAGUELA
FORMOSO, JOSE
ANGEL
(AUTENTICACIÓN)

Firmado digitalmente por FRAGUELA FORMOSO, JOSE ANGEL (AUTENTICACIÓN)
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=32588507Z, sn=FRAGUELA, givenName=JOSE ANGEL, cn=FRAGUELA FORMOSO, JOSE ANGEL (AUTENTICACIÓN)
Fecha: 2021.05.06 18:41:45 +02'00'

CARRAL COUCE
LUIS MANUEL
DNI 32450767K

Firmado digitalmente por CARRAL COUCE LUIS MANUEL - DNI 32450767K
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, o=UNIVERSIDAD DE A CORUÑA, ou=CERTIFICADO ELECTRONICO DE EMPLEADO PUBLICO, ou=INGENIERIA NAVAL E INDUSTRIAL, ou=202316, serialNumber=DCES-32450767K, sn=CARRAL COUCE, givenName=LUIS MANUEL, cn=CARRAL COUCE LUIS MANUEL - DNI 32450767K
Fecha: 2021.05.07 10:17:44 +02'00'

Don José Ángel Fraguela Formoso

Don Luis Carral Couce



Firmado digitalmente por:
**OSCAR JOSE
NOE VARGAS**

Programa de doctorado en Ingeniería Naval e Industrial

ACREDITACION DE LOS DIRECTORES

Don José Ángel Fraguela Formoso como codirector y tutor y Don Luis Carral Couce, hacen constar que la Tesis Doctoral titulada:

“Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil.”

Ha sido realizada por Don Oscar José Noé Vargas, bajo nuestra dirección y se encuentra en condiciones de ser leída y defendida ante el Tribunal correspondiente en la Universidad de A Coruña.

En Coruña, el 29 de abril del 2021

FRAGUELA
FORMOSO, JOSE
ANGEL
(AUTENTICACIÓN)

Firmado digitalmente por FRAGUELA FORMOSO, JOSE ANGEL (AUTENTICACIÓN)
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=32588507Z, sn=FRAGUELA, givenName=JOSE ANGEL, cn=FRAGUELA FORMOSO, JOSE ANGEL (AUTENTICACIÓN)
Fecha: 2021.05.06 18:41:45 +02'00'

CARRAL COUCE
LUIS MANUEL
DNI 32450767K

Firmado digitalmente por CARRAL COUCE LUIS MANUEL - DNI 32450767K
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, o=UNIVERSIDAD DE A CORUÑA, ou=CERTIFICADO ELECTRONICO DE EMPLEADO PUBLICO, ou=ENGENEARIA NAVAL E INDUSTRIAL, ou=20376, serialNumber=DICES-32450767K, sn=CARRAL COUCE, givenName=LUIS MANUEL, cn=CARRAL COUCE LUIS MANUEL - DNI 32450767K
Fecha: 2021.05.07 18:17:44 +02'00'

Don José Ángel Fraguela Formoso

Don Luis Carral Couce



Firmado digitalmente por
**OSCAR JOSE
NOE VARGAS**

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

DEDICATORIA

A Dios, por permitirme llegar a este momento tan especial en mi vida. Por los triunfos y los momentos difíciles que me han enseñado a valorarlo cada día más, A mi **esposa** por ser la persona que ha estado a mi lado dándome cariño, confianza y apoyo incondicional para seguir adelante y conquistar otra etapa en mi vida.

A mis **hijas**, que son el motivo y la razón que me han llevado a seguir superándome día a día, para alcanzar mis más preciados ideales de superación, ellas son quienes, en los momentos más difíciles, me dieron su amor y comprensión, y para ellas quiero enviarles una enseñanza: " cuando se quiere alcanzar algo en la vida, no hay tiempo ni obstáculo que lo impida para poderlo lograr".

A mi **madre**, que desde joven me inculcó, a seguir adelante sin importar los duros momentos en la vida y que todo lo que uno se propone puede conseguirlo.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas, del ámbito Marítimo del Ecuador que me facilitaron parte de su tiempo e información en cada uno de los capítulos del desarrollo de esta tesis y no quiero nombrarlo por temor a olvidar algún nombre de uno de ellos, dado sus importantes aportes, hicieron mantenga activa mi mente en el desarrollo de esta tesis. Debo destacar, un especial agradecimiento, que por ningún momento puedo dejar por alto, a los principales protagonistas del desarrollo de mi tesis de doctorado, a los Doctores *José Ángel Fraguela Formoso y Luis Carral Couce*, por su disponibilidad y paciencia que hizo que mis preocupaciones, falta de ánimos y situaciones durante todo el tiempo del desarrollo de la tesis, redundaran benéficamente tanto a nivel profesional como personal.

No podía por ningún momento dejar, pasar por alto a otras protagonistas, por su constante empuje. A mi hija *Stefania y Johanna Noé*, de quienes no me cabe la duda, que su participación me ha permitido finalizar el presente trabajo realizado.

RESUMEN

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

RESUMEN

Los seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que deseen operar en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil son establecidos con el fin de exigir a una nave, previo a conceder un permiso de navegación, que cumpla con ciertas coberturas necesarias en caso de algún siniestro.

La problemática de los armadores e instituciones marítimas y ambientales de las Islas Galápagos, en el tema de los contratos de seguros marítimo a buques nacionales o extranjeros, se analiza partiendo de un criterio pragmático, superando los límites de un estudio exclusivamente jurídico y tomando en cuenta los conceptos de siniestros marítimos, así como las consideraciones de coberturas y navegación y los resultados de las encuestas realizadas a personas que se encuentran involucradas directamente con dicha actividad.

A través del análisis de tres pólizas de coberturas de naves ecuatorianas, que transportaban carga y que sufrieron siniestros, se demuestra que existe una falta de conocimiento de las cláusulas y condiciones de coberturas por parte tanto de quienes emiten las autorizaciones para operar en la ruta mencionada y a su vez limitaciones de las exigencias del personal que debe navegar dichas naves.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

RESUMO

Os contratos de seguros e marítimos aplicados a buques nacionais ou estranxeiros que desexen operar na ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil, están establecidos para esixir un buque, antes de conceder un permiso de navegación, que cumpre cunha certa cobertura necesaria en caso de sinistro.

O problema dos armadores e as institucións marítimas das Illas Galápagos, sobre o tema dos contratos de seguro marítimo a buques nacionais ou estranxeiros, analízase a partir dun criterio pragmático, superando os límites dun estudo exclusivamente legal e tendo en conta os conceptos de sinistro marítimo, Así como as consideracións de cobertura e navegación e os resultados das enquisas realizadas a persoas que están directamente implicadas con esta actividade.

A través da análise de tres políticas de cobertura da costa ecuatoriana, transportaron a carga e sufriron sinistro, demostran que hai falta de coñecemento das cláusulas e condicións de cobertura por parte dos que emiten autorizacións para operar na ruta antes mencionada e á mesma As limitacións de tempo das demandas do persoal deberían navegar por estes buques.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ABSTRACT

The insurance and maritime contracts applied to national or foreign ships that wish to operate in the route Guayaquil-Galapagos-Guayaquil are established with the purpose of requiring a ship, prior to granting a navigation permit, to comply with certain coverages necessary in case of an accident.

The problem of the ship owners and maritime and environmental institutions of the Galapagos Islands, in the subject of the maritime insurance contracts to national or foreign ships, is analyzed from a pragmatic criterion, surpassing the limits of an exclusively legal study and taking into account the concepts of maritime accidents, as well as the considerations of coverage and navigation and the results of the surveys made to people who are directly involved with this activity.

Through the analysis of three coverage policies of Ecuadorian ships, which transported cargo and suffered accidents, it is demonstrated that there is a lack of knowledge of the clauses and coverage conditions by those who issue the authorizations to operate in the mentioned route and at the same time limitations of the demands of the personnel who must navigate said ships.

PRÓLOGO

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

PRÓLOGO

El desarrollo de esta tesis de doctorado, pretende enfocar, la problemática y falta de conocimiento de las coberturas de seguros, en casos de siniestros marítimos de las naves de carga que operan en el sector de Galápagos – Ecuador, y una visión de conjunto de los diferentes tipos de seguros que existen en el ámbito marítimo, así como nociones comunes a sus diversas variantes al reflejar los aspectos más destacados de las pólizas y del clausulados que cubren los riesgos e intereses de las industrias dedicadas al tráfico marítimo.

En la presente tesis doctoral se analiza un resumen de los que involucra los siniestros marítimos y su marco legal y los elementos personales que más inciden sobre estos seguros, sin detener solo la atención en los referentes a su suscripción, sino haciendo asimismo, especial mención a las personas físicas o jurídicas cuya actividad repercute sobre la vigencia de las pólizas, de tal modo que aún con la evolución constante del tráfico marítimo y de las normas que lo regulan, quienes necesiten plantearse la solución de temas concretos tengan, al menos, las informaciones más imprescindibles a la hora de encauzarlos debidamente.

Las pólizas, en cuanto hacen prueba del contrato, son objeto de examen, a continuación, con ilustración de los paralelismos más sobresalientes en las soluciones de los ordenamientos que más directamente inciden sobre la actividad de ramo y con mención de las notas más características de los riesgos e intereses que son objeto de estos contratos de seguros, de forma que toda persona pueda, de antemano, hacerse una idea de la realidad actual de lo que debe considerar dentro de un contrato de seguro marítimo si no estuviera familiarizados con sus peculiaridades más destacadas.

Las obligaciones derivadas de la relación aseguradora, se presenta en el Capítulo I, donde se hacen especial referencia los temas de la fijación de primas, en cuanto se aparta de la práctica

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

común a otras modalidades de seguro; o de la acción de avería y la acción de abandono, en tanto repercuten sobre la tramitación y liquidación de reclamaciones; lo mismo que la variedad de medidas que el asegurado ha de adoptar en caso de siniestro o las facetas más relevantes de los seguros de protección e indemnización o de responsabilidad; del planteamiento de recobros y su estrecha vinculación con los seguros de mercancías y los de responsabilidad del porteador; o, por último, del cumplimiento de las previsiones de las cláusulas de cooperación o control de reclamaciones a favor de los aseguradores que se recogen en algunas pólizas del ramo.

En el presente trabajo doctoral, menciona las condiciones y cláusulas más usuales de los contratos de seguros marítimos y sus coberturas en caso de siniestros marítimos, que se suscriben en el ramo marítimo, empezando por el seguro de cascos, siguiendo por el de mercancías y determinándose es los de Clubs, en los previstos para garantizar las responsabilidades derivadas de contaminación y en los de responsabilidad de reparadores de buques, tratando de presentar la práctica usual de nuestros mercados, que en la actualidad sigue sin conseguir la indispensable coordinación entre la soluciones de los sistemas latinos y del anglosajón, a cuyos resultados y esquemas es imposible sustraerse por razones de orden práctico evidentes. La limitada capacidad de retención de otros mercados y la universal aceptación de las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres en los principales centros de reaseguro, entre otras muchas razones, no permiten prever grandes cambios en esta situación, pese a las profundas transformaciones que se adivinan en el desarrollo marítimo.

Dentro de los seguros de cascos (Capítulo 1, numeral 1.14), se presentan las tres modalidades derivadas de la inclusión de cláusulas redactadas para riesgos de navegación, de

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

puerto o de construcciones, con referencia a los rasgos más característicos de los textos del Instituto de Aseguradores de Londres y a los comentarios que de los mismos se derivan.

Respecto de los seguros de mercancías, se enmarca su contenido en tráfico marítimo tal como se desarrolla en nuestros días y se hace asimismo especial mención a las cláusulas del instituto y a las pautas comunes a las pólizas más usuales, delimitando nociones hasta ahora poco discutidas y que, sin embargo, vienen suscitando dificultades prácticas constantes.

Los seguros de protección e indemnización y otras prácticas por los clubs son objeto de consideración, (Capítulo 1, numeral 1.16) tanto en lo que se refiere a su desarrollo general como en lo que afecta su inserción en el mercado español, lo mismo que ocurre con los que garantizan las responsabilidades derivadas de contaminación de las aguas del mar.

En el Anexo F, por último, se reflejan los proyectos de pólizas y los textos bilingües de las cláusulas de utilización más frecuente, como pautas de lo que habrán de ser las condiciones de los contratos y seguro que van a necesitar nuestros mercados, que resulta irreversible en las presentes circunstancias del transporte, sino que apoyemos los esfuerzos de aquellos que propugnan contratos que permitan adaptarlas adecuadamente al ordenamiento u ordenamientos en que hayan de insertarse.

Se pretende que esta tesis de doctorado, pueda ser un documento de consulta y trabajo para los iniciados y el resto de lectores, que estén interesados en conocer, facetas de los contratos de seguro marítimo y siniestros marítimos suscitados en la ruta e Guayaquil-Galápagos-Guayaquil facilitándoles un elemento de trabajo que les permita ahondar, desde un punto de vista práctico o teórico, según sus necesidades en cada uno de ellos con la ayuda de la bibliografía glosada, consultada y citada, de la que, en buena medida, es tributario su propio contenido.

ÍNDICE

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

DEDICATORIA.....	1
AGRADECIMIENTO.....	2
RESUMEN.....	4
PRÓLOGO.....	8
ÍNDICE.....	13
CAPÍTULO 1. ESTADO DEL ARTE.....	17
1.SINIESTRO MARÍTIMO.....	17
2 TIPOS DE SINIESTROS.....	18
3. LEGISLACIÓN Y NORMATIVAS APLICABLES.....	19
3.1.INVESTIGACIÓN SEGÚN CIMC	20
3.2.INVESTIGACIÓN SEGÚN SOLAS.....	21
3.3.LOS TRABAJOS DE LA OMI: EL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES MARÍTIMOS E INCIDENTES / CODE FOR THE INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES AND INCIDENTS (CIMC)	27
3.4.INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS EN LA UNIÓN EUROPEA (UE) Y LOS ESTADOS MIEMBROS DE ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO (EEE)	29
3.5.INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS EN TERCEROS PAÍSES SELECCIONADOS	32
3.6.CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA DEL ECUADOR.....	33
4.CLASIFICACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS.....	36
5. LOS ASEGURADORES, LOS MERCADOS Y LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS.....	39
6. SOCIEDADES A PRIMA FIJA, SOCIEDADES EN FORMA DE MUTUAS Y MUTUAS PURAS.....	41
6.1.COMPOSICIÓN DE LA PRIMA	42
7.CLUBS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN.....	42

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

7.1.INTERVENCIÓN ESTATAL.....	43
8.LOS AGENTES DE SEGURO Y REASEGURO.....	44
9.ASEGURADOS, TOMADORES Y BENEFICIARIOS.....	44
10. ORGANISMOS NACIONALES RELACIONADOS CON LA MARINA MERCANTE QUE INCIDEN SOBRE LA ACTIVIDAD DEL RAMO.....	45
11. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES RELACIONADAS CON ESTOS CONTRATOS.....	47
12.PRUEBA DE CONTRATO.....	49
12.1.LAS PÓLIZAS.....	49
12.2.PÓLIZAS A TÉRMINOS.....	50
12.3.PÓLIZAS POR VIAJE SOBRE BUQUES.....	51
12.4.PÓLIZAS POR VIAJE SOBRE MERCANCÍAS.....	51
12.5.PÓLIZAS POR VIAJE SOBRE FLETE.....	52
12.6.PÓLIZAS MIXTAS.....	52
12.7.CLÁUSULAS ADAPTADAS A LAS NECESIDADES DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y LAS CONDICIONES DE SEGURO.....	54
12.8.FORMA DE LA PÓLIZA.....	55
12.9.PÓLIZAS FLOTANTES.....	55
13.OBJETO DE ESTOS CONTRATOS.....	56
13.1.RIESGOS E INTERESES.....	56
13.2.NOCIONES COMUNES A ESTOS CONTRATOS.....	58
14.OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.....	61
14.1.DECLARACIONES DEL ASEGURADO.....	63
14.2.OBLIGACIÓN DE PAGAR LA PRIMA.....	65

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

14.3.LOS COMITÉS MANCOMUNADOS Y SU INFLUENCIA EN LA TARIFICACIÓN.....	67
14.4.AGRAVACIONES DE RIESGO DURANTE LA VIGENCIA DE LOS CONTRATOS	67
14.5.OBLIGACIÓN DE ADOPTAR EN CASO DE SINIESTRO LAS SIGUIENTES MEDIDAS	68
15.SEGUROS DE CASCOS.....	71
15.1.LAS PÓLIZAS DE SEGUROS DE CASCOS Y SUS ARTICULADOS.....	72
15.2.LAS CLÁUSULAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES: SU IMPORTANCIA Y UTILIZACIÓN EN TODOS LOS MERCADOS MUNDIALES DE SEGUROS	73
16.SEGUROS DE MERCANCÍAS.....	76
16.1. LAS PÓLIZAS DE MERCANCÍAS Y SUS ARTICULADOS	77
16.2.LAS CLÁUSULAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES.....	78
17.SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN Y LOS CLUBS.....	86
17.1.LOS CLUBS Y LAS REGLAS DE LA HAYA.....	86
18.CONSIDERACIONES Y ANTECEDENTES DE BUQUES DE CARGA EN RUTA GUAYAQUIL – ISLAS GALÁPAGOS Y VICEVERSA.....	87
18.1.AÑO DE CONSTRUCCIÓN	88
18.2.CALADO.....	90
18.3.ESLORA.....	91
18.4.TONELADAS DE REGISTRO BRUTO.....	91
CAPÍTULO 2. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS.....	93
1. HIPÓTESIS.....	93
2. OBJETIVOS.....	95
2.1. OBJETIVO GENERAL.....	95
2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	95
CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA.....	98

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

1.METODOLOGÍA.....	98
CAPÍTULO 4. RESULTADOS.....	101
1.RECLUTAMIENTO.....	101
2. ESTADÍSTICAS Y ANÁLISIS DE DATOS.....	101
3. ANÁLISIS AUXILIARES.....	102
4. FLUJO DEL PARTICIPANTE.....	102
5.MANIPULACIÓN DE LA FIDELIDAD.....	103
6.DATOS DE REFERENCIA.....	103
7.ESTADÍSTICAS Y ANÁLISIS DE DATOS.....	103
8.EVENTOS ADVERSOS.....	103
9.ENCUESTA 1.....	104
9.1. ANÁLISIS DE LA ENCUESTA 1	106
10.ENCUESTA 2.....	127
10.1. ANÁLISIS DE LA ENCUESTA 2	129
CAPÍTULO 5. DISCUSIÓN.....	143
CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES.....	148
BIBLIOGRAFÍA.....	155
ANEXOS.....	160
ANEXO A Listado de acrónimos	160
ANEXO B Índice de figuras	162
ANEXO C Polizas de buques siniestrados	164
ANEXO D Índice de tablas	182
ANEXO E Índice de encuestas	183
ANEXO F Proyectos de póliza para cascos de buques.....	189

CAPÍTULO 1

ESTADO DEL ARTE

Capítulo 1. ESTADO DEL ARTE

1. SINIESTRO MARÍTIMO

En el Código de Investigación de Siniestros Marítimos (en adelante CIMC, acrónimo del Code for the Investigation of Marine Casualties) [1], se determinan las circunstancias por la cual los Estados están obligados a investigar los siniestros marítimos, definiéndolos como acaecimientos que incurran desde el fallo del equipo, una acción humana errónea y/o una emergencia natural ocasionando cualquiera de las siguientes situaciones.

- Las muertes y lesiones graves que pueda sufrir un ser humano en el siniestro, entendiendo la seguridad internacional como principio general de Naciones Unidas y por ende de la Organización Marítima Internacional (en adelante OMI), es vital la seguridad de la vida humana en el mar.
- La desaparición o pérdida de personal que se encontraba a bordo se relaciona con el principio anterior.
- La pérdida o presunta pérdida del buque como elemento esencial para el transporte marítimo, al estar desaparecido, ya es declarado un accidente marítimo que puede involucrar personas y/o mercancías.
- Las pérdidas materiales del buque, los daños o elementos que se puedan perder o causen en su funcionamiento son necesarios para su debido tránsito en las rutas marítimas, si presenta alguno de estos puede que el buque recaiga en un grave accidente, que es el caso específico de nuestro estudio.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- La varada o avería de un buque que produzca un abordaje al no contar con el mantenimiento suficiente, los buques tienen la consecuencia de tener fallas y generar varadas en medio del océano donde es más difícil acudir a asistencias mecánicas.
- Otros daños materiales de infraestructuras marítimas ajenas que sean una amenaza grave para la seguridad del buque o para otros buques o personas, por ejemplo, el incendio o una falla mecánica pueden afectar el sector que esté al alrededor como el personal del buque u otros buques.
- Daños medioambientales que se producen en muchos casos cuando un buque transporta cierto tipo de mercancías, que al sufrir accidentes producen derrames y pueden generar contaminación y daño al medio marino (es una de las consecuencias principales de los buques accidentados en las Islas Galápagos – Ecuador).

En resumen, podemos decir, que un siniestro marítimo es aquel evento que engloba uno o varios de los siguientes puntos: pérdidas o daños de personas, daños medioambientales del medio marino o daños a la propiedad, o también *“cualquier accidente o incidente que amenazase o causase daños o heridas significantes”* definición propuesta según el Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marinos (en adelante MAIIF, acrónimo del Marine Accident Investigators International Forum) [2].

2. TIPOS DE SINIESTROS

La OMI, a través del CIMC, establece la definición del concepto de Siniestro Marítimo. Este concepto fundamental para todo organismo investigador clasifica y delimita los distintos tipos

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

de siniestros, y a su vez incluye y desarrolla las prácticas recomendadas en las investigaciones de siniestros y sucesos marítimos.

Entender las diferencias entre un siniestro grave o muy grave permite la comprensión de las diferentes obligaciones según el tipo de siniestro, motivo por el cual la OMI refundió y amplió el código existente, adoptando la resolución A.884 (21) [3] que facilita las directrices para la investigación y comprensión del ser humano.

En la resolución A.884(21) [3] se plantea que un siniestro “muy grave” ocurre cuando se ha dado la pérdida total del buque, de vidas humanas o un nivel muy alto de contaminación, mientras que el “grave” encierra características como incendio, varada, explosión, abordaje o daños causados por la naturaleza, igualmente prejuicios o pérdidas en la infraestructura del buque lo que no permita la navegación, una contaminación leve y finalmente una avería que exija llevar el buque al puerto más cercano.

Aunque estos accidentes traigan consigo una serie de consecuencias, unas pueden ser leves o muy graves y es necesario tenerlas en cuenta para la investigación y prevenirlas a futuro, puesto que esto puede aportar a la gestión de la seguridad marítima y disminuir la probabilidad de accidentalidad a futuro que puedan tener los buques, más en una era tecnológica donde existen mayores medios y técnicas para solventar dichas problemáticas.

3. LEGISLACIÓN Y NORMATIVAS APLICABLES

Una vez identificado el tipo de siniestro, se estudia el proceso seguido en cuanto a la elección de las investigaciones a realizar en una Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CISM). Se trata de un proceso muy importante en las CISM, ya que confirma o descarta la investigación de determinados siniestros de orden menor. Cabe destacar que no siempre

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

el accidente más aparatoso es el más interesante para ser investigado. En ocasiones las investigaciones de accidentes menores alertan de malas prácticas, por lo que su investigación puede reportar un “beneficio” mayor que las conclusiones obtenidas de la investigación de un siniestro muy grave o grave en que las causas de este son bastante claras. En este sentido las CISMs, juegan un papel importante al tener la libertad de decidir a qué “pequeños” siniestros destinan los recursos que sobraron después de haber investigado los siniestros graves y muy graves.

La investigación de siniestros marítimos suele implicar a más de un estado (estado con intereses de consideración). En un siniestro marítimo podrían tomar parte los siguientes estados: estado del pabellón del buque, estado donde tiene lugar el siniestro o estado ribereño, estado próximo al lugar del siniestro y que se ve afectado por la contaminación causada por el siniestro, estado con tripulantes de su nacionalidad a bordo del buque siniestrado, estado del armador del buque, estado del fletante o del fletador, etc. en definitiva, cualquier estado con intereses legítimos de consideración podría formar parte de una investigación conjunta entre estados o realizar una investigación independiente de la investigación principal.

3.1. Investigación según CIMC

El CIMC define en el artículo 2 “Definiciones”:

4.11 Estado con intereses de consideración:

1. El estado de abanderamiento de un buque objeto de una investigación; o
2. El estado en cuyas aguas interiores o mar territorial haya ocurrido un siniestro marítimo; o

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

3. El estado en que un siniestro marítimo haya causado daños o puesto en grave peligro el medio ambiente o zonas sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción reconocida en virtud del derecho internacional; o
4. El estado en el que las consecuencias de un siniestro marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
5. El estado en el que, como resultado de un siniestro, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o
6. El estado que disponga de información importante que pueda ser útil para la investigación; o
7. El estado que por algún otro motivo haga valer un interés considerado importante por el Estado investigador principal.

Como podemos ver, un siniestro marítimo puede tener más de un estado con intereses de consideración justificados. Además, este número puede verse incrementado en buques de pasaje o en situaciones de abordaje. Ello abre las puertas al derecho internacional que exige a los Estados que realicen investigaciones de los siniestros marítimos en los que se vean implicados.

3.2. Investigación según SOLAS

A continuación, repasaremos las distintas convenciones internacionales. Comprobaremos que se refieren a la investigación de siniestros marítimos de forma breve y concisa. Principalmente se insta a los Estados miembros de cada convención a realizar investigaciones de los siniestros

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ocurridos bajo su jurisdicción. Posteriormente a las investigaciones, se requiere la presentación de informes de la investigación de forma que se puedan introducir las modificaciones en cada convención. Modificaciones surgidas de recomendaciones efectuadas por el equipo investigador a partir del análisis del siniestro.

Si seguimos un orden cronológico, en primer lugar, tenemos la regla 21 de la Parte C del Capítulo I del SOLAS (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: "Safety of Life at Sea") [4]. Se trata de la regla originaria de la investigación de siniestros marítimos. La que estableció de manera formal y por vez primera la necesidad de realizar investigaciones de los siniestros marítimos.

El Convenio SOLAS 1974 a pesar de su nombre, es anterior al Convenio de Líneas de Carga 1966, ya que su redacción empezó en 1914 a raíz del accidente del Titanic (en 1912) y en 1974 ya se habían redactado y aprobado cuatro convenios anteriores al SOLAS 1974 en los años 1912 y aprobado en 1914, 1929 y aprobado en 1933, 1948 y aprobado en 1952 y 1960 y aprobado en 1965. El nombre de "SOLAS 1974" proviene del hecho de que esta quinta versión del Convenio marcó un nuevo modus operandi en la aprobación de las enmiendas hechas al Convenio. Actualmente es habitual hacer referencia al "enmendado Convenio SOLAS 74" cada vez que se habla del SOLAS en alguna de sus versiones actualizadas. Cabe destacar que la regla citada en el presente trabajo no hizo aparición hasta la versión del SOLAS 1948, año de la creación de la OMI y anterior a la aprobación del Convenio Internacional de Líneas de Carga, 1966.

Como ya se ha dicho anteriormente, se invita a los Gobiernos a investigar los siniestros sufridos por sus buques y a informar a la organización – en este caso la OMI – de los resultados

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

de dicha investigación que pudiesen conllevar un beneficio para la comunidad internacional en forma de cambios en el Convenio SOLAS.

A lo largo del trabajo veremos que es muy recurrente el tema de sacar el mayor provecho a las investigaciones. Y es que el objetivo de una investigación, más allá de esclarecer lo ocurrido que es una parte importante de la misma, es el de tomar las medidas necesarias para prevenir siniestros semejantes en el futuro.

Según el **SOLAS 1974, Capítulo 1: Parte C – Siniestros, Regla 21 Siniestros:**

- a) Cada Administración se obliga a investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del Convenio, cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en las presentes reglas.*

- b) Cada Gobierno contratante se obliga a facilitar a la Organización la información que sea pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones. Ningún informe o recomendación de la organización basada en esa información revelarán la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirán expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.*

El siguiente convenio es el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (CILC) [5], establece los principios y reglas uniformes respecto a los límites a los que los buques pueden ser cargados teniendo en cuenta la necesidad de salvaguardar vidas y bienes en el mar. En él no se habla de investigaciones sino de encuestas, lo que no deja de ser una forma de investigación.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

El CILC, fue aprobado por vez primera en 1930, cuando todavía no existía la OMI, en una conferencia internacional entre las naciones marítimas, que tuvo lugar en Londres. Con el paso del tiempo este Convenio fue quedando obsoleto hasta que las naciones marítimas acordaron su revisión. La OMI creada en 1948 se mostró como la organización adecuada para gestionar su revisión. El artículo presentado fue una novedad introducida en el Convenio de 1966 respecto al de 1930.

Tanto en el SOLAS 1974 como en el CILC 1966, dejan a juicio del Estado del pabellón, considerar cuando un siniestro es lo suficientemente importante como para ser investigado. Para ello se establece la directriz de “cuando se considere que pueda ayudar a conocer las modificaciones que serían convenientes introducir en dicho Convenio”.

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) [6], incluye regulaciones destinadas a prevenir y minimizar la contaminación de los barcos, tanto la contaminación accidental como la de las operaciones de rutina, y actualmente incluye seis anexos técnicos. En la mayoría de los anexos se incluyen áreas especiales con controles estrictos sobre las descargas operativas.

La Convención MARPOL es la principal convención internacional que cubre la prevención de la contaminación del medio marino por parte de los buques por causas operativas o accidentales.

La Convención MARPOL fue adoptada el 2 de noviembre de 1973 en la OMI. El Protocolo de 1978 fue adoptado en respuesta a una serie de accidentes petroleros en 1976-1977. Como la Convención MARPOL de 1973 aún no había entrado en vigencia, el Protocolo MARPOL de 1978 absorbió la Convención madre. El instrumento combinado entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

En 1997, se adoptó un Protocolo para enmendar el Convenio y se agregó un nuevo Anexo VI que

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

entró en vigor el 19 de mayo de 2005. MARPOL ha sido actualizado por enmiendas a través de los años.

En el MARPOL 73/78, se va un paso más allá que en los dos anteriores y se pide a los Estados miembros que realicen investigaciones de siniestros producidos por sus buques, cuando provoquen una contaminación importante del medio marino. Es decir, se establece una condición para dar inicio a una eventual investigación.

Según el **MARPOL 73/78, Artículo 12 Siniestros sufridos por los buques:**

- 1) Las Administraciones se comprometen a investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques que esté sujeto a lo dispuesto en las reglas si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino.*
- 2) Las Partes en el Convenio se comprometen a informar a la Organización acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendría realizar en el presente Convenio.*

Finalmente tenemos la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [7]. En ella vemos que el artículo 94.7, se refiere explícitamente a las investigaciones de siniestros marítimos en las que estén implicados más de un Estado. Por tanto, la aplicación de la siguiente regla queda restringida a siniestros marítimos en los que se vean envueltos más de un buque representados por sus respectivos Estados de bandera.

Según la **III Convención de Derecho del Mar -UNCLOS 1982 (acrónimo de la denominación inglesa de: “United Nations Convention on the Law Of the Sea”)** [7]:

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ARTICULO 94 Deberes del Estado del pabellón:

Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán, en la realización de cualquier investigación que este efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

ARTICULO 221 Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos

Para los efectos de este artículo, por “accidente marítimo” se entiende un abordaje, una varada u otro incidente de navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o a su cargamento.

De la visión global de estas reglas se deduce que algunos de los elementos esenciales de una investigación de siniestros marítimos son:

- Su objetivo es mejorar el articulado de las distintas convenciones repasadas, con vistas a la prevención de siniestros marítimos y su recurrencia.
- No es el objetivo PRINCIPAL de una investigación de un siniestro, el de asignar un culpable o una responsabilidad por los daños o heridas producidas en el accidente.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- Sorprende la ausencia de mención alguna a la independencia del grupo de investigadores. La independencia es esencial para brindar a la investigación la objetividad que no tendría una organización dependiente del Estado, mucho más cuando pueden aparecer responsabilidades administrativas.

3.3.Los Trabajos de la OMI: El Código para la Investigación de Accidentes Marítimos e Incidentes / Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents (CIMC)

Las resoluciones de la Asamblea de la OMI, A.849 (20) [8] y A.884 (21) [3] son referencias fundamentales, ya que, a pesar de ser sólo recomendaciones - no son de obligado cumplimiento - establecen el marco legal de trabajo que los Estados miembros de la OMI tendrán que desarrollar en el futuro. De esta manera, la OMI indicaba el camino a seguir para cumplir con la citada regla 21 del SOLAS.

Se ha señalado que en Europa este Código se ha establecido a partir de dos directivas: La Directiva 1999/35/CE [9] sobre el régimen de reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad en ferris RO-RO y buques de alta velocidad (HSC) y la Directiva 2002/59/CE [10] sobre el establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Esta segunda directiva es más estricta que la primera al establecer como obligatoria la investigación de siniestros marítimos en los buques citados a la vez que cumpla con las especificaciones del CIMC [11].

Además, cabe citar la nueva propuesta de Directiva 2008/98/CE [12] sobre investigación de siniestros marítimos comentado en el anterior epígrafe, que de cara a un futuro próximo será el principal instrumento de la UE para acatar y desplegar el CIMC de una forma uniforme en todo el territorio europeo.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

El CIMC subraya dos principios generales:

- Promover un foco común de investigación de accidentes e incidentes marítimos, lo cual es requerido por las convenciones internacionales sobre seguridad y polución marítima.
- Fomentar la colaboración entre Estados involucrados en investigaciones que tengan el objetivo de determinar los factores y contribuir al esclarecimiento de los siniestros.

El CIMC, a lo largo de su articulado, establece una serie de definiciones y principios que facilitan el desarrollo de las labores de investigación. A continuación, se revisan los más relevantes:

- Define los términos “accidente muy grave y accidente grave”, ya repasados en el epígrafe 1.1.1. Se exige la investigación de todos los accidentes graves y muy graves. La investigación empezará lo antes posible después de ocurrido el siniestro.
- La investigación debe ser detallada e imparcial. Para ello se ejecutará de forma independiente a las partes implicadas, incluyendo al Estado.
- Los investigadores han de estar debidamente cualificados y han de ser imparciales e independientes. Además, los investigadores deben tener fácil acceso a la información relativa a seguridad (incluyendo expedientes de reconocimientos en poder del Estado y Sociedades de Clasificación). El acceso a la información no deberá impedirse so pretexto de que haya otras investigaciones en curso.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- Se exige la transparencia investigadora (excepto documentación y declaraciones personales protegidas por el derecho a la intimidad) y la publicación de los informes finales.
- La investigación gozará de la misma prioridad que la investigación judicial, penal o de otra índole.
- Todo Estado tiene derecho a realizar una investigación propia con arreglo a su legislación. Si hay más de un Estado que realice la investigación se coordinarán las fechas de las investigaciones para evitar demandas contradictorias sobre los testigos y respecto del acceso de las pruebas.

3.4. Investigación de siniestros marítimos en la Unión Europea (UE) y los Estados miembros de Espacio Económico Europeo (EEE)

El primer estudio, da un enfoque legal de las responsabilidades administrativas y las estructuras organizativas, que cada Estado miembro destina a la investigación de siniestros marítimos, así como un análisis de los recursos humanos dedicados y su “*work status*”, es decir, si los países dedican recursos humanos de forma permanente o tan sólo de forma excepcional cuando ocurre un accidente.

La presentación de los resultados es muy sencilla. Se destina un folio A4 a cada Estado miembro donde toda la información queda reflejada en diversos casilleros según se trate de recursos destinados a la investigación de siniestros marítimos, estructura de la entidad investigadora (si es independiente del Estado o no), legislación, o estadísticas de siniestros que han afectado al Estado miembro. Todo ello va precedido por una breve explicación en forma de

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

resumen del momento actual del Estado miembro (año 2004) en materia de investigación de siniestros marítimos.

A modo de ejemplo, en la figura 1 se reproduce el fragmento del documento citado que corresponde al estudio del método de investigación utilizado en España.

Las conclusiones del estudio se han presentado de tal forma que permiten al lector quedarse con una idea clara y concisa y de una forma rápida de la situación actual en toda la UE y su área económica. Además, se intuye en seguida cuales son las metodologías predominantes. En definitiva, se trata de un instrumento más que permitirá a la UE desarrollar su propia filosofía en la creación y gestión de nueva normativa legal de investigación de siniestros marítimos.

Es interesante analizar la información que ha querido reflejar la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) en este estudio. A través de esta información podemos deducir que puntos se consideran primordiales por la UE en un organismo investigador. Así podemos observar: el establecimiento de un presupuesto, una comisión de forma permanente o no, su nivel de independencia, si sigue las directrices del CIMC, si se trata de un organismo activo que publica periódicamente sus informes, si disponen de una base de datos electrónica, etc. En definitiva, se evalúan todos aquellos campos considerados esenciales por la AESM para un organismo investigador.

Cabe destacar que no se trata de un estudio exhaustivo de los Estados miembros, sino más bien de una fotografía instantánea de cada Estado que refleja las partes más básicas de la investigación de siniestros marítimos en cada Estado estudiado.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil


		SPAIN				
<p>Spain follows a commission-based approach. Created in 2001, the <i>Comision Permanente de Investigacion de Siniestros Maritimos</i> is chaired by the Vice-Director of the Safety and Pollution Department, and manned by four other ministerial heads of unit. The commission will assemble once a casualty has occurred. The actual investigation measures are not necessarily carried out by the Commission: No operational personnel being occupied by the commission directly, other maritime administrations shall assist the Commission on order of the Commission's president. As explicitly provided for in the law, the investigation shall follow, or be guided by, the IMO Code. The investigation is completely confidential.</p>						
Resources						
permanently employed marine investigators: 0			annual budget: 0			
permanently appointed marine investigators: 6			electronic database: NO			
ad-hoc selectable marine investigators:			regular publications: NO			
all experts serving the maritime administration						
Structure						
central or decentral: central		mono-or multi-modal: mono-modal		separate or integral: separate		
Legislation						
explicitly incorporating IMO Code: YES						
explicitly providing for independence of investigation: NO						
explicitly providing for investigation cooperation with other states: NO						
Statistics						
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
SOLAS fleet	259	260	270	285	297	302
very serious & serious casualties of that fleet	12/ no info	9/ no info	16/ no info	17/ no info	9/ no info	17/ no info
very serious & serious casualties of foreign SOLAS ships in national waters	no info	no info	no info	no info	no info	no info
<p><u>Sources.</u> The data contained in this sheet is based on information received from the Member State and/or information available in public information sources as of October 2004. <u>Definitions.</u> "Permanently employed" means employed for investigation purposes only and for a term of office that is not determined by the conduct of one specific casualty; "permanently appointed" means appointed for a term of office that is not determined by the conduct of one specific casualty; "annual budget" means a separate amount of money specifically set aside for casualty investigation; "regular publications" include the publishing of investigation reports; "separate" means functionally detached from the maritime administration; "independence" means a status ensuring that the conduct of the investigation will be determined by the investigation body only and that no person outside of that body may interfere with the conduct; "SOLAS ship" means a cargo ship of 500 GT or more and any passenger ship engaged on international voyages.</p>						

Figura 1 Esquema de la Investigación de Siniestros Marítimos en España

Fuente: EMSA. Marine Casualty Investigation in EU-25 and EEA Member States [Interim Report], December 2004. Disponible en <http://www.emsa.europa.eu>

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Se ha de tener en cuenta que en el momento en que se realizó dicho estudio eran 27 los países integrantes de la UE y las diferencias entre unos y otros eran más que notables (año 2004). De hecho, se sigue dando esta diferenciación entre países: la forma de gobierno, la riqueza del país e incluso diferencias geográficas como la extensión de la línea de costa.

Por tanto, las formas de gestionar la investigación eran y siguen siendo muy dispares. Hay países como el Reino Unido (que ha abandonado la UE), Francia, Alemania o países nórdicos, que destinan grandes cantidades de recursos a la investigación de siniestros marítimos si los comparamos con otros países como Grecia o España – países tradicionalmente muy marítimos – que ni tan siquiera tienen personal contratado de forma permanente para la investigación de siniestros marítimos.

3.5. Investigación de siniestros marítimos en terceros países seleccionados

El segundo estudio versa sobre la investigación de siniestros marítimos en terceros países (externos a la UE), y con una metodología en investigación de siniestros marítimos reconocida internacionalmente. Se trata de Australia, Canadá, Hong Kong, Corea, Japón, USA y Nueva Zelanda.

Una vez más, la AESM realiza un estudio centrándose en los sistemas legales, las responsabilidades administrativas, las estructuras organizativas creadas en torno a la investigación de siniestros marítimos y, por último, los recursos humanos dedicados y su “*work status*”.

Este segundo estudio pone de relieve que “fuera” están mejor que aquí y que todavía queda mucho trabajo por hacer en la UE. No en países como Reino Unido, Alemania o los países

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

nórdicos, que disponen de estructuras muy avanzadas en investigación de siniestros marítimos, pero sí como gran parte de los países Mediterráneos y del sur de la UE.

La mayoría de estos terceros países disponen de comisiones permanentes e independientes – puntos que se han demostrado fundamentales en organismos de este tipo -. Además, se suelen cumplir otros requisitos perseguidos por el CIMC como: las investigaciones no buscan la culpa o responsabilidad, se fomenta la cooperación entre Estados (Canadá y USA), se requieren investigadores formados y experimentados, etc.

En otros puntos del estudio se pone de manifiesto que en estos países se está a años luz de la mayoría de los países comunitarios. Esto se observa en países que fomentan las audiencias públicas – donde se explica el siniestro, su investigación y los resultados al público interesado – e incluso algunos de estos países las tienen establecidas como procedimientos habituales (Japón y Corea).

3.6. Código de Policía Marítima del Ecuador

El Código de Policía Marítima del Ecuador [13], en su Título VI “De los accidentes marítimos y siniestros”, Sección II “Del incendio”, indica:

- **Art. 336.-** La embarcación que, encontrándose en puerto, registrase una alarma o caso de incendio, sea de día o de noche, hará, en conjunto o separadamente, las señales que especifica el Código Internacional para pedir auxilio.
- **Art. 337.-** Es deber del capitán de puerto concurrir al buque incendiado y con su personal y materiales disponibles prestarle auxilio para conjurar el peligro. Si el flagelo no fuere dominado y la nave incendiada constituyere amenaza para los muelles o

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

edificios cercanos del puerto, o si, en el caso de hundirse en el lugar donde se encuentra, fuere a constituir peligro para la navegación, el capitán de puerto lo removerá del fondeadero a un lugar donde menor peligro ofrezca a terceros, o lo varará si fuere posible.

- **Art. 338.-** En los puertos donde hubiere elementos marítimos contra incendios, el capitán de puerto tomará la dirección del empleo de tales elementos y la del trabajo del personal.
- **Art. 339.-** El capitán de puerto está facultado para ordenar el cambio de fondeadero o amarradero a buques cuya vecindad del barco incendiado pueda serles perjudicial.
- **Art. 340.-** Todas las embarcaciones de puerto o de tránsito que estuvieren en posibilidad de auxiliar al buque incendiado, deberán hacerlo de conformidad al Art. 274.
- **Art. 341.-** Es obligación del capitán de puerto instruir el sumario de Ley, para determinar las causas que provocaron el incendio y sus responsables, si los hubiere, y entregar el proceso y los presuntos culpables, a los jueces competentes.

En su Sección IV “Del naufragio, varada y salvamento”, dice:

- **Art. 346.-** Siempre que dentro de los límites de su jurisdicción un barco nacional o extranjero, sufriere cualquier accidente que lo pusiere en peligro, que encallare, se fuere a pique o perdiere, el capitán de puerto o lo autoridad que haga sus veces concurrirá al lugar del siniestro tan pronto como el suceso llegue a su conocimiento y facilitará los auxilios necesarios en la medida de los elementos que existan en el puerto de su jurisdicción; y, a falta del capitán de la nave, de los agentes del seguro o del

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

cónsul, el capitán de puerto está obligado a dirigir las maniobras de salvamento; y, en todo caso, a tomar las medidas necesarias para asegurar lo ya salvado, cuya lista o inventario, para los fines consiguientes, entregará a la aduana.

- **Art. 348.-** Si el capitán de puerto conoce o presume que en el accidente marítimo de una embarcación corren peligro vidas humanas, ordenará a las naves mercantes que estuvieren en puerto en posibilidad de hacerlo, y a aquellas que se encontraren navegando en las cercanías del accidente, concurrir en auxilio de los naufragos, así tengan para tal fin que desviar su ruta; más, de no existir peligro para la vida de tripulantes y pasajeros o de haber cesado tal peligro, sólo serán las naves contratadas para el efecto por los interesados y los avisos o guardacostas de la armada, previa orden de la superioridad, los que acudan al salvamento, y dicha autoridad comunicará a las naves mercantes en viaje, caso de haberles sido notificada su concurrencia, que reanuden su ruta por haber cesado el peligro.
- **Art. 349.-** El capitán de puerto iniciará la investigación sumaria para determinar las causas del accidente, sea naufragio o varadura, y los responsables, en caso de haberlos, siguiendo el procedimiento establecido en este Código.
- **Art. 350.-** Sin el consentimiento del capitán o, en su falta, de los otros oficiales de la embarcación que sufrió el accidente, o de los armadores o consignatarios, ninguna persona particular podrá tomar parte en las tareas de salvamento de la misma nave ni de sus objetos.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

En su Título VII “De las infracciones y del procedimiento”, Sección I “Disposiciones generales”, dice:

En los casos de naufragio de naves de diez o más toneladas, de pérdidas de vida o de accidente ocurrido en barcos fluviales mayores de cincuenta toneladas, el capitán de puerto procederá con arreglo a lo que se prescribe, en los siguientes artículos, para las naves de alto bordo.

4. CLASIFICACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS

Para iniciar una breve clasificación de los siniestros que pueden ocurrir en el mar, es importante resaltar que todo accidente marítimo produce pérdidas enormes y el buque pasa por situaciones peligrosas [14], por eso es necesario entender cómo ocurrieron los hechos y especificar cuáles fueron los elementos que produjeron dichas pérdidas. De esta manera, se determina si es una falla mecánica, de mantenimiento, por eventos naturales y además conjugar cuáles son considerados siniestros y cuáles hechos que ocurran en el mar no deben ser confundidos con tal clasificación. Para esta investigación, se tiene en cuenta el Compendio de Derecho Marítimo de Ignacio Arroyo [15] y la subdivisión que realiza el Código del Comercio de España [16] con el fin de analizar los principales factores que diferencian un tipo de siniestro del otro.

- **Averías marítimas:** daño parcial, no total del buque según el artículo 806 [15], es un gasto extraordinario para la conservación del buque que se lleva a cabo durante la navegación, también siendo afectadas las mercancías a bordo a su vez estas averías se clasifican en comunes y particulares, las primeras son todos los gastos necesarios para la salvación del buque, entre estas el personal y las mercancías a bordo. Entre las averías de caso común se pueden implantar [16]:

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- ***Echazón:*** esta se presenta cuando el capitán toma la decisión de arrojar algunos elementos o mercancías que van a bordo del buque al mar, puesto que al eliminarlos se podrá disponer de una buena navegación y esta no será perturbada.
- ***Extinción de Incendio:*** según la regla III de York-Amberes [17], al momento de usar elementos como el agua para mitigar el fuego de un incendio es considerado una avería gruesa, porque se puede expandir con mayor propagación o se da la pérdida de elementos necesarios para la navegación del buque.
- ***Varada voluntaria:*** se exterioriza en las pérdidas que dan como resultado las encalladuras o encallamientos, debido a que en muchas ocasiones se presentan daños o detrimentos por una varada que tuvo el buque durante su navegación cuando no se ha pronosticado.
- ***Daños causados a los aparejos y máquinas de un buque encallado para su reflotamiento:*** cuando ocurre una falla en las máquinas o calderas de un buque encallado, es necesario generar un reflotamiento, a este intento se le denomina de avería gruesa, porque es el riesgo que se incurre para la flotación del buque.
- ***Efectos utilizados como combustible:*** el buque posee en su interior ciertas provisiones como lo son el combustible, cuando este es usado es considerado una avería gruesa porque se predispone que el buque cuenta desde el puerto de salida hasta el de llegada con el combustible necesario y completo, es decir,

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

que hay una falla ya sea en la parte de suministro o mecánica interna, que identifique el aumento de consumo del combustible.

- ***Pérdida del flete:*** es ocasionada por el daño o detrimento del cargamento que se produzca sobre las mercancías que lleva a bordo el buque.
- ***Averías gasto-salvamento:*** es la remuneración que se usó por parte de los salvadores con el fin de prevenir o reducir los daños al medio ambiente. Todo lo que incurra en gastos económicos, también son consideradas averías gruesas.
- **Abordaje:** es el choque entre dos buques u otros elementos como boyas, balizas o muelles [15], en el Código de Comercio Español “Si un buque abordase a otro, por culpa, negligencia o impericia del capitán, piloto u otro cualquier individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial.” [16]
- **Arribada forzosa:** ocurre cuando el buque se desvía de su ruta original, y debe arribar a otro puerto por situaciones que lo inhabiliten para navegar [15].
- **Nafragio:** reconocido por ser un siniestro grave, es el hundimiento del buque en el mar, se da la pérdida total de este. En algunos casos puede ser fortuito, es decir, por una fuerza mayor como sucesos naturales u otros casos es culpable, porque existe una negligencia o culpabilidad, ya sea del capitán o de los miembros de la tripulación, cuando son conscientes que el buque no está disponible para una determinada navegación [15].

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil



Figura 2 Clasificación de siniestros marítimos

Fuente: Un estudio sobre los instrumentos y mecanismos que ha ejecutado la organización marítima internacional (OMI) para prevenir e investigar los siniestros marítimos 1966-2013

[Estudio de Caso], 2017. Disponible en:

<https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/handle/20.500.12010/2824/Medrano.pdf>

5. LOS ASEGURADORES, LOS MERCADOS Y LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS

Los diferentes autores sobre la materia coinciden en destacar al seguro marítimo, como la primera forma de seguro que existió, dado que su surgimiento se dio en los pueblos antiguos como

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

consecuencia de la necesidad de los comerciantes de protegerse frente a los numerosos peligros que ofrecía la navegación marítima.

Sin duda, *“el factor que más influyó en el predominante papel que desempeñó el mercado de Londres en materia de seguro marítimo, fue el café del señor Edgard Lloyd. A finales del siglo XVII, el señor Lloyd, de origen galés, estableció un café al que acudía numerosa clientela formada por armadores, aseguradores, capitanes, comerciantes marítimos, etc.”* [18]. A tomar café y a realizar sus negocios, convirtiéndose el citado lugar en una especie de club en donde se intercambiaba información sobre asuntos marítimos, firmaban contratos de fletamento, se negociaban seguros que se hacían a través de personas individuales responsables con su patrimonio, etc.

Así, el señor Lloyd empezó a prestar varios servicios, tales como la inspección de barcos y de mercancías, la clasificación y el registro de barcos, y a hacer publicaciones marítimas en un boletín con información sobre la lista de barcos que llegaban y el estado en que se encontraban.

“La información publicada por el Lloyd’s List es de gran importancia para la actividad marítima, pero es la clasificación de los buques la que adquiere mayor relevancia frente al seguro marítimo, ya que el precio del seguro de casco y maquinaria se establece con base a dicha clasificación la cual es dada por sociedades clasificadoras especializadas” [18].

Dichas sociedades están encargadas de dictar normas para la construcción de los buques y de vigilar que tales reglas se cumplan con el fin de que las naves se mantengan en buenas condiciones de navegabilidad.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Todas las sociedades clasificadoras han nacido con el objetivo fundamental de fomentar la seguridad de la navegación, para lo cual han modernizado sus reglas de construcción e inspección de las máquinas.

6. SOCIEDADES A PRIMA FIJA, SOCIEDADES EN FORMA DE MUTUAS Y MUTUAS PURAS

La prima o precio del seguro es la contraprestación que ha de satisfacer el tomador del seguro a la entidad aseguradora, para que ésta asuma las eventuales consecuencias económicamente desfavorables del acaecimiento de los riesgos objeto de seguro.

“Para el asegurador, la prima representa el equivalente dinerario de la garantía de indemnización que otorga” [19]. Mediante la percepción de dicho precio, la entidad aseguradora puede constituir el fondo que le permite cumplir su finalidad, es decir, atender en la medida prevista al pago de los siniestros que se produzcan en su masa de asegurados, obteniendo unos diferenciales para asumir los gastos inherentes a toda actividad industrial, y simultáneamente los beneficios como retribución al capital invertido en la empresa.

De entre las variadas obligaciones que la celebración del contrato genera para el tomador del seguro, el pago de la prima es la primordial de ellas. Hasta tanto no se ha hecho efectiva la primera prima, el asegurador está libre de cualquier obligación nacida del contrato. Y para los períodos subsiguientes, el impago de la prima en tiempo hábil, transcurridos los plazos de gracia, en su caso, supone la suspensión de los efectos del contrato, en cuanto afecta a las prestaciones a cargo del asegurador.

La prima, como precio de una garantía que adquiere el tomador del seguro, no es objeto de discusión y cálculo concreto en cada caso. La prima correspondiente a cada tipo de riesgo está

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

fijada de antemano, y de una forma general, por la entidad aseguradora, y justificada en las bases técnicas de la misma.

6.1. Composición de la prima

El importe de la prima debe tener en cuenta los siguientes componentes:

- Prima Pura: El coste que representará el valor técnico del riesgo. Cuanto mayor sea la posibilidad de que el riesgo se transforme en siniestro, y cuanto más graves sean sus consecuencias, más alto será el importe de la prima.
- Prima Fija: Cuando la tasa o tarifa está preestablecido. Es el sistema más extendido en el negocio del seguro.
- Prima Mutua: Para distinguirla de la prima fija, se da ese nombre a la que, en virtud de determinadas circunstancias previstas, puede tener importe distinto a lo largo de la vigencia del contrato.

7. CLUBS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Los Clubs de Protección e Indemnización son mutualidades de seguro integradas por armadores y fletadores que cubren bajo los riesgos amparados entre sus coberturas, las pérdidas y gastos en los que incurren estos en la explotación y manejo del buque.

Protege el interés de armadores y fletadores frente a las reclamaciones que terceras personas puedan realizarles, bien provenientes de un contrato o de una disposición legal que les obligue como responsables.

Este tipo de seguro es inherente a la actividad naviera y se suele complementar con otros como el seguro de mercancías, que cubre el riesgo que sufran las mercancías durante el tránsito

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

marítimo y el seguro de casco y máquinas que garantiza los daños ocasionados y desembolsos derivados del ámbito del casco del buque y su máquina.

Este seguro nació a principios del siglo XVIII en Inglaterra, no sin antes sufrir una importante serie de modificaciones y evoluciones que han llevado esta institución a lo que es hoy en día.

La cobertura de este seguro se divide en dos grandes ramas, la referente a los riesgos de protección y a los riesgos de indemnización.

7.1. Intervención estatal

El Estado interviene en varios aspectos de la actividad marítima: aspectos económicos y sociales (gente de mar, sistema de trabajo, la protección social), normas (relativas a los marinos en particular) y la educación (capacitación laboral). También cumple misiones técnicas tales como la señalización, la vigilancia y la seguridad en el mar. Estas intervenciones son evaluadas aquí en términos del gasto presupuestario nacional.

Los tres principales campos de acción son:

- I. Seguridad marítima y la seguridad, la gente de mar y de formación marítima, el apoyo a la flota mercante, la pesca y los deportes náuticos control y el ocio, la respuesta a la contaminación marina;
- II. Puertos y zonas costeras, mediante la promoción del transporte intermodal;
- III. Protección social para la gente de mar.

Este trabajo estudia los efectos de la intervención del gobierno en la competitividad internacional en el sector del transporte marítimo servicios.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Las intervenciones del gobierno, la agenda de acceso al mercado y la intervención estatal, relatan "La importancia del transporte marítimo en el hogar y en el comercio mundial" y "Competitividad Internacional y la intervención gubernamental en el sector marítimo".

En la actividad aseguradora se establecen diferentes vertientes:

1. Defensa de los aseguradores y beneficiarios
2. Plan económico del país
3. Protección de las empresas nacionales frente a la competencia de las extranjeras
4. Las empresas extranjeras son aceptadas como lógicas y validas al ejercer sus actividades correspondientes.

8. LOS AGENTES DE SEGURO Y REASEGURO

Las empresas aseguradoras autorizadas a operar en esta rama del seguro pueden cubrir, previa registración de los modelos de contratos, los seguros cuyo fin principal es reparar la pérdida sufrida o deterioro de las cosas, a causa de un siniestro, en el patrimonio del tomador del seguro. También se les permite la cobertura de los riesgos de personas que no requieran la constitución de reservas matemáticas, es decir: seguros colectivos de vida, seguros de accidentes personales, seguro de salud, todos ellos con vigencia anual. Solo las autorizadas en este ramo pueden emitir pólizas para cubrir los Seguros de Garantía.

9. ASEGURADOS, TOMADORES Y BENEFICIARIOS

La relación emergente del contrato de seguro genera, desde la perspectiva del asegurado, como sujeto pasivo o deudor, el deber jurídico de cumplimiento de una prestación principal, una conducta consistente en "dar" que tiene por objeto una suma de dinero, que constituye el precio equivalente a la prestación futura del asegurador, que se halla condicionada a la verificación del

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

siniestro. Los sujetos obligados al pago de la prima son el asegurado en los seguros por cuenta propia, y el tomador en los seguros por cuenta ajena. En esta última forma de contratación el asegurador puede también cobrarle la prima al asegurado en caso de insolvencia del tomador.

El tomador es la persona que suscribe el contrato de seguro, que firma la póliza del contrato y se obliga a pagar la prima. Puede coincidir con el asegurado o no. En caso de duda se presumirá que el tomador ha contratado “por cuenta propia”.

Si el tomador del seguro y el asegurado son personas distintas, las obligaciones que derivan del contrato corresponden al tomador del seguro, salvo aquéllos que por su naturaleza deban ser cumplidos por el asegurado. No obstante, el asegurador no podrá rechazar el cumplimiento por parte del asegurado de las obligaciones y deberes que correspondan al tomador del seguro.

Los derechos que derivan del contrato corresponderán al asegurado o, en su caso, al beneficiario, salvo los especiales derechos del tomador en los seguros de vida, previstos en el art. 88 de la Ley del contrato de seguro [20].

El Beneficiario es aquel que recibiría la indemnización en el caso de que ocurriera el siniestro. En la mayoría de los casos, beneficiario y asegurado son la misma persona, sin embargo, en los seguros donde se cubre la muerte del asegurado, el beneficiario de la indemnización es otra persona, que queda elegida por el tomador al firmar la póliza.

10. ORGANISMOS NACIONALES RELACIONADOS CON LA MARINA MERCANTE QUE INCIDEN SOBRE LA ACTIVIDAD DEL RAMO

La Subsecretaría de Puerto y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) es la mayor Autoridad de la Marítima y Portuaria de nuestro país (Ecuador). La SPTMF se encarga de realizar los proyectos de construcción de los buques y de la emisión del certificado de las líneas de carga,

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

del arqueo o tonelaje como de otras operaciones. Autorizar la operación de buque de carga en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil.

La Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA), se encarga de la ordenación del tráfico y de la flota de algunos servicios del puerto tanto de seguridad de la navegación y de las transmisiones e inspecciones radioelectrónicas de los buques mercantes, cabotaje y de pesca.

La Asociación de Derecho Marítimos es una entidad nacional dedicada al estudio e investigación de las cuestiones de Derecho Marítimo.

Las entidades portuarias son delegaciones de la administración, dependientes de obras públicas que realizan las obras y los trabajos portuarios.

Las Asociaciones de Prácticos se encargan de manejar los asuntos de carácter administrativo, consultivo y social.

El Consejo de Gobierno de Galápagos (CGG), es el organismo responsable de la administración de la provincia, la planificación y el ordenamiento territorial, el manejo de los recursos y la organización de las actividades que se realizan en Galápagos, para garantizar la conservación del patrimonio natural del Estado y del buen vivir.

El Parque Nacional de Galápagos (PNG), es responsable de la protección, conservación, control, interpretación, educación ambiental y uso sustentable de los ecosistemas insulares terrestres y marinos, de conformidad en lo dispuesto en la Ley Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de la Provincia de Galápagos y Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y de Vida Silvestre y sus reglamentos.

11. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES RELACIONADAS CON ESTOS CONTRATOS

La Organización Marítima Internacional (OMI), anteriormente conocida como la Organización Marítima Intergubernamental Consultiva (IMCO), se estableció en Ginebra en 1948, y entró en vigor diez años después, reunidos por primera vez en 1959. El nombre fue cambiado IMCO a la OMI en 1982.

Con sede en Londres, Reino Unido, la OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas, con 169 Estados Miembros y tres Miembros Asociados. El propósito principal del OMI es desarrollar y mantener un marco normativo completo para la navegación y sus competencias hoy incluye la seguridad, las preocupaciones ambientales, asuntos legales, la cooperación técnica, la seguridad marítima y la eficiencia del transporte marítimo. OMI se rige por una Asamblea de miembros y es financieramente administrada por un Consejo de miembros elegidos de la Asamblea. La labor de la OMI se lleva a cabo a través de cinco comités y éstos se soportan por los subcomités técnicos.

La OMI es apoyada por una secretaría permanente de los empleados que son representativos de sus miembros. La secretaría está integrada por un Secretario General, que es periódicamente elegido por la Asamblea, y varias divisiones, como los de la seguridad marítima, la protección del medio ambiente, y una sección de la conferencia.

La International Union of Marine Insurance (IUMI), es una organización profesional que está dirigida por y para sus miembros. Ofrece un importante foro para discutir e intercambiar ideas de interés común a los aseguradores y reaseguradores marinos. Protege y defiende los intereses de sus miembros. Mantiene una red de comunicación de todo el mundo, una plataforma desde la cual

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

las opiniones e ideas sobre asuntos de seguros marítimos y de reaseguros se difundió a todas las partes interesadas, que incluyen también el sector del transporte marítimo, los inspectores y oficinas de derecho internacional.

La Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping ICS) es la principal asociación comercial internacional y la organización de empleadores para los operadores de buques mercantes, en representación de todos los sectores y oficios y el 80% de la flota mercante mundial.

La Cámara Internacional de Comercio (International Chamber of Commerce ICC) es una organización que se encarga de brindar protección a las empresas de los diferentes países del mundo en lo que confiere a las operaciones comerciales, ya que hoy en día existe mayor interdependencia de naciones, es decir, lo que sucede en una economía, repercute en las demás.

Esta Cámara se creó en 1919 en Francia. Constituida con personalidad propia y naturaleza jurídica asociativa. Cabe mencionar que la Cámara Internacional de Comercio, es la única organización empresarial que tiene el estatus de organismo de consulta ante las Naciones Unidas y sus organismos especializados.

El Comité Marítimo Internacional (CMI), que fue formalmente fundado en 1897 en Bélgica, es la más antigua organización internacional en el ámbito marítimo. El propósito inicial del CMI fue, y sigue siendo, la unificación del Derecho marítimo internacional.

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (United Nations Commission for the Unification of International Trade Law UNCITRAL) es la encargada

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

de las labores en el área de derecho marítimo y en el transporte de mercancías bajo conocimiento y la responsabilidad del armador y su limitación.

12. PRUEBA DE CONTRATO

12.1. Las pólizas

La póliza de seguro es un contrato entre un asegurado y una compañía de seguros, que establece los derechos y obligaciones de ambos, con relación al seguro contratado. Es el documento de carácter interno en la que se registran las operaciones y se anexan los comprobantes de dichas operaciones.

Una póliza consta de dos partes: las condiciones particulares y las condiciones generales. Las condiciones particulares constituyen la primera sección de una póliza de seguros y en ella se indican las condiciones específicas de riesgo para la persona o bien a asegurar. En otras palabras, las pólizas son una evolución de los métodos de registro manual que consiste en términos generales en emplear un documento individual para registrar cada operación teniendo como característica que permite una mayor división del trabajo.

a) Designación del objeto asegurado

Todas las condiciones del seguro vienen en el contrato. Estas cláusulas se deben leer muy atentamente. Todos los años, las aseguradoras obtienen grandes cantidades de dinero por las prestaciones escritas en el contrato y que no son reclamadas por el asegurado.

El seguro en todas partes del mundo tiene una doble función, la económica y la social:

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Función económica: elimina la incertidumbre económica sobre el futuro logrando aumentar la eficiencia, estabiliza la riqueza, combate la pobreza y estimula el ahorro.

Función social: estimula la previsión, contribuye con el mejoramiento de la salud.

b) Su valoración

Sobre seguro, infra seguro. - El riesgo asegurado no puede ser notablemente superior o inferior al del valor real de la cosa o interés asegurado (suma asegurada), de forma que es esencial una prudente valoración del objeto asegurado. En el primer caso (sobre seguro) producido el siniestro, la aseguradora sólo indemnizará el daño hasta el valor real de la cosa, aunque el asegurado fuera mayor.

No ocurre así cuando se trata de un seguro de vida, ya que en este tipo de contratos una persona puede ser asegurada con más de un seguro de vida, de una o varias compañías, pero es recomendable cuando se contrata el segundo seguro de vida, informar en la declaración de la solicitud, sobre el cúmulo de los capitales que tiene contratados en la primera póliza y así sucesivamente.

c) Vigencia y clasificación

Una vez conocida la clasificación de Seguro de Transporte de Mercancía, es preciso establecer en qué forma podemos contratar el seguro, es decir, cuáles son los tipos de póliza que se adaptan a todas y cada una de las modalidades.

12.2. Pólizas a términos

Se considera solamente la duración del riesgo con relación a un período fijado entre dos fechas concretas, de común acuerdo y generalmente por un año prorrogable tácitamente.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Mediante el pago de una prima anual, la Compañía garantiza hasta el límite del capital máximo convenido, todas aquellas mercancías que pueda transportar un mismo y determinado vehículo, cuyo número de matrícula y características deben ser declarados en póliza. Durante el período de vigencia del seguro, el vehículo o vehículos designados en la póliza pueden realizar cuantos viajes precisen, sin tener que pasar el asegurado ninguna comunicación a la Compañía.

12.3. Pólizas por viaje sobre buques

La Compañía, con arreglo a las disposiciones vigentes estipuladas en el Código de Comercio y a las disposiciones de esta Póliza, toma a su cargo los daños y pérdidas descritas más adelante, que ocurran al buque asegurado provenientes de temporal, varamiento, naufragio, abordaje fortuito, incendio, cambio forzoso de ruta o de viaje, echazón y en general, de todos los accidentes y riesgos de mar, salvo las exclusiones previstas en el presente contrato.

La Compañía pagará las pérdidas provenientes de las causas antedichas en la proporción que tiene la suma asegurada con el valor comercial de la nave, pero en ningún caso la responsabilidad de la Compañía, por causa de un solo accidente, será mayor que la suma asegurada en esta Póliza.

12.4. Pólizas por viaje sobre mercancías

Se establece para garantizar un determinado viaje, bajo condiciones que se aplican caso por caso. Su aplicación es viable para cualquier tipo de transporte.

En la póliza debe constar:

- Clase y cantidad de mercancía.
- Embalaje.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- Valor asegurable y suma asegurada.
- Medio de transporte: identificación.
- Coberturas.
- Efecto y término del contrato.

12.5. Pólizas por viaje sobre flete

En este tipo de fletamento, el fletante o armador retiene la gestión náutica (designa a la tripulación y es responsable de la seguridad y mantenimiento del buque), mientras que el fletador asume la gestión comercial (búsqueda de cargas para el buque) y decide los viajes que éste realiza. El fletante debe hacer frente a los costes de capital y los corrientes de explotación (tripulación, seguros, mantenimiento, reparaciones, pertrechos, lubricantes) y el fletador asume los de viaje (combustible, puertos y canales y manipulación de la carga).

12.6. Pólizas mixtas

Estas se responsabilizan de que las pólizas queden limitadas al plazo de tiempo expresamente reseñado, el asegurador puede considerarlas a término con todas sus consecuencias y en lo que se refiere a la limitación del viaje al que se suscriben.

a) Duración de sus garantías

Los riesgos cubiertos por esta Póliza, si el seguro es a tiempo limitado, comenzarán y terminarán en el momento en que se hayan estipulado como principio y fin de la vigencia de esta Póliza.

Si el seguro es a viaje, los riesgos comenzarán cuando el buque leve anclas en el punto de partida y termina cuando el buque esté anclado o acoderado al muelle del lugar de

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

destino, o, de todas maneras, doce (12) horas después de haber llegado al puerto o lugar de destino.

Si en el contrato se ha estipulado el seguro por un viaje redondo, el buque no podrá interrumpirlo, realizando viajes intermedios o fuera de su itinerario indicado, en cuyo caso este contrato quedará sin efecto y el Asegurado perderá al valor de las primas.

b) Desvíos

La M.I.A. en el artículo 46 que cuando un buque se desvía sin tener motivo alguno, el asegurador queda libre de cualquier responsabilidad siempre y cuando se haiga desviado el buque.

Cuando la ruta de viaje esta descrita en la póliza, el buque está obligada a seguirla, aunque no sea la que se acostumbre para la navegación.

c) Retrasos

La M.I.A. establece en el artículo 48 que en caso de que un buque se retrase excesivamente y sin excusa valida el asegurador quedara libre de cualquier responsabilidad, pero mientras tanto deberá continuar su curso con razonable prontitud.

d) Condiciones de la póliza

En la póliza de seguros existen condiciones generales y condiciones particulares.

Las condiciones generales: Las condiciones generales de la póliza, establecen los parámetros generales bajo los cuales se registra el contrato de seguro. Dichas condiciones contienen a nivel general los amparos, las exclusiones, derechos y

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

obligaciones tanto del tomador, como de la aseguradora y demás condiciones aplicables según el ramo a que pertenece la póliza. Si se quiere ampliar la noción de condiciones generales estas pueden verse en los clausulados de los productos de las compañías de seguros.

Las condiciones particulares: Individualizan y especifican el seguro y son las siguientes: La razón o denominación social del asegurador, el nombre del tomador, la identificación precisa de la cosa o persona con respecto a la que se contrata el seguro, la suma asegurada o el modo de precizarla, la prima o el modo de calcularla los riesgos que el asegurado toma a su cargo, los nombres del asegurado y del beneficiario o la forma de identificarlos si fueran diferentes del tomador, la vigencia del contrato con indicación de la fecha y hora de iniciación, el vencimiento y la forma de pago de la prima y las demás que acuerden los contratantes. Estas condiciones particulares, deben estar incluidas en la carátula de la póliza obligatoriamente.

12.7. Cláusulas adaptadas a las necesidades del comercio internacional y las condiciones de seguro

Los Incoterms son una serie de siglas y definiciones elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional en julio de 1990 y actualizadas en el año 2000. Son de gran importancia ya que aportan a la comunidad de negocios una claridad elemental de conceptos a los efectos de limitar las responsabilidades que le competen, tanto al comprador como al vendedor en las operaciones entre distintos Estados.

Con el uso común de estos vocablos ambas partes podrán estar a resguardo de sus responsabilidades y derechos a la hora de dirimir alguna posible controversia.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

12.8. Forma de la póliza

Cada clase de póliza se anotará en su respectivo registro. Por su apariencia, los registros de las pólizas de entrada y salida de caja son iguales, salvo que, en el de póliza de entrada, la primera columna de valores está destinada a los cargos a la cuenta de caja, y las columnas que le sigan serán de naturaleza acreedora y corresponderán a las cuentas que usualmente se afecten por las entradas de efectivo.

En cambio, en el registro de pólizas de salida de caja, su primera columna de valores está destinada a los créditos de la cuenta de caja, y las siguientes serán de naturaleza deudora, correspondiendo a las cuentas que normalmente se afecten por la salida de fondos.

La numeración de las pólizas se asigna cuando la póliza se registra, manteniendo una numeración corrida, pero independiente, para cada tipo de póliza de las que en este sistema se usan.

12.9. Pólizas flotantes

Tiene por objeto garantizar automáticamente todas las expediciones que realice un mismo asegurado, y éste avisará viaje por viaje al asegurador, dentro de los límites que la póliza establezca, siendo los medios más habituales de declaración:

- Avisos o aplicaciones de seguro.
- Certificado de seguro.
- Télex o telefax.

La póliza establece los siguientes límites:

- Capital asegurado máximo por viaje.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- Objeto asegurado y embalaje.
- Ámbito geográfico del viaje.
- Medio de transporte.
- Riesgos cubiertos.
- Franquicias, si las hay.
- Límite de responsabilidad, responsabilidad máxima por expedición.

Una forma variante de la póliza flotante, que actualmente viene siendo la más utilizada, tendente a simplificar el enorme trabajo administrativo que en algunos casos concretos ciertas pólizas flotantes comportan por su gran volumen de declaraciones, es la de hacer una declaración global del volumen o facturación por ventas o compras, denominadas pólizas de facturación, o aquellas que se establecen en función del tonelaje transportado, llamadas pólizas especiales para transportistas.

El asegurador, en base a dicha información, establecerá un tipo de prima único, aun cuando también es admisible una estructura de varios tipos de prima, según el caso.

Se establece una prima anual de depósito, que será regularizada al final del período pactado en función a las declaraciones (mensuales, bimestrales, trimestrales, etc.) aportadas por el asegurado.

13. OBJETO DE ESTOS CONTRATOS

13.1. Riesgos e intereses

En general, el objeto inmediato del contrato es la obligación que por él se constituye, pero como ésta, a su vez, tiene por objeto una prestación de dar, hacer o no hacer, se llama

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ordinariamente objeto del contrato a las cosas o servicios que son materia, respectivamente, de las obligaciones de dar o de hacer.

La obligación principal del asegurador tiene por objeto o prestación la tutela del interés amenazado por el riesgo asegurado, mientras no se haya producido el siniestro, y esta obligación se convierte en la de indemnizar el daño causado, si el siniestro se produce.

Por interés asegurable se entiende la relación lícita de valor económico sobre un bien. Cuando esta relación se halla amenazada por un riesgo, es un interés asegurable.

El interés asegurado tiene necesariamente un valor económico, que en unos seguros (los de cosas) se determina a posteriori mediante la correspondiente tasación pericial, y en otros (los de personas) se determina a priori, contractual o legalmente. No obstante, en aquellos seguros, al tiempo de formalizarse el contrato se fija unilateralmente por el asegurado la cantidad que él estima suficiente para reparar el daño en caso de siniestro, esta cantidad llamada suma asegurada, representa el valor aproximado del interés, sirve de base para calcular la prima (a mayor suma mayor prima) y de límite contractual a la futura prestación del asegurador. El ideal es que exista coincidencia entre el valor del interés y la suma asegurada, pero la discordancia siempre es posible, pues, como se ha dicho, esta última la fija libremente el asegurado y, deliberadamente o por error, puede fijarla en cantidad distinta del valor del interés.

Desde el punto de vista jurídico, el riesgo viene a ser un elemento esencial del contrato y consiste en un acontecimiento incierto en cuanto al hecho mismo o en cuanto al momento de su realización, o respecto a la cuantía del efecto. El riesgo, según expuesto, es la posibilidad de que por azar ocurra un hecho que produzca una necesidad patrimonial. Esta necesidad patrimonial puede ser concreta, como ocurre en los seguros contra daños; o abstracta, como ocurre en los

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

seguros de personas o, mejor dicho, en los seguros de sumas, especialmente en el seguro sobre la vida.

El riesgo presenta ciertas características que son las siguientes:

- Es incierto y aleatorio.
- Posible. Lo imposible no origina riesgo. Debe ser incierto, porque si necesariamente va a ocurrir, nadie asumiría la obligación de repararlo.
- Concreto.
- Lícito.
- Fortuito.
- De contenido económico.

En el contrato de seguro el asegurador no puede asumir el riesgo de una manera abstracta, sino que este debe ser debidamente individualizado, ya que no todos los riesgos son asegurables, es por ello por lo que se deben limitarse e individualizarse, dentro de la relación contractual.

13.2. Nociones comunes a estos contratos

a) Riesgos de mar

Se supone que el entorno subacuático es peligroso, pero solo es diferente a la tierra. Se tiene que respetar y conocer aquello que pueda resultar un peligro para el hombre.

Es responsabilidad de todos parar las agresiones al entorno marino, ya que es de interés común.

b) Riesgos de guerra y su garantía

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

El Seguro de riesgo de guerra es un mecanismo de coberturas que protege a los exportadores contra los Riesgos Ordinarios y Extraordinarios del Comercio Internacional permitiendo a los mismos resarcirse de los daños ocasionados por determinados acontecimientos que pudieren impedir el cobro o recuperación de los créditos acordados a sus compradores en el exterior.

Debido a las constantes guerras que se producían y por el riesgo que los barcos corrían, las compañías integradas en el consorcio de guerra garantizaron mediante las pólizas tipo obligatorias los buques y las mercancías, incluyendo o no, según la modalidad estipulada, el riesgo de captura.

c) Exclusión de la falta grave del asegurado

Para que el acontecimiento siniestral quede fuera de la cobertura aseguraría, el dolo o la culpa grave debe ser personal o propio del asegurado, tomador o beneficiario, según el caso, no siendo intocable la del conductor del rodado, la de sus empleados, ni la de sus parientes, por quienes resulta civilmente responsable. (Ley de Seguros N° 17.418)[21].

Esto se basa en lo dispuesto por el art. 158 de la Ley de Seguros N.º 17.418, de acuerdo con el cual ciertas disposiciones, por su carácter relativamente imperativo, sólo pueden ser modificadas a favor del asegurado.

Ambas conductas ilícitas constituyen una delimitación subjetiva del riesgo (y por tal referida sólo al asegurado), por cuanto se trata de situaciones que se encuentran

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

colocadas al inicio por la Ley de Seguros (arts. 70 y 114) fuera de la cobertura asegurativa.

d) Batería del patrón o capitán

El capitán de un barco es, como máximo responsable del barco, representante del armador ante terceros y ante la propia tripulación, representante legal del barco ante las autoridades e incluso, en ciertas circunstancias, fedatario público.

Según el derecho, es el máximo responsable del barco. Si éste sale a la mar con alguna deficiencia técnica que él conozca o deba conocer y ocurre un accidente, deberá dar cuenta posteriormente de su conducta, pudiendo sufrir inhabilitación e incluso las consecuencias de una responsabilidad penal.

e) Vicio propio y su garantía

En caso de siniestro, cuando no existan estipulaciones especiales en el contrato o entre los aseguradores se entiende que cada asegurador contribuye proporcionalmente al monto de su contrato, hasta la concurrencia de la indemnización debida. La liquidación de los daños se hará considerando los contratos vigentes al tiempo del siniestro. El asegurador que abona una suma mayor que la proporcionalmente a su cargo, tiene acción contra el asegurado y contra los demás aseguradores para efectuar el correspondiente reajuste.

Cuando se conviene la reconstrucción o reposición del bien dañado, el asegurador tiene derecho a exigir que la indemnización se destine realmente a ese objeto y a requerir

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

garantías suficientes. En estas condiciones el acreedor hipotecario o preñararlo no puede oponerse al pago, salvo mora del deudor en el pago de su crédito.

f) Avería gruesa o avería común

El buque navegando debe encontrarse en presencia de un peligro. Este peligro debe ser: Real, es decir, debe existir, pues puede el Capitán por razones varias, creer que hay peligro y en realidad no haberlo. La existencia de este peligro debe ser juzgada por el juez con un criterio subjetivo, es decir, el juez debe ponerse en la situación del Capitán en ese momento. Actual, el peligro no debe ser ni muy remoto, de modo que no produzca sus efectos, ni muy cercano, porque si es muy cercano carece de todo objeto el sacrificio. Por eso es muy criticable la definición que da algún código cuando exige "inminencia" del peligro. Común, este peligro debe amenazar al buque, flete o carga, porque si amenaza a uno solo, será una avería particular o simple y la indemnización se haría en beneficio de uno solo.

En cuanto al origen del peligro, pregunta si hay avería gruesa, cuando a aquél ha sido ocasionado por la culpa del Capitán u otras personas autorizadas.

14. OBLIGACIONES DEL ASEGURADO

Declarar el riesgo antes de la conclusión del contrato de seguro, según el cuestionario planteado por el asegurador indicando todas las circunstancias por él conocidas que puedan influir en la valoración del riesgo. Quedará exonerado de este deber si el asegurador no le somete cuestionario o cuando, aun sometiéndoselo, se trate de circunstancias que puedan influir en la valoración del riesgo y que no estén comprendidas en él.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

En virtud del contrato que celebran, tanto el asegurado como el asegurador asumen diversas obligaciones o cargas. Así, en cuanto al asegurado, además de la obligación pecuniaria de pagar la prima, existe un determinado número de otras obligaciones. Igualmente, el asegurador hace frente a un riesgo, cubriéndolo, y está sujeto a la obligación de pagar la indemnización estipulada en la póliza, en caso de producirse el evento cubierto.

Las obligaciones y cargas del asegurado están en estrecha relación con el riesgo asumido por el asegurador, con sus medios para mantener el estado de riesgo y, entre otros, para limitar los efectos dañosos del siniestro.

El titular de un seguro de hogar tiene como derecho principal percibir la indemnización que le corresponda en caso de producirse el riesgo cubierto, así como a disponer tanto del contrato como de sus condiciones generales y particulares. El asegurado dispone también de la facultad de denunciar las cláusulas que considere lesivas para sus intereses. Si éstas son aceptadas como tales, el Tribunal Supremo las puede declarar nulas y la Administración pública competente obligará a los aseguradores a modificar las cláusulas idénticas de sus pólizas.

En relación con las obligaciones, el asegurado debe, en primer lugar, pagar la prima correspondiente. Además, ha de manifestar con exactitud, en el mismo momento de la firma del contrato, todas las circunstancias que influyen en el precio asegurado y, durante el tiempo de vigencia del contrato, aquellas circunstancias nuevas que impliquen un aumento del riesgo.

Por otra parte, tiene que comunicarse al asegurador el siniestro en un término máximo de siete días, a partir del momento en que se ha tenido conocimiento de este. También ha de tramitarse al asegurador, en un término máximo de cinco días a partir de la notificación del siniestro, una

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

lista de los objetos existentes en el momento de producirse el daño y de aquellos que no han sufrido deterioro, así como una valoración de los objetos perjudicados.

Cuando ocurra un siniestro indemnizable bajo la presente póliza, el Asegurado tiene la obligación de emplear inmediatamente todos los medios de que disponga para disminuir o impedir la interrupción del negocio y para evitar o aminorar la pérdida.

Además, comunicará por escrito a la Compañía todas las circunstancias del siniestro inmediatamente o a más tardar, dentro del término de tres días contados a partir de la fecha en que haya tenido conocimiento de la ocurrencia de este.

El Asegurado está igualmente obligado a obtener a su costo y entregar o proporcionar a la Compañía todos los datos, libros, recibos, facturas, documentos justificativos, actas y cualquier informe que la Compañía esté en derecho de exigirle con referencia a la reclamación, al origen y a la causa del siniestro y a las circunstancias bajo las cuales las pérdidas se hubieren producido o tengan relación con la responsabilidad de la Compañía o con el importe de la indemnización.

El Asegurado al dar aviso del siniestro, está obligado a declarar a la Compañía los seguros coexistentes, con indicación de las Aseguradoras y de las sumas aseguradas, la inobservancia maliciosa de esta obligación le acarreará la pérdida del derecho a la indemnización.

14.1. Declaraciones del asegurado

En materia de seguros, la contratación entre asegurador y asegurado debe estar presidida en todo momento por la buena fe. Esta buena fe, desde el punto de vista del asegurado, principia en el momento de la proposición del seguro. Así pues, el tomador del seguro deberá antes de la conclusión del contrato, efectuar una declaración objetiva del bien asegurado, indicando su valor,

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

así como de todas las circunstancias y condiciones del riesgo, sin ocultar ningún dato a la Entidad aseguradora, en el bien entendido que su declaración se ajustará a las respuestas de un cuestionario previamente elaborado por la aseguradora. Esto es de suma importancia, pues la declaración del asegurado será la base para la aceptación o no del riesgo por la Entidad aseguradora, y para la fijación de la tarifa y la prima, pero dicha declaración del asegurado debe ceñirse a las cuestiones planteadas por el asegurador.

La reticencia o reserva en las declaraciones del asegurado cuando éste, consciente y voluntariamente, oculte o falsee algunos datos concernientes al bien y riesgo asegurado, al objeto de pretender la aplicación de una prima más baja o el otorgamiento de una cobertura superior a la correspondiente, no tiene como consecuencia inmediata la nulidad del contrato, sino que se concede al asegurador la posibilidad de rescindir el contrato dirigiendo al tomador del seguro una comunicación al respecto, en el plazo de un mes desde el conocimiento de la reserva o inexactitud del tomador del seguro.

Así como las circunstancias existentes en el momento de tomarse son indispensables para la apreciación del riesgo, del mismo modo toda alteración en esas circunstancias, durante la vigencia del contrato, pueden influir en él y, por lo mismo, debe ser comunicada a la empresa aseguradora

De ahí que exista la obligación de informar al asegurador, con posterioridad a la conclusión del contrato de los hechos capaces de agravar el riesgo asumido por la empresa. Así lo consagra el artículo 393 del Código de Comercio [22], que obliga al asegurado a dar cuenta al asegurador de los cambios y alteraciones en calidad que hayan sufrido los objetos asegurados y que aumenten

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

los riesgos. Aunque este dispositivo no aclara que es la agravación en sí misma, ni en que termino deberá darse el aviso del hecho agravante, ni la sanción por incumplimiento [23].

La solicitud para seguro de lucro cesante constituye la declaración del Asegurado, es la base para la emisión de la Póliza y sus anexos, que forman parte de ella. En consecuencia, cualquier información inexacta, o si se hubiere omitido cualquier dato acerca de aquellas circunstancias que, de ser conocidas por la Compañía pudieren haberla retraído de celebrar este contrato, o haberle llevado a modificar sus condiciones o a formarse un criterio diferente de la gravedad del riesgo, dará como resultado la nulidad de la Póliza y, en consecuencia, el Asegurado perderá todo derecho a indemnización.

Esta póliza y los anexos que forman parte integrante de la misma serán considerados en conjunto y constituyen un solo contrato. Las palabras y expresiones a las cuales se ha asignado en alguna parte de esta póliza o anexos un sentido específico tendrán el mismo sentido en cualquier parte del contenido del contrato.

14.2. Obligación de pagar la prima

Es el objeto de la prestación del contrayente, que constituye el equivalente de la prestación, subordinada al siniestro, del asegurador. Constituye esta la obligación principal del asegurado, de tal forma que, en la práctica, el seguro no empieza a regir, ni la compañía a cubrir, mientras no esté pagada la prima o la prima cuota, tal como lo norman las disposiciones legales citadas.

La prima es un elemento esencial al contrato de seguros, y deben ser pagadas por adelantado, en vista de que las compañías necesitan disponer del capital suficiente, no solo para

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

hacer frente a sus obligaciones con los asegurados, sino también para afrontar las eventualidades que puedan presentarse.

A la prima también se la conoce como el importe o suma de dinero pagada por el asegurado al asegurador como contraprestación a la obligación asumida por el asegurador de indemnizar al asegurado en caso de siniestro derivado de un peligro cubierto. El asegurador no está obligado a emitir la póliza hasta que no haya sido pagada la prima, sobre todo cuando algunas pólizas incorporan un recibo de prima en su texto. Cuando un seguro se contrata a través de un corredor, este es responsable frente al asegurador del pago de la prima y no es usual que el asegurador retenga la póliza hasta que se haya pagado la prima. En vista de su responsabilidad respecto del pago de la prima, el corredor tiene también un derecho de retención sobre la póliza, en virtud del cual, puede retenerla, no entregándosela al asegurado hasta que se haya pagado la prima. Quien paga la prima tiene un interés asegurable sobre dicha prima pagada. La prima en los seguros de mercancías se une al valor de la carga, pero en cascos se asegura por separado. Las primas de cascos están aseguradas en términos “T.L.O. Total loss only”, es decir, solo en caso de pérdida total.

En el caso de que la Compañía aceptare dar facilidades de pago al cliente para cobrar ella la prima, la demora de 30 días o más en el pago de cualesquiera de las cuotas, priva al Asegurado o a sus beneficiarios del derecho a la indemnización por el siniestro ocurrido durante el período de atraso, aún sin necesidad de que el Asegurado o la persona que lo represente según esta Póliza, hayan sido requeridos para efectuar el pago. El derecho a la indemnización no convalece por el pago posterior de la cuota adeudada. El plazo de gracia de 30 días,

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

El pago que se haga mediante la entrega de un cheque, no se reputa válido, sino cuando éste haya sido hecho efectivo, pero el efecto se retrotrae al momento de la entrega.

14.3. Los comités mancomunados y su influencia en la tarificación

El comité de mancomunado de cascos ejerce una enorme influencia sobre todos los mercados y que es objeto de revisión periódica, de acuerdo con la experiencia y circunstancias adquiridas.

El comité mancomunado de mercancías está encargado de las incidencias de las cláusulas de clasificación sobre el seguro de mercancías, la revisión de las reglas de la de la Haya y la imposición sobre el valor añadido.

14.4. Agravaciones de riesgo durante la vigencia de los contratos

Así como las circunstancias existentes en el momento de tomarse son indispensables para la apreciación del riesgo, del mismo modo toda alteración en esas circunstancias, durante la vigencia del contrato, pueden influir en él y, por lo mismo, debe ser comunicada a la empresa aseguradora.

Así lo consagra el artículo 393 del Código de comercio [22], que obliga al asegurado a dar cuenta al asegurador de los cambios y alteraciones en calidad que hayan sufrido los objetos asegurados y que aumenten los riesgos. Aunque este dispositivo no aclara que es la agravación en sí misma, ni en que termino deberá darse el aviso del hecho agravante, ni la sanción por incumplimiento.

14.5. Obligación de adoptar en caso de siniestro las siguientes medidas

El seguro fenece automáticamente por transferencia onerosa o gratuita del vehículo asegurado, salvo y solamente cuando la Compañía acepte la transferencia mediante anexo debidamente suscrito por las partes. Se exceptúan los casos de transmisión a título universal del interés asegurado.

Las cantidades que deba pagar la Compañía, por cualesquiera de los riesgos comprendidos en esta póliza, no podrán exceder en ningún caso, las sumas fijadas como límites para cada uno de ellos; sin que pueda compensarse la insuficiencia de alguno con las sumas aseguradas para otros.

La Compañía puede optar por pagar directamente al Asegurado o beneficiarios, el valor de los daños y/o pérdidas debidamente comprobados y amparados por esta póliza; o autorizar que por su cuenta se efectúen las reparaciones y proveer los repuestos necesarios, reservándose el derecho de designar el taller en el que deban efectuarse los trabajos.

Si al momento del siniestro, total o parcial, el valor asegurado fuere inferior al valor real del vehículo, el Asegurado será considerado como su propio asegurador por la diferencia y consecuentemente soportará la parte proporcional de la pérdida.

Si se produjere un siniestro amparado por las coberturas de esta póliza y la reparación del vehículo asegurado sea igual o superior al 75% de la suma asegurable a valor real del vehículo la Compañía tendrá derecho a declarar pérdida total del vehículo, debiendo en tal virtud y a su elección, entregar al asegurado un vehículo de similares características a las del siniestrado o bien pagar al asegurado a título de indemnización una suma igual al monto asegurado.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

El pago de pérdida total da derecho a la Compañía a disponer en su beneficio, del vehículo materia de la indemnización, o sus restos. Si el Asegurado hubiere soportado parte de la pérdida por insuficiencia de seguro, participará de la recuperación, en la misma proporción.

a) Comunicación inmediata a los aseguradores

Cualquier comunicación, declaración o notificación que haya de hacerse entre la compañía y los asegurados o sus beneficiarios, con motivo de esta póliza, deberá efectuarse por escrito. Las comunicaciones de los asegurados deberán ser dirigidas al domicilio de la compañía y las de ésta serán válidas siempre que se dirijan al último domicilio registrado por el asegurado en la compañía.

El asegurador tiene el máximo interés en tener inmediato conocimiento el siniestro, para poder indagar adecuadamente si corresponde o no la indemnización al asegurado.

b) Remedios y precauciones para aminorar el daño

La presente póliza cubre las pérdidas por interrupción del Negocio a consecuencia del daño ocurrido en cualquier edificio u otros bienes, o cualquier parte de estos utilizados por el Asegurado en el establecimiento para efectos del Negocio. Entiéndase por daño la destrucción causada por Incendio y/o rayo y/o por otro riesgo asegurado. En consecuencia, se incorporan a la presente póliza las exclusiones y condiciones de la o las pólizas de Incendio que aseguren el establecimiento y de sus coberturas adicionales tomadas en cuenta.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Los contratos de seguros exigen al asegurado, una vez producido el siniestro, no alterar el estado de las cosas perjudicadas, absteniéndose de efectuar reparaciones o cambiar piezas, siempre que no pueda producirse un peligro público.

c) Conservación de recursos contra terceros

El asegurado debe adoptar las medidas por el objeto asegurado para poder atenuarlo de la misma forma que lo haría si careciera de seguro.

La Compañía garantiza al Asegurado dentro de la cantidad fijada como límite para este riesgo, el reembolso de las indemnizaciones pecuniarias por responsabilidad civil, incluyendo gastos y costas judiciales reguladas por el juez, que sea obligado a pagar en virtud de sentencia judicial ejecutoriada, por daños causados involuntariamente a terceros en sus personas o en sus propiedades, como consecuencia de un evento dependiente de la circulación y uso del vehículo asegurado.

Tampoco se considerará propiedad de terceros, los bienes que en todo o en parte sean de dominio del Asegurado o estén bajo su cuidado, o dentro del vehículo asegurado.

d) Constatación de las averías

Para conocer el alcance y las averías es necesaria la adquisición de un perito de Averías, que establezca objetivamente la naturaleza el alcance y la importancia de los daños que se han reportado a los aseguradores.

El perito tiene la misión de comprobar los daños como lo indica en el contrato que casi siempre suele tener su nombre en aquellas pólizas. Por regla general la actuación de los peritos y de los asesores reviste un carácter exclusivamente técnico.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

La Compañía tampoco es responsable de cualquier otra pérdida consecencial sea próxima o remota distintas de las cubiertas por la presente póliza; pero sí responderá por la interrupción proveniente de los daños causados a dichos aparatos, accesorios e instalaciones eléctricas por un incendio iniciado fuera de los mismos.

15. SEGUROS DE CASCOS

Las pólizas de Casco Aéreo y Marítimo corresponden a la cobertura de seguros que garantizan una indemnización al asegurado en caso de pérdida o daños totales o parciales a la aeronave, embarcación o artefacto flotante, por cualquier riesgo distinto del de transporte; incluyendo la cobertura de responsabilidad civil. Son pólizas de seguros que pueden ser contratadas por personas jurídicas y/o personas naturales.

La furia de los elementos; explosión y rayo; varada, hundimiento, incendio y colisión del buque, y la contribución que corresponda al buque, hasta por su valor asegurado, en la avería gruesa o general y en los cargos del salvamento o de auxilio, que será pagada según las disposiciones del Derecho, si así se pacta, o conforme a las leyes o prácticas extranjeras que sean aplicables. Cuando el valor que se le asigne al buque para propósitos de contribución en avería gruesa, o cuando el valor dado al buque en esta póliza; resulten mayores que el monto del seguro, la responsabilidad de la Compañía para propósitos de contribución en avería gruesa, gastos de salvamento o de auxilio se limitará, dentro de la responsabilidad del Asegurado, al mismo porcentaje que exista entre la suma asegurada y el valor dado al buque en esta póliza o dicho valor contribuyente.

15.1. Las pólizas de seguros de cascos y sus articulados

Es una categoría específica de Contrato de Fletamento, por razón de la cual una persona llamada fletador durante cierto tiempo logra el disfrute y el dominio total de un buque, aceptando la íntegra responsabilidad de su navegación, administración y aprovechamiento a cambio de un alquiler remunerable al propietario o armador de dicho buque.

Este fletamento tiene los consiguientes resultados:

El fletador se adjudica todos los derechos y obligaciones que habitualmente incumben al armador o propietario comprendiendo el mantenimiento, suministro de provisiones y aseguramiento del casco, maquinaria y equipos, pero a beneficio del propietario; en conjunto toma la completa responsabilidad de la navegación, administración y explotación del buque, procediendo en este sentido como armador mientras se mantenga el fletamento.

Una peculiaridad de este fletamento es que cualquier retribución o premio a que el buque se haga merecedor por la ejecución de salvamentos, será abonada enteramente al fletador.

Resumiendo, las características principales de este tipo de fletamento, podemos decir que lo fundamental en el Contrato de Fletamento a Casco Desnudo, es que el propietario o armador traspa al fletador el derecho de hacer lo que éste último desee con respecto al Capitán, la tripulación, la administración y el empleo del buque, por lo que el fletador actúa como armador del buque en todos los aspectos importantes mientras dure el fletamento.

El Fletamento sin tripulación o Fletamento a Casco Desnudo ha sido utilizado por el sector estatal en tiempos de guerra y otras situaciones de emergencia. En el sector privado y en la actualidad se utiliza mucho menos que los otros tipos de Fletamento, sin embargo, se utiliza a

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

veces cuando se desea explotar buques o completar una flota durante cierto tiempo, sin contraer los compromisos financieros que acarrea la propiedad efectiva y teniendo al mismo tiempo el pleno control del buque fletado, incluso de su navegación y administración.

15.2. Las cláusulas del instituto de aseguradores de Londres: su importancia y utilización en todos los mercados mundiales de seguros

El Instituto de Aseguradores de Londres, habida cuenta de su reconocida presencia en los mercados internacionales de seguros marítimos y en los de lograr una pacífica y razonable unificación en las coberturas asegurativas que amparaban los riesgos que afectaban las mercaderías transportadas por mar, preparó, a principios de los años sesenta, tres coberturas básicas que se conocieron como “Institute Cargo Clauses” del 1.6.63 y que se identificaron como “All Risks” o “Contra Todo Riesgo”, “Free Particular Average” o “Libre de Avería Particular” y “With Average” o “Con Avería” y que fueron cláusulas de uso común por los mercados internacionales, incluido el nuestro .

Con todo, estas cláusulas tenían un inconveniente, al menos para los mercados que no eran el de Londres o para quienes no estaban demasiado familiarizados con el derecho inglés, ya que para su adecuada interpretación y aplicación era necesario recurrir a la normativa de la Marine Insurance Act 1906, especialmente a su Primer Anexo, es decir a la póliza “Lloyd’s S.G”, pues sin ella no se podía determinar con precisión cuáles eran los alcances de las coberturas que las mencionadas Cláusulas otorgaban.

Con el objeto de resolver estos problemas y dentro de un proceso que se podría llamar de “globalización jurídica”, el Mercado de Londres se abocó en su momento a la preparación de nuevas cláusulas destinadas a cubrir las cargas transportadas por vía marítima que sirvieran como

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

un elemento idóneo para la unificación del Derecho de Seguros en la materia, que fueran de fácil comprensión tanto para legos como para expertos y que, a la vez, resultaran compatibles con las legislaciones de los distintos países que integran la comunidad internacional – fueran éstos del “Civil Law” o del “Common Law”.

a) Los riesgos de navegación y su garantía

El Código internacional para la protección marítima de los buques y de las instalaciones portuarias, PBIB, (ISPS en inglés) [24], requiere que todos los puertos deben basar su gestión de las operaciones marinas (es decir, sus poderes, políticas, planes y procedimientos) en una evaluación formal de los riesgos y peligros para la navegación en el puerto.

Este documento proporciona a los operadores y propietarios con una visión general del enfoque de evaluación de riesgos aplicado por los respectivos jueces y la orientación sobre su aplicación.

b) Los riesgos de guerra y su garantía

Los aseguradores suelen garantizar, en los principales mercados, los riesgos de guerra de forma que: en primer lugar, excluyen de la póliza estos riesgos mediante cláusulas como las que recogen las “Institute Time Clauses Hulls”, con carácter imperativo para los riesgos de guerra, los de carácter malicioso o intencionado que tengan motivaciones políticas y los relacionados con los efectos de armas bélicas basadas en reacciones atómicas o nucleares. Los riesgos de puerto y sus peculiaridades

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

El Operador puede decidir que el riesgo financiero envuelto en su operación no es tan grande como para justificar la compra de un seguro, y en consecuencia él puede operar sobre las bases de un auto-seguro.

a) Cláusula de abordajes

Mediante esta cláusula, se conviene que si el buque asegurado tuviere una colisión con otro buque y como consecuencia el asegurado se viera obligado a pagar cualesquiera de las cantidades relacionadas con la mencionada colisión por concepto de:

- La pérdida o el daño causados a cualquier otro buque o a bienes a bordo de cualquier otro buque,
- El retraso o el impedimento de uso de ese otro buque o de bienes a su bordo, o
- Los gastos de ese otro buque o de bienes a su bordo en caso de avería gruesa o de asistencia o salvamento.

La responsabilidad del asegurador se limita a las tres cuartas partes del valor asegurado del buque respecto a "Cada Accidente" siempre y cuando su obligación relacionada con cualquiera de los mencionados abordajes no exceda de su parte proporcional de tres cuartos del valor del buque.

b) Cláusula de buques hermanos

Si un buque está implicado en una colisión con un buque del mismo armador, o recibe del servicio de salvamento, no se puede plantear reclamación legal contra el armador del buque asistido en concepto de responsabilidad o contribución a salvamento. Se da esta circunstancia porque una persona no puede querellarse contra sí misma. Por medio

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

de la cláusula de buques del mismo armador en una póliza de cascos el asegurador acuerda presentar reclamaciones por responsabilidad o gastos de salvamiento como si el otro buque perteneciese a una tercera persona.

c) Cláusula de protección e indemnización

Recoge, según los casos, algunas de las garantías comúnmente concertadas con los clubes de protección e indemnización.

d) Cláusula de tráfico

La cláusula de tráfico o tránsito fue incorporada dentro de las cláusulas de carga del Instituto el 1 de enero de 1963. Siguiendo la decisión de asegurador que continuase la cobertura solo durante el curso normal del tránsito. Cuando las mercancías eran depositadas en un almacén antes de entregarlas al destino mencionado en la póliza con la intención de no enviarlas a su destino, ha sido siempre considerado por el asegurador como una causa fuera del curso normal del tránsito, y que el asegurador convenga continuar la cobertura.

16. SEGUROS DE MERCANCÍAS

A través de las pólizas de mercancías y de las aplicaciones y certificados que, como consecuencia de éstas, garantizan el transporte de mercancías, el Seguro colabora en el comercio avalando el cumplimiento de las obligaciones de las partes que se derivan de los contratos suscritos en relación con la compraventa, exportación e importación de toda clase de bienes.

El seguro de Mercancías está destinado a dar cobertura a los posibles daños materiales que sufran las mismas con ocasión de su transporte, siempre y cuando vayan adecuadamente envasadas

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

o embaladas de acuerdo con su naturaleza. Según el medio en el que vaya a transportar sus mercancías.

16.1. Las pólizas de mercancías y sus articulados

La póliza es el documento en el que se plasma el contrato y constituye la ley por la que se rige el mismo, no sólo en el marco del ordenamiento español (respecto del que cabe hacer alusión en este sentido al artículo 385 del Código de comercio y las sentencias del Tribunal Supremo de 22 de diciembre de 1894, 27 de mayo de 1896, 28 de noviembre de 1905, 16 de mayo de 1907, 9 de julio de 1928, 17 de junio de 1933 y 27 de marzo de 1936, entre otras), sino en muchas legislaciones de países marítimos.

Los articulados suelen presentar:

Condiciones Generales. - Constituyen el armazón del contrato y, en la mayoría de los casos, son aprobados por el órgano de la Administración que se ocupa del control de los seguros privados y fija las normas genéricas a las que han de ajustarse todos los contratos suscritos respecto del transporte de mercancías, por lo que su texto en cada país no varía demasiado de una entidad aseguradora a otra.

Condiciones Particulares.- Por lo general manuscritas, son las que verdaderamente reflejan la deliberada y manifiesta intención de las partes en cada caso concreto al referirse a la modalidad de la póliza (flotante, por viajes o terceros cargadores); a la duración del contrato; a las características de los buques porteadores ; a los medios de transporte terrestre o aéreo en caso de transporte combinados; a la clase, cantidad y valor de la mercancía y al que se desee asegurar respecto a la misma; a los embalajes; al peso y marcas de cada bulto; al lugar en que haya de

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

iniciarse el transporte ; la ruta prevista; al lugar final de destino; a los intereses del cargador, del destinatario o de cualquier otro beneficiario tanto si se le designa expresamente como tal en la póliza, certificado, aplicación o declaración, como si no se refleja este dato; a la liquidación de averías y, asimismo, a las previsiones en materia de coaseguro y de prevención y protección de riesgos.

Condiciones Especiales. - Mediante cláusulas habitualmente impresas, reflejan pactos a los derechos y obligaciones de las partes como ampliación o modificación de lo estipulado en las condiciones generales.

16.2. Las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres

Cláusula 1 - Riesgos cubiertos

Este seguro cubra los bienes (carga) descritos en el conocimiento da embarque o carta porte contra cualquier pérdida o daño que se presenta en forma súbita e imprevista por cualquier causa que no sean las expresamente excluidas en las cláusulas 4, 5, 6 y 7 de esta póliza.

Cláusula 2 - Avería gruesa

Este seguro cubre la contribución que resultare Al embarque asegurado por avería gruesa y por cargos de salvamentos que deban pagarse según las disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimas, Ley de Navegación del Código de Comercio Mexicano o conforme a las Reglas da York -Amberes vigente o a las leyes extranjeras aplicables, de acuerdo con lo que estipule el conocimiento da embarque o la carta de porte.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Cláusula 3 - Ambos culpables de colisión

Este seguro se extiende a indemnizar al Asegurada por su responsabilidad bajo el conocimiento de embarque considerando la cláusula de " Ambos Culpables" con respecto a pérdida recuperable por daños al buque. En el evento de cualquier reclamación por los dueños del buque bajo dicha cláusula el Asegurado (dueño de la carga) acuerda notificar a sus aseguradores quienes tendrían el derecho, a costa y gastos propios defender al Asegurado contra dicha reclamación.

Cláusula 4- Exclusiones generales

Este seguro no cubre:

- 4.1** Pérdidas o daños por dolo, mala fe o robo en el que intervenga directa o indirectamente el asegurado, el beneficiario, empleados, dependientes civilmente del asegurado o quienes sus intereses representen.
- 4.2** Pérdida ordinaria de peso o volumen de los bienes asegurados o mermas imputables a las propias características de dichos bienes,
- 4.3** Pérdida, daño o gasto causado por carencia e insuficiencia de empaque o preparación del bien asegurado en forma inadecuada,
- 4.4** La naturaleza perecedera inherente a los bienes, el vicio propio de los mismos.
- 4.5** La demora o la pérdida de mercado, aun cuando sea causada por un riesgo amparado.
- 4.6** Pérdida, daño o gasto que se derive de la insolvencia o incumplimiento financiero de los propietarios, administradores, fletadores u operadores del buque;

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

4.7 Pérdida, daño o gasto que se origine del uso de cualquier arma de guerra en la cual se emplee fisión atómica o nuclear u otra reacción similar, fuerza o materia radioactiva.

Cláusula 5 - Exclusión de innavegabilidad e incompetencia

Si al momento de que los bienes asegurados sean cargados al buque, el asegurado o sus empleados tuviesen conocimiento previo de la falta de condiciones de navegabilidad de este o su incompetencia para transportar de forma segura los bienes, el seguro no indemnizara pérdida, daño o gasto que se derive de ello.

Cláusula 8 - Principio y fin de la responsabilidad de la compañía aseguradora.

8.1 Este seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes quedan a cargo de los portadores en el lugar de origen mencionado en la póliza o conocimiento de embarque para el comienzo del tránsito, continúa durante el curso ordinario del mismo y finaliza ya sea:

8.1.1 A la entrega en la bodega de los consignatarios; u otra bodega final o lugar de almacenamiento distinto al nombrado en la póliza o conocimiento de embarque a petición del Asegurado y que decida utilizar;

8.12.1 Para almacenaje;

8.1.2.2 Para asignación o distribución o

8.1.3 A la expiración de 60 días después de finalizada la descarga de los bienes aseguradas al costado del buque transoceánico en si puerto final de descarga; lo que ocurra primero.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

8.2.1 Si posterior a la descarga del buque en el puerto final de destino, pero antes de finalizar el seguro, los bienes fuesen reexpedidos a un destino distinto al nombrado en la póliza o conocimiento de embarque o carta porte, este seguro cesará automáticamente.

Cláusula 9 - Interrupciones en el transporte

9.1 Si durante el transporte sobreviniesen circunstancias anormales, ajenas al Asegurado o quien sus intereses representen, no exceptuadas en esta póliza, que hiciesen necesario que, entre los puntos de origen y destino especificados, los bienes quedaren estacionados o almacenados en bodegas, muelles, embarcaderos malecones y otros lugares, el seguro continuará en vigor.

9.1 Por un período no mayor a 60 días, con previo aviso y sujeta a la aceptación de la compañía, y mediante la obligación del pago correspondiente a la prima adicional, por la estadía comprobada y necesaria. Si la compañía no recibe el aviso inmediato, cesará su responsabilidad al día siguiente del vencimiento del plazo citado.

Cláusula 10 - Variaciones

Se tendrán por cubiertos los bienes al sobrevenir desviación, cambio de ruta, transbordo u otra variación del viaje debido al ejercicio de facultades concedidas al armador o porteador, conforme a la carta de porte o conocimiento de embarque, así como en caso de omisión involuntaria o error en dichos documentos, en la descripción del buque, del vehículo o del viaje y en su caso, el asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Cláusula 12 - Gastos de reexpedición del embarque

Si como resultado de la ocurrencia de un riesgo producido por alguno de los riesgos cubiertos por este seguro, los bienes asegurados terminan en un puerto o lugar de destino diferente al original establecido, la Compañía aseguradora reembolsará al Asegurado cualquier gasto extra razonable en que incurra por el desembarque, almacenaje y embarque de los bienes para que continúen su viaje.

Esta Cláusula 12, no es aplicable a Avería Gruesa o gastos de salvamento, está sujeta a las exclusiones contenidas en cláusulas 4, 5,6 y 7 de esta póliza y no incluirán los gastos generados por la falta, negligencia, insolvencia o quiebra del Asegurado o sus empleados.

Cláusula 13 - Pérdida total

En caso de que el costo de recuperar, reacondicionar y embarcar las mercancías a su destino final exceda su valor real se declarará pérdida total.

Cláusula 19 - Procedimiento en caso de siniestro

19.1 Reclamaciones

En caso de siniestro que pudiera dar lugar a indemnización conforme a esta póliza, el Asegurado o quien sus derechos deberán actuar y cumplir con lo siguiente:

A) RECLAMACIÓN EN CONTRA DE LOS PORTEADORES. - En caso de cualquier pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a esta póliza, el Asegurado o quien sus derechos representen, reclamará por escrito directamente al porteador, en caso de que proceda dentro del término que fije la carta

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

de porte, o conocimiento de embarque y cumplirá con todos los requisitos que el mismo establezca para dejar a salvo sus derechos.

El Asegurado o quien sus derechos representan, hará dicha reclamación antes de darse por recibido sin reserva de los bienes.

B) AVISO. - Al ocurrir pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el Asegurado tendrá el deber de comunicarlo por escrito a la Compañía, dentro de un plazo máximo de 5 días contados a partir de la fecha en que tenga conocimiento de la realización del siniestro, salvo caso fortuito o de fuerza mayor, debiendo darlo tan pronto como cese uno u otro.

La falta oportuna de este aviso podrá dar lugar a que la indemnización sea reducida hasta la cantidad que habría importado si el aviso se hubiere dado oportunamente.

C) PARA LA CERTIFICACIÓN DE AVERIAS. - Acudirá al comisario de averías de la Compañía si lo hubiere en el lugar en que se requiera la inspección o en su defecto, al agente local de Lloyd's y a falta de éste a un notario público.

Cláusula 20 - Reposición en especie

Tratándose de bienes fungibles, la Compañía podrá reponer los bienes perdidos o dañados con otro de igual clase y calidad a satisfacción del asegurado. En vez de pagar en efectivo el monto de la pérdida o daño.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Cláusula 21 - Pago de indemnizaciones

Las indemnizaciones serán pagaderas al Asegurado en las oficinas de la Compañía dentro de los 30 días siguiente a la fecha en que la empresa haya recibido los documentos e informaciones que le permitan conocer el funcionamiento de la reclamación que la haya sido presentada.

Cláusula 22 - Subrogación de derechos

En los términos de la ley una vez pagada la indemnización correspondiente, la Compañía se subrogará hasta por la cantidad pagada en los derechos del Asegurado, así como en sus correspondientes acciones contra los autores o responsables del siniestro. Si la Compañía lo solicita, a costa de ella, el Asegurado hará constar la subrogación en escritura pública.

Si por hechos y omisiones del asegurado se impide la subrogación, la Compañía quedará liberada en todo o en parte de sus obligaciones. Si el daño fue indemnizado sólo en parte, si Asegurado y la Empresa Aseguradora concurrirán a hacer valer sus derechos en la proporción correspondiente.

Cláusula 23 - De prescripción

Todas las acciones que se deriven de este contrato de seguro prescribirán en dos años, contados desde la fecha de acontecimiento que dio origen en los términos del artículo 81 de la Ley Sobre el Contrato del Seguro, salvo los casos de excepción consignados en el artículo 82 de esta misma Ley, la prescripción se interrumpirá no solo por las causas ordinarias, sino también por aquellas a las que prefiera la ley de Protección y Defensa al Usuario de Servicios Financieros.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Cláusula 24 - Deducible

En virtud de que el deducible se aplica sobre el valor total del embarque se entenderá como este valor la suma asegurada total de los bienes contenidos en un solo medio de transporte, de acuerdo con lo que se indica en la carátula de esta póliza.

En el caso de transporte combinado, se tomará como base el medio de transporte en el cual se encontraban los bienes al momento del siniestro; y cuando no sea posible determinar objetivamente donde ocurrió el siniestro, se tomará como base el medio de transporte que presente la mayor acumulación.

Cláusula 25 - Agravación del riesgo

El Asegurado deberá comunicar a la Compañía cualquier circunstancia que, durante la vigencia de este seguro provoque una agravación esencial de los riesgos cubiertos, dentro de las 24 horas siguientes al momento en que tenga conocimiento de tales circunstancias. Si el Asegurado omitiera el aviso o si el mismo provocare la agravación esencial de los riesgos, la Compañía quedará en lo sucesivo, liberada de toda obligación derivada de este seguro.

Cláusula 26 - Peritaje

En caso de desacuerdo entre el Asegurado y la Compañía acerca del monto de cualquier pérdida o daño, la cuestión será sometida a dictamen de un perito nombrado de común acuerdo, por escrito, por ambas partes, pero si no se pusieren de acuerdo en el nombramiento de un solo perito, se designarán dos, uno por cada parte, lo cual se hará en el plazo de 10 días contados a partir de la fecha en que unas de ellas hubieren sido por la otra por escrito para que lo hiciera. Antes de empezar sus labores, los dos peritos nombrarán un tercero para el caso de discordia.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Si una de las partes se negare a nombrar su perito o simplemente no lo hiciera cuando fuere requerida por la otra parte, o si los peritos no se pusieren de acuerdo en el nombramiento del tercero, será la autoridad judicial la que, a petición de cualquiera de las partes hará el nombramiento del perito, del perito tercero, i de ambos si así fuere necesario.

El fallecimiento de una de las partes si fuere persona física, o su disolución si fuere una sociedad, ocurrido mientras se esté realizando el peritaje, no anulará y afectará los poderes o atribuciones del perito o de los peritos o del perito tercero, según el caso, o si alguno de los peritos de las partes o del perito tercero falleciere antes del dictamen será designado otro por quien corresponda (las partes, la autoridad judicial o los peritos para que lo sustituya).

17. SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN Y LOS CLUBS

17.1. Los clubs y las reglas de La Haya

El desarrollo de legislación uniforme en materia de responsabilidad del armador frente a la carga transportada bajo conocimiento, en línea con el convenio de Bruselas de 1929, con el Protocolo de 1968, con los diversos textos nacionales vigentes y con la copiosa jurisprudencia elaborada por los tribunales de los principales países marítimos, refleja la labor derivada de la suscripción de seguros de protección e indemnización que vienen permitiendo la búsqueda de nuevas soluciones para las relaciones entre armadores y cargadores más acordes con la evolución del tráfico marítimo.

En este sentido no ha de olvidarse que las Reglas de La Haya suelen enfrentar a los aseguradores de mercancías con quienes suscriben los riesgos de protección e indemnización del armador en razón del pago de la indemnización y del principio del subrogatorio que facultan el ejercicio de cuantos derechos y acciones pudieran asistir al cargador o al destinatario, a quienes

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

asumen el seguro de mercancías de acuerdo con lo previsto en el conocimiento de embarque o en el contrato de transporte de mercancías.

18. CONSIDERACIONES Y ANTECEDENTES DE BUQUES DE CARGA EN RUTA GUAYAQUIL – ISLAS GALÁPAGOS Y VICEVERSA

De acuerdo la normativa de la Subsecretaría de Puerto y Transporte Marítimo y Fluvial, (SPTMF), Autoridad Marítima del Ecuador, que es quienes tienen las competencias para permitir el ingreso, evaluación y regulación de las embarcaciones que puedan cumplir con el servicio de carga, contenerizada y carga general, en la ruta Guayaquil – Islas Galápagos y viceversa, toda nave debe cumplir ciertos requisitos técnicos, así como de calificación de la nave/empresa que opten por brindar dicho servicio.

De las estadísticas, de las naves siniestradas, y de la fuente de la Armada del Ecuador (DIRNEA), se observó que todas, excepto la nave Orca, su origen fue de importación, es decir que inicialmente fueron diseñadas para operar en otras áreas y bajo condiciones y consideraciones de sus características principales diferentes a las exigidas por las autoridades marítimas y ambientales para operar en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil, cubriendo un 60 % de los requerimientos, mas no el 100 % que son los ideales.

La embarcación ORCA, de construcción nacional ecuatoriana, y no posee clase tipo IACS, y su travesía es solo con carga general, y solo para ruta Guayaquil – Isla Isabela / Puerto Villamil y viceversa se hundió febrero 2018, quilla plana.

A continuación, un resumen de las características principales de los buques importados:

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Tabla I. Especificaciones técnicas de buques importados

Características	FLOREANA	GALAPAFACE I	San Cristóbal	Vera	Isla Bartolomé
OMI	8306474	7805241	6621296	9570644	Transnave EP
Año Construcción	1983	1979	1966	2011	2013
Eslora	74,75 m	81,77 m	67,00 m	130,16 m	88,40 m
Calado	5,29 m	4,40 m	4,00 m	7,00 m	6,00 m
Puntal	6,70 m	5,50 m	6,40 m	11,00 m	7,50 m
Toneladas de Registro Bruto	1472,65	2.446,57	792,55	2266	3.084,91
Año Siniestro	Mayo / 2014	Enero/2015	Noviembre/2014	Diciembre/2017	Febrero/2017

Fuente: Autor basado en (Armada del Ecuador DIRNEA, 2019).

Actualmente esta ruta, Guayaquil – Isla Galápagos y viceversa, la están realizando solo dos naves, es decir Moto Nave FUSION 2 y Moto Nave ISLA DE LA PLATA, ambas de origen importación, y existe una tercera de nombre BALTIC BETINA con la posibilidad de reingreso para operar en dicha ruta nuevamente.

18.1.Año de Construcción

Como se puede visualizar en las características técnicas de los buques el Fusión 2, tiene 24 años, el Baltic Betina 38 años y el Isla de la Plata 9 años. La SPTMF y DIRNEA en Ecuador, establece que la vida útil de los barcos es de 30 años por lo cual, es un factor relevante en el estudio.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Tabla II. Especificaciones técnicas de buques autorizados

Nombre Motonave	Fusión 2	Baltic Betina	Isla de la Plata
Armador	Pacific Cargo Line	CONSTRUJETSA	Transnave EP
Año Construcción	1.997	1.983	2.012
Eslora	104,75 m	89,95 m	91,30 m
Calado	6,55 m	5,57 m	5,3 m
Toneladas de Registro Bruto	4.004,76	2.647	3.477,12
Capacidad TEUs	240	120	170
Estado Actual (a la fecha de la tesis)	OPERATIVO	INOPERATIVO	OPERATIVO

Fuente: Autor basado en (MarineTrafficBase de datos de buques, 2019)

Los permisos de operación de los buques que manejan carga a Galápagos son renovados anualmente para los cuales es rotundamente necesario contar con el certificado de clase IACS (International Association of Classification Societies) otorgado por Sociedades Clasificadoras. El certificado evalúa minuciosamente todas las especificaciones técnicas de la nave, estado y procesos. Si el buque presenta una falla técnica o de procedimientos perderá la certificación, la cual no será renovada bajo ningún justificativo. Mencionado esto la normativa para la prestación de servicio marítimo de carga desde Ecuador Continental hacia las Islas Galápagos somete a los buques mayores a 30 años a una inspección adicional de evaluación para la entrega del permiso de operación.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

18.2. Calado

Esta variable o característica principal de un buque, juega un papel fundamental para las embarcaciones que realizan la ruta Guayaquil. Isla Galápagos y viceversa, siendo la profundidad máxima de operación de los muelles de 6,5 metros.

En la ruta hacia las Islas Galápagos existe un tramo, bahía Naufragio, el cual no cuenta con la señalización adecuada y donde algunos buques se han varado o encallado en el pasado, de acuerdo con las estadísticas.

Según el Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador (2005) en tramos de las islas Santa Cristóbal y Santa Cruz existen veriles (borde entre profundidades altas y bajas) de 5 y 10 metros respectivamente, lo cual limita a los buques con un calado mayor a las profundidades mencionadas. En las especificaciones técnicas de los buques operativos se puede observar que el único buque con calado 5,3 metros es el Isla de la Plata, lo cual repercute directamente en los costos y tiempos.

Según el artículo 14, literal B del Suplemento - Registro Oficial N° 724 (Asamblea Nacional del Ecuador, 2016) el calado a máxima carga no debe ser mayor a 5,60 metros.

El calado de los buques determina la distancia a la cual pueden fondearse para ser descargados. Los buques de carga en Galápagos descargan los contenedores en barcasas o gabarras para luego ser llevadas al muelle.

Debe tomar en consideración que a mayores distancias de la costa el riesgo a volcarse o las dificultades para el descargue en gabarras son mayores puesto que los vientos son más fuertes y las condiciones del mar poco favorables, por lo que los buques que deben fondearse más lejos tienen mayores inconvenientes.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

18.3.Eslora

Dentro de los gastos portuarios que una nave debe cancelar en Ecuador tenemos que, estas normalmente se determinan en función de su eslora. Existen también tarifas por fondeo y por uso de muelle las cuales son cobradas por metro de eslora, por lo que el buque de menor eslora tiene una ventaja con respecto a costos de los otros buques.

18.4.Toneladas de Registro Bruto

La información técnica de los buques ofertantes también permite ver que el buque Isla Bartolomé supera las 3000 TRB (Toneladas de Registro Bruto) por lo que debe incurrir en gastos por remolcador, el cual cobra por maniobra según DIGMER, Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2008. Donde se establece que los buques que tienen menos de 3000 TRB no es obligatorio el uso de remolcadores, cual rebaja los gastos portuarios. El TRB del buque también influye al solicitar prácticos puesto que ellos cobran por tonelada y distancia a la costa. Los remolcadores serán necesarios dependiendo de las características del buque, según indica el Capítulo II.3.6. [25] (DIGMER, Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Guayaquil).

Tabla III. Número de remolcadores según TRB

Toneladas Registro Bruto TRB	Número de remolcadores
Menos 3.000	0
3.000-15.000	1
Más de 15.000	2

Fuente: Autor basado en (Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2008).

CAPÍTULO 2

HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

Capítulo 2. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

1. HIPÓTESIS

Si establecemos las directrices que permitan determinar los requerimientos que debe cumplir una embarcación de carga general / contenedores, que pretenda operar dentro de la ruta Guayaquil–Galápagos–Guayaquil, entonces las pólizas de seguros aplicadas a estas naves consideraran dichos aspectos que a su vez van a permitir, reducir los siniestros marítimos en dichas áreas de navegación.

De esta manera la investigación y análisis de los casos presentados en esta tesis, van a permitir considerar las falencias y características principales de las naves que se deben observar con más profundidad por parte de las autoridades competentes, como la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, que son quienes autorizan el ingreso de una nave de carga que pretende brindar los servicios dentro de la ruta antes mencionada.

Variable independiente:

- Directrices o resoluciones de tipo técnicas, que sean elaboradas por profesionales del campo marítimo y que pertenezcan a las instituciones involucradas, en otorgar la autorización para el ingreso al país de embarcaciones de carga general y contenerizada que regulen el ingreso de naves de carga para operar en la ruta Guayaquil–Galápagos–Guayaquil.

Variable dependiente:

- Seleccionar buques cuyas caracterizas particulares principales como eslora, manga, calado máximo de operación, TRB y TRN, tipo de clase, y servicio, que estén operando

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

previo a su interés de navegar en la ruta antes mencionada y que cumplan con los estándares técnicos para operar en Galápagos.

- Exigir un plan de estiba acorde con los principios de estabilidad de cada nave.
- Que los buques que operen en dicha ruta sean capitaneados por profesionales mercantes, altamente calificados con la experiencia adecuada en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil, que van a permitir reducir el impacto de los daños ocasionados a consecuencia de los siniestros marítimos en los sectores y rutas parte de este análisis.
- Otro factor muy importante es que los corredores o brókeres de seguros ecuatorianos, designen profesionales o peritos navales, calificados para actuar en el campo naviero y marítimo, cuya área de operación y navegación sería la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil.

Estas consideraciones son unas de las principales que van a ser tratadas en nuestro análisis, sin que esto le reste importancia o peso a los contenidos o texto en general de las coberturas que deben estar claramente expresadas en las pólizas de seguros para las embarcaciones de carga general y contenerizada, cuya ruta de operación y navegación es Guayaquil-Galápagos-Guayaquil.

Para finalizar el desarrollo de esta tesis, demostraré cuales son los conocimientos de las personas que autorizan la importación y operación de un buque carguero en el sector de Galápagos y su familiarización con la interpretación del contenido de las pólizas de P&I y de Casco y Maquinaria.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo general

Implementar directrices o resoluciones que permitan las Instituciones de Estado y Armada del Ecuador, contar con embarcaciones de transporte de carga general y contenerizada, que garanticen el mínimo margen de riesgos de accidentes marítimos en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil. Lo que va a permitir contar una flota mercante de transporte marítimo de carga hacia Galápagos, para satisfacer en menor tiempo las necesidades de esta comunidad.

2.2. Objetivos específicos

- Identificar, estimar y evaluar las causas principales de los siniestros ocurridos durante la navegación en la ruta Guayaquil Galápagos y viceversa.
- Determinar las diversas formas en que se puedan establecer el contrato de seguro marítimo de mercancías, para que se consideren las diversas maneras en que las partes puedan actuar según sea la circunstancia.
- Analizar los diversos elementos del contrato de seguro marítimo según sea el caso y en especial los buques que operan la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil.
- Establecer las exigencias, en respecto a los contratos y seguros, que debe cumplir todo buque que vaya a operar en la ruta Guayaquil-Galápagos y viceversa.
- Identificar, estimar y evaluar las causas principales de los siniestros ocurridos durante la navegación en la ruta Guayaquil-Galápagos y viceversa.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- Regular el ingreso de naves cuyas especificaciones técnicas y sanitarias para los barcos de tráfico nacional que realizan el transporte de la carga y no cuenten con el personal mercante calificado y con la experiencia para operar en dicha área.

CAPÍTULO 3

METODOLOGÍA

Capítulo 3. METODOLOGÍA

1. METODOLOGÍA

En el capítulo siguiente se pretende describir la metodología que será utilizada para el desarrollo de la presente tesis. Cuando decimos metodología, nos referimos al conjunto de actividades que se ejecutarán con el fin de comprobar la hipótesis detallada anteriormente en el capítulo 2.

La metodología a seguir es la siguiente:

- El estudio estará basado en la recolección de información real obtenida de fuentes primarias como son entrevistas o bien a través de publicaciones, registros, decretos, revistas, etc. donde se exponga casos de siniestros marítimos o información sobre los contratos de seguros de transporte marítimos.
- Se tomará como referencia para el presente trabajo de investigación, tres pólizas de seguros de buques siniestrados y uno de los buques que operen actualmente en esta ruta.
- Se analizará las características de las naves siniestradas y las operativas actualmente.
- Se aplicará la investigación histórica y exploratoria, considerando que sea necesario analizar información publicada a través de medios de comunicación y organismo de control, autoridades marítimas y expertos en el área marítima, en donde se estudiarán las estadísticas de embarcaciones que han sufrido accidentes al navegar rumbo a Galápagos y luego se analizará la información con respecto a las incidencias registrados, es decir sus causas y efectos. Así como, las acciones que han realizado las aseguradoras cuando se han suscitado estos casos.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- Además, se hará uso de una investigación descriptiva que permitirá estudiar las características del fenómeno objeto del estudio en el presente trabajo, es decir los accidentes, seguros y contratos aplicados en buques para operar en ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil, utilizando criterios sistemáticos que meriten reconocer su estructura de comportamiento.

CAPÍTULO 4

RESULTADOS

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Capítulo 4. RESULTADOS

1. RECLUTAMIENTO

La realización de las encuestas mencionadas en esta tesis del “Análisis de accidentes e incumplimiento de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaran en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil”, se llevaron a cabo en el periodo del noviembre del 2019 a marzo del 2020. Para lo cual, se consideró personeros de las instituciones del Gobierno ecuatoriano, que están involucrados en las actividades de operaciones de los buques de carga general / contenerizado y que operan en la ruta del área del presente desarrollo de la tesis.

2. ESTADÍSTICAS Y ANÁLISIS DE DATOS

El periodo de cinco años de estudio de las naves siniestradas corresponde en porcentaje al 50 % aproximadamente del grupo de todas las naves que estaban autorizadas para operar en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil. En los años 2014 existían seis naves autorizadas para operar dicha área, mediante el sistema de carga general, luego en el 2015 se amplió el sistema de carga al contenerizado, el cual primó para considerar que una nave sea autorizada para el área de Galápagos.

Precisamente este fue un motivo por el cual se seleccionó este tema, dado que hasta el momento se han presentado un par más de embarcaciones siniestradas o varadas por no considerar los puntos parte de las encuestas realizadas.

El análisis de los siniestros marítimos mencionadas en el presente trabajo, son los registrados por las autoridades marítimas del Ecuador, en este caso DIRNEA y SPTMF, y CGG que son las instituciones encargadas de realizar el control y emitir los permisos de navegación y

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

operación de los buques de carga general contenerizada, partiendo de las resoluciones emitidas por cada entidad dependiendo de la competencia a ellos asignadas por el Estado ecuatoriano.

Los resultados de nuestras encuestas involucran los parámetros que se debieron analizar previamente al emitirse una autorización a buques que navegaron en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil.

3. ANÁLISIS AUXILIARES

Dentro de este aspecto podemos citar, a la pregunta que se refiere al conocimiento que cada personero posee referente a las alcances y coberturas que las pólizas de seguros de los buques que operan en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil, requerimiento que no es esencial en los requisitos para que una nave sea autorizada a su operación en dicha área.

4. FLUJO DEL PARTICIPANTE

En cada encuesta se consideró como participantes los miembros de las autoridades marítimas y del Consejo de Gobierno de Galápagos, por ser ellas quienes emiten la autorización previa para que una nave pueda ingresar a operar en la ruta Guayaquil–Galápagos–Guayaquil.

Adicional, se involucró las instituciones privadas, como son las agencias navieras y bufetes jurídicos, que de una u otra manera se ven involucradas en los documentos que son necesarios para un buque de carga general o contenerizada.

Por último, se involucró a quienes directamente son los encargados de conducir o navegar los buques que operan en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil, como son los capitanes de altura y patrón costanero del área de las Islas Galápagos.

5. MANIPULACIÓN DE LA FIDELIDAD

Las encuestas fueron realizadas y manipuladas únicamente por mi persona, quien soy responsable civil y penalmente de todos los resultados de las encuestas de esta tesis.

6. DATOS DE REFERENCIA

Se consideró como esencial, que los encuestados de las Instituciones de Gobierno, sean personas que estén o estaban relacionados directamente con el de tema la operación de buques. En los periodos que se suscitaron los siniestros marítimos o son parte actualmente de quienes controlan las operación y permisos de navegación.

7. ESTADÍSTICAS Y ANÁLISIS DE DATOS.

Nos presentan los resultados de todas las preguntas de todos los entrevistados, aun cuando en unos casos, los mismo no son los esperados, pero en cambio nos va a permitir tener una visión de cuan necesario son, no solo los personeros de las Instituciones de Gobierno, sino también los participantes en el accionar diario para la navegación y operación de una nave que opera en ruta Guayaquil–Galápagos– Guayaquil.

8. EVENTOS ADVERSOS.

En las encuestas realizadas no podemos citar eventos adversos, dado esta tesis está orientada específicamente a un tipo de nave en particular, así como a su área de operación o navegación.

A continuación, presentaremos el detalle de las encuestas realizadas con sus respectivos análisis acorde con el contenido de las preguntas.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

9. ENCUESTA 1

"Análisis de accidentes e incumplimiento de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaran en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil"

FICHA TÉCNICA

Realizada por: OSCAR JOSE NOE VARGAS

Encuestados: Dirigida a profesionales involucrados en los seguros marítimos para operar en las Islas Galápagos - Ecuador, propietarios de embarcaciones y funcionarios de la Autoridad Marítima.

Orientado a: Naves de bandera ecuatoriana que operan en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil y que dispone de un seguro marítimo para el área de navegación de las ISLAS GALAPAGOS.

Muestra: La indicada en cada respuesta hasta alcanzar el 95% de fiabilidad. Cuyo responsable civil y penalmente es el quien realizo las encuestas y que conoce por sus años de experiencia y conocimiento por su grado de preparación académica nivel superior.

Tipo de entrevista: PRESENCIAL obteniendo una muestra significativa del sector de marítimo de carga, un total de 10 personas que son las involucradas directamente en la operación y navegación de naves de carga general y contenerizada que operan en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil.

Preguntas de la encuesta:

Las preguntas realizadas en la encuesta (Anexo D), han sido:

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 1. ¿Tiene Ud. alguna relación directa con la actividad marítima en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

Pregunta 2. ¿De qué tipo?

Pregunta 3. ¿Conoce sobre el tema de las pólizas de seguros marítimos para buques de carga aplicado a naves en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

Pregunta 4. Exceptuando el Seguro Casco y Maquinaria de buques ¿conoce de alguna póliza en especial en caso de siniestro, accidente, etc. en las Islas Galápagos?

Pregunta 5. En caso afirmativo, ¿la compañía de seguro (bróker) le ha realizado una explicación puntual y clara?

Pregunta 6. En caso negativo, ¿cuál ha sido el motivo?

Pregunta 7. En el momento de recibir el contrato con la compañía de seguros especial P&I, ¿lo ha podido leer y comprender correctamente?

Pregunta 8. ¿Considera que las primas en relación con las prestaciones son: Altas, Normales, Bajas, No sabe y/o no contesta?

Pregunta 9. En caso de un siniestro marítimo, ¿considera que el perito debería ser independiente de la compañía y a la elección del asegurado?

Pregunta 10. ¿Sabía que la mayor parte de las compañías tienen un defensor del cliente a quien se pueden dirigir en primera instancia en caso de problemas con la compañía?

Pregunta 11. En los últimos tres años, ¿conoce de algún tipo de siniestro marítimo? Y en caso afirmativo ¿por qué motivo?

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 12. ¿Conoce el grado de satisfacción de las autoridades marítimas, ambientales y de la región de las Islas Galápagos ante la respuesta de la compañía de seguros en lo referente a servicios, atención de personal, condiciones, etc.?

Pregunta 13. ¿Sabe que puede contratar un seguro con cualquier compañía europeo, aunque no tenga delegación en Ecuador?

Pregunta 14. ¿Saben ustedes cuanto es la cobertura de seguros marítimos aplicables para el área de navegación de la ruta Guayaquil-Galápagos y viceversa?

Datos de las encuestas: Los indicados.

Horario de las entrevistas; Entre días laborales o en días festivos

Fecha de la entrevista: noviembre 2019 a enero 2020

Distribución geográfica de entrevista: GUAYAQUIL, ECUADOR

Numero de entrevistados: 10, número significativo considerando que por cada institución son máximo 2 a 3 personas las que participan en estas decisiones.

9.1. Análisis de la encuesta 1

Una gran parte de los entrevistados afirman tener conocimiento de los seguros de casco y maquinaria de buque, dado la actividad que desempeña dentro las instituciones en que laboran o por la actividad a la que se dedican, me refiero a los peritos, armadores, capitanes de buques entre otros. Los entrevistados son personas involucradas directamente en la operación de los buques de carga general / contenerizada que se realiza en Ecuador, en la ruta Guayaquil – Islas Galápagos y viceversa.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Las pólizas de seguros de transporte marítimo no son tan diferentes de los seguros de vida o salud. Depende de pólizas que la embarcación hubiere contratado, los cuales los podemos resumir en la siguiente Tabla IV:

Tabla IV. Tipo de Pólizas

Daños producidos por la carga o descarga del contenedor, mal tiempo, piratería y otros riesgos.
Los seguros de carga marítima pueden ser renovables o permanentes.

RENOVABLES	Para los expedidores poco frecuentes, es mejor escoger seguros con políticas de renovación aplicables a un único viaje.
PERMANENTES	Cubren un periodo determinado de tiempo, independientemente del número de envíos que se realicen.

Fuente: Autor basado en (Los diferentes tipos de seguros de transporte marítimo, 2018).

Y entre los posibles riesgos identificados, tenemos los de la Tabla V.

Tabla V. Póliza de riesgos identificados

Las pólizas de riesgos identificados sólo cubren las pérdidas causadas por las causas específicamente nombradas en la póliza. Causas que podrían incluirse en este tipo de póliza:

Colisión entre dos buques	Descarrilamiento	Fallo en la entrega de la carga
Hundimiento del barco	Condiciones meteorológicas adversas	Incendios
Terremotos	Robos	Etc.

Fuente: Autor basado en (Los diferentes tipos de seguros de transporte marítimo, 2018).

Las encuestas del presente desarrollo de esta tesis fueron realizadas a:

2 Propietarios de buques de carga para naves que operan en la ruta Guayaquil - Galápagos – Guayaquil

2 Doctores en jurisprudencia marítima.

2 Agente naviero.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

1 Representante de la Autoridad Marítima de Ecuador.

1 Perito en siniestros marítimos.

2 Capitanes de buques de carga en la ruta Guayaquil – Galápagos - Guayaquil

Los buques que transportan cargan desde Guayaquil a Galápagos, poseen un seguro de casco y maquinaria y daños a terceros son los temas principales en este tipo de naves y por ese motivo es necesario resaltar la cobertura de los seguros marítimos y sus diferentes tipos.

Tabla VI. Tipos de coberturas del seguro marítimo

El seguro marítimo cubre diferentes tipos de riesgos o acontecimiento siniestros como son los naufragios, hundimientos, varamiento, explosiones, incendios, entre otros:	
El seguro del buque	Considera el interés económico que liga a cualquier persona sobre el buque.
El seguro de la carga	Dirige el interés asegurable más relevante y da la especialidad al contrato de seguro marítimo de mercancías.
El seguro del flete	El interés asegurado comprende los supuestos de pérdida del flete.
El seguro del beneficio esperado	El interés relativo a la ganancia que espera obtener el asegurado con la llegada de las mercancías al puerto destino.
El seguro de responsabilidad civil del naviero por daños a terceros	Cubre riesgos heterogéneos incluyendo las responsabilidades por muertes, lesiones, enfermedades de la tripulación, pasajeros y demás personal naviero. (Novoa, 2017).

Fuente: Autor basado en (La Póliza de seguro de casco marítimos y su relación con P&I, 2018).

De los cuadros antes presentados las principales coberturas por siniestros marítimos son los de la Tabla VII.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Tabla VII. Principales Coberturas P&I

Entre las principales coberturas se detallan las siguientes:	
Cobertura	Descripción
Pérdidas o daños causados por colisión con otro buque pérdida o daño	Producido por la propia colisión, el daño a la carga transportada, la demora o pérdida de alquiler, los gastos de avería gruesa y salvamento del otro buque
Choque con objetos fijos o flotantes	Daños a otros objetos que van desde redes de pesca y su aparejo, hasta cables telefónicos y otras instalaciones submarinas
Responsabilidades derivadas de la contaminación de las aguas por hidrocarburos	Contaminación de las aguas a consecuencia de descarga o escape del buque de hidrocarburos o cualquier otra sustancia contaminante
Responsabilidades, costos y gastos en relación con la carga transportada	Si el naviero es considerado responsable del daño o pérdida de mercadería, dicha responsabilidad estará cubierta
Reclamaciones por lesión corporal, enfermedad y muerte en relación con tripulantes, terceros y pasajeros	Los accidentes de trabajo que involucran la muerte o invalidez temporal o permanente del marino, gastos de repatriación y sustitución de marineros accidentados o enfermos, gastos médicos, de hospitalización y/o funerales que deben constar en los contratos de trabajo para tripulantes y en los tiques para pasajeros.
Contribuciones a la avería gruesa, recargos especiales o remuneración de los salvadores	Los gastos de avería gruesa, recargos especiales o de salvamento al cual tuviera derecho el armador de reclamar de la carga y que no son legalmente recobrables en virtud de una ruptura del contrato de transportación.
Multas y otras imposiciones	Multas impuestas al buque o a las personas a bordo de éste por contrabando realizado por tripulantes; incumplimiento de reglas de la navegación que los distintos gobiernos han ido imponiendo; se incluyen también las multas aduanales por irregularidades en la documentación que ampara la carga o los pasajeros, multas de las autoridades de inmigración, multas por contaminación de las aguas, entre otras.
Límite de cobertura	Hasta uso \$3'500,000,000.00 cada embarcación, todos los reclamos incluyendo costos, honorarios y gastos aprobados y / o incurridos por el club, cualquiera accidente u ocurrencia o serie de accidentes u ocurrencias que surjan de un evento, límite único combinado.

Fuente: Autor basado en (El seguro Marítimo. Especial Referencia a los Clubes de Protección e Indemnización, 2011)

Cada dos años se suscitan un promedio de un hundimiento de buques de carga, de un total de 6 buques que son los autorizados para operar en dichas áreas, y que después de los siniestros

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

solo han quedado 3, y basado en la cantidad de carga movilizadas mes a mes y de esta manera no se produzcan una especulación y perdidas a los armadores de dichas naves, que operan bajo un itinerario determinado por la Autoridad Marítima del Ecuador, que operan en las Islas Galápagos, lo cual afecta enormemente al sistema ecológico y ambiental del sector. Una de las mayores preocupaciones de las autoridades marítimas responsables del medio ambiente y ecología del sector de Galápagos, es la cobertura que involucra el seguro que dichas naves poseen, que permita dentro del menor tiempo realizar las acciones pertinentes, para evitar el control de la contaminación de los mares y la afectación a la flora y fauna del sector.

Los entrevistados, concuerdan, que no existen una cláusula en la póliza de seguro que determine o diga claramente las coberturas y condiciones que la misma cubre en casos de siniestros marítimos en el sector de Galápagos y que tipo de responsabilidades le afecta a ellos, todo vez que consideran que son temas incontrolables, dado la naturaleza y las aguas de navegación de Galápagos no son posible a determinar dado todos los casos suscitados se ha determinados como casos fortuitos, y no por temas de falta de cumplimientos de normas marítimas es decir por negligencia del personal que operan las embarcaciones.

Los pocos entrevistados miembros de las Instituciones de Gobiernos, que son los involucrados directamente en autorizar el ingreso y operación de buque de carga general y contenerizada, y que radica en las exigencia de sus características técnicas y temas legales no son más de 3 a 4 personas por institución, por lo cual se procedió a selección de acuerdo a su grado de competencia el número de encuestada en cada caso por Institución y que sean los manejan o manejaron estos temas en los años que se suscitaron los siniestros marítimos y que afirman no

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

haber recibido respuesta de la compañía, lo atribuyen principalmente a la infravaloración de los daños.

La interpretación del contrato del seguro presenta complicaciones. Las primas en general se consideran adecuadas. Siendo las más importantes las siguientes:

- Prima Pura de Riesgo: es la prima que se obtiene en función de la probabilidad de que ocurra un siniestro y el monto de la pérdida que tendría el asegurado.
- Prima Anual: es aquella que cubre al asegurado por doce meses.
- Prima de Tarifa: es la que aplica la Compañía Aseguradora a un riesgo determinado y para una cobertura concreta.
- Prima Nivelada o Constante: es aquella que permanece invariable durante la vigencia del seguro.
- Prima Devengada: la que corresponde proporcionalmente a un periodo de riesgo ya ocurrido. Es el porcentaje de la prima que cobra la Compañía Aseguradora cuando se cancela el seguro.
- Prima Creciente: es aquella cuyo importe tiene un aumento sucesivo a medida que pasa el tiempo.
- Prima Decreciente: es aquella que sufre una disminución en su importe a medida que pasa el tiempo.
- Prima Fraccionada: es aquella que se calcula en periodos anuales y es liquidada mediante pagos periódicos más reducidos: Mensual, Trimestral o Semestral. En esta opción de pago, el Asegurado paga un recargo.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Las razones por las cuales se aplica este recargo son:

- La pérdida de intereses sobre la parte de la prima no pagada
- Los gastos adicionales para efectuar la cobranza.
- Los costos de movimientos extra a la contabilidad de la póliza.

El peritaje por parte de los expertos de la compañía no realiza un informe claro y real, quizás por el poco conocimiento del tema y de igual manera el que lo realizan externamente las autoridades competentes, tanto en el área marítima como ambiental, considerando que esto afecta a las decisiones del bróker de seguros y a su vez a un peritaje externo.

La figura del defensor del cliente en los seguros no es muy conocida. No se acostumbra a cambiar de compañía y cuando se hace es por motivos muy diversos. Cuotas más bajas y el cambio forzado, son algunas de las respuestas más repetidas.

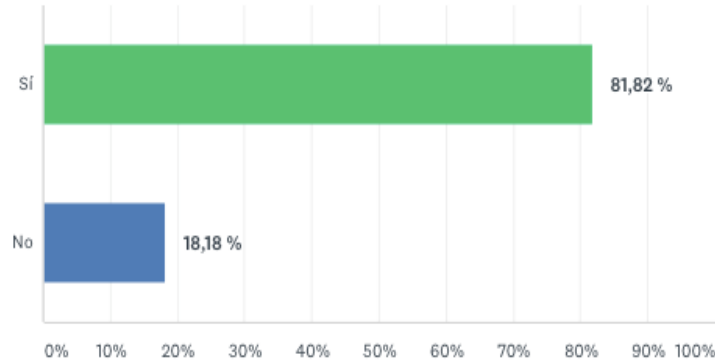
La valoración media de la gestión de las compañías de seguros por parte de sus clientes es de aceptable-alto.

No se conoce demasiado la posibilidad de contratar compañías de fuera de Ecuador - sin oficinas dentro del Estado - probablemente porque no se dan a conocer demasiado de forma publicitaria y por las barreras idiomáticas. El idioma oficial en Ecuador es el español, sin embargo, a nivel internacional todas las compañías de seguros que respaldan una póliza de casco y maquinaria de un buque son comercializadas en el idioma inglés.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 1. ¿Tiene Ud. alguna relación directa con la actividad marítima en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

Respondidas: 11 Omitidas: 0



OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS	
▼ Sí	81,82 %	9
▼ No	18,18 %	2
TOTAL		11

Figura 3. Resultados Encuesta - Pregunta 1

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

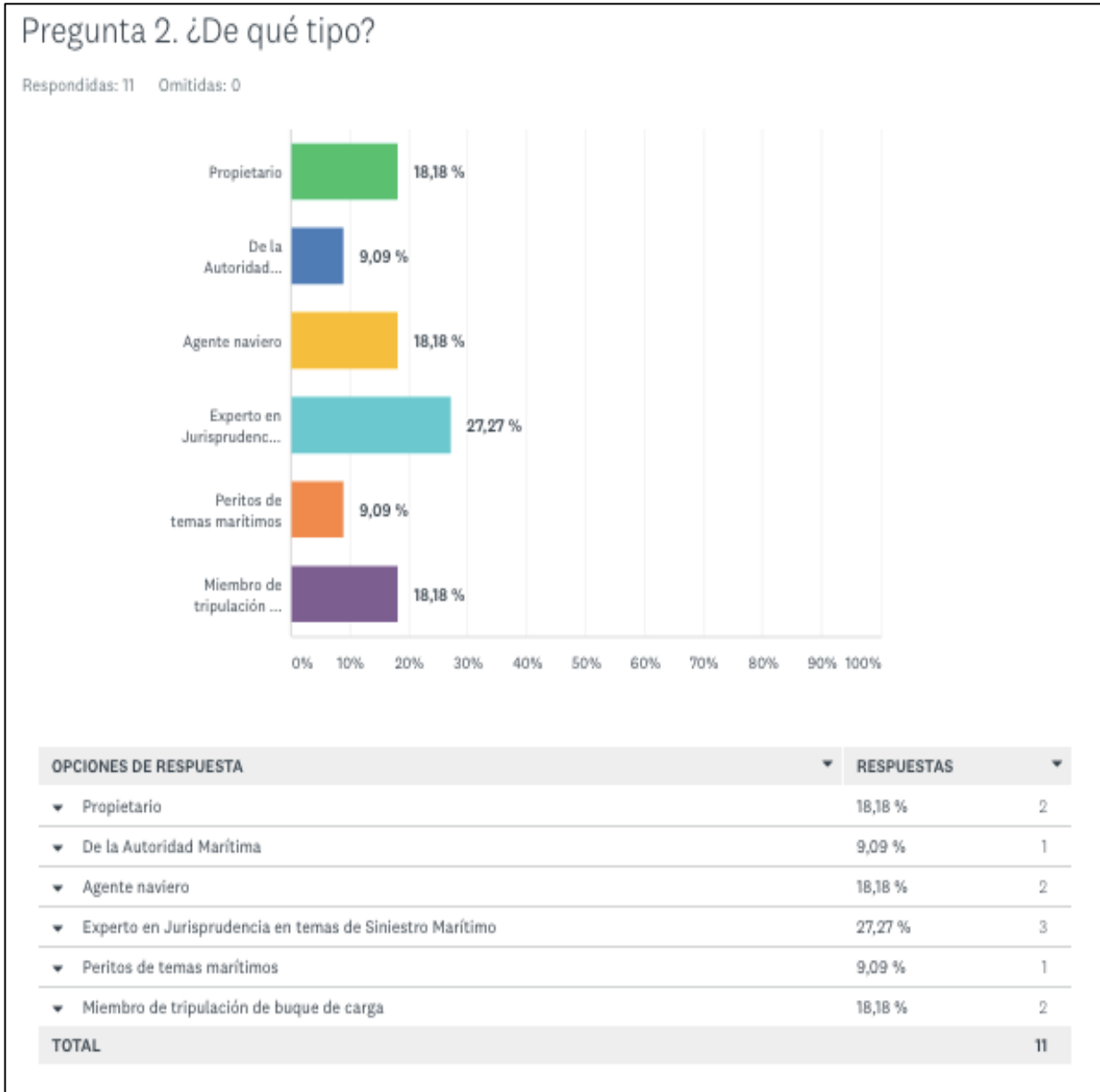
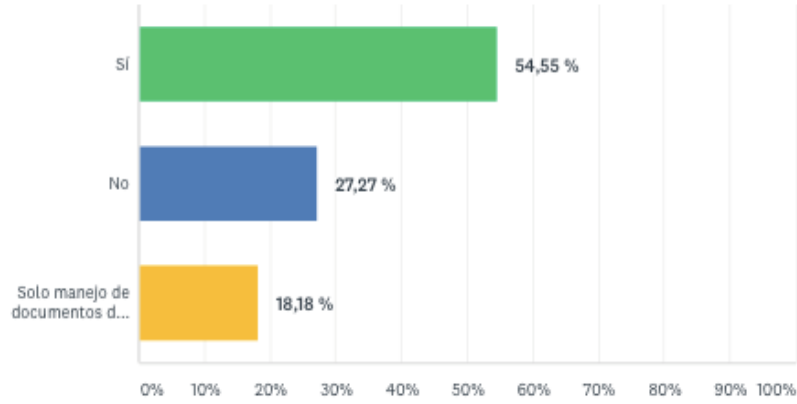


Figura 4. Resultados Encuesta - Pregunta 2

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 3. ¿Conoce sobre el tema de las pólizas de seguros marítimos para buques de carga aplicado a naves en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

Respondidas: 11 Omitidas: 0



OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS	
▼ Sí	54,55 %	6
▼ No	27,27 %	3
▼ Solo manejo de documentos del buque para	18,18 %	2
TOTAL		11

Figura 5. Resultados Encuesta - Pregunta 3

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

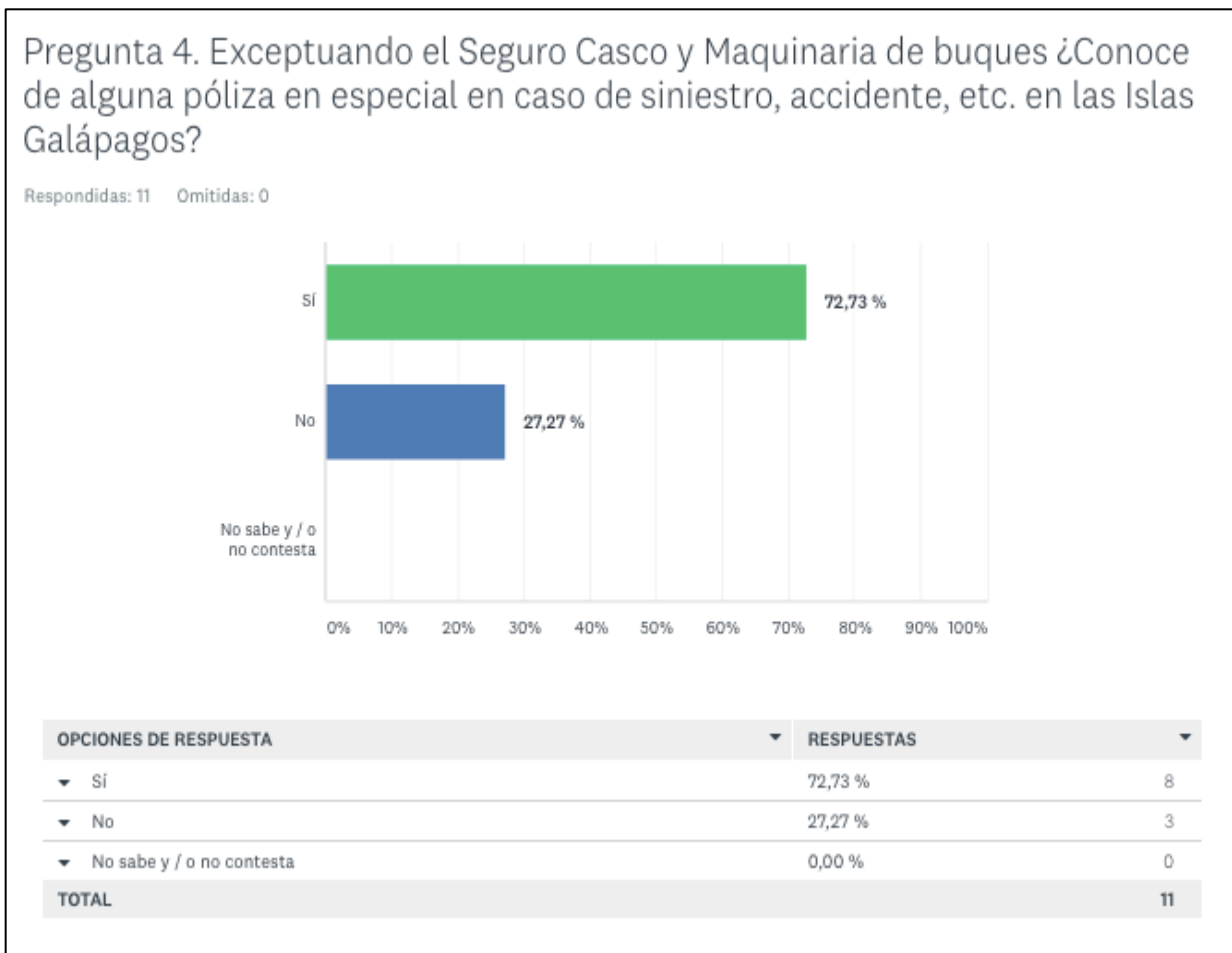
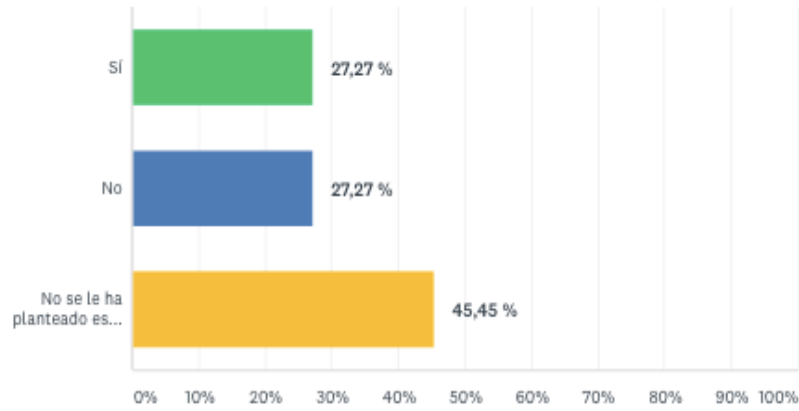


Figura 6. Resultados Encuesta - Pregunta 4

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 5. En caso afirmativo, ¿la compañía de seguro (bróker) le ha realizado una explicación puntual y clara?

Respondidas: 11 Omitidas: 0



OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS
▼ Sí	27,27 % 3
▼ No	27,27 % 3
▼ No se le ha planteado esta situación	45,45 % 5
TOTAL	11

Figura 7. Resultados Encuesta - Pregunta 5

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

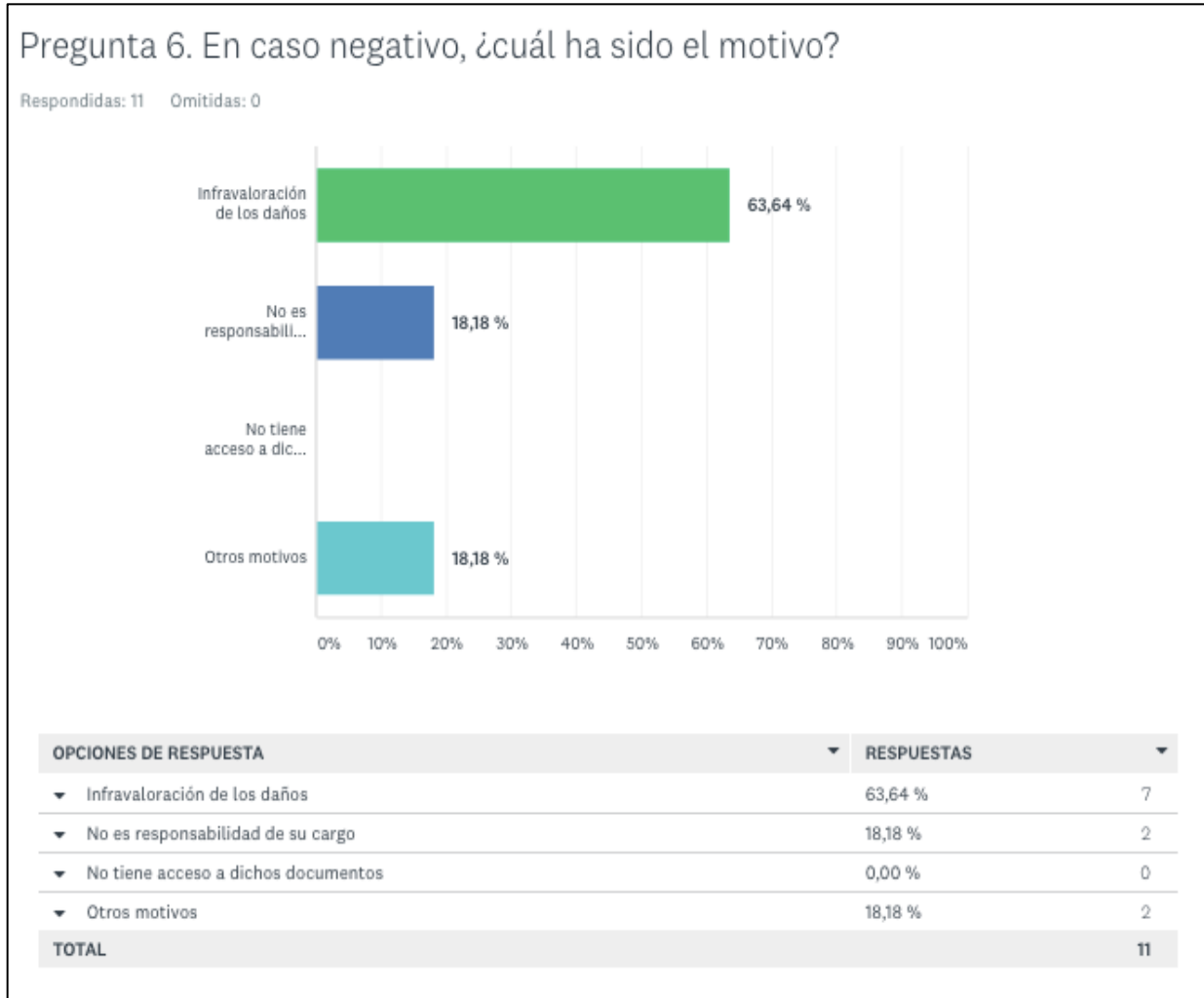


Figura 8. Resultados Encuesta - Pregunta 6

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

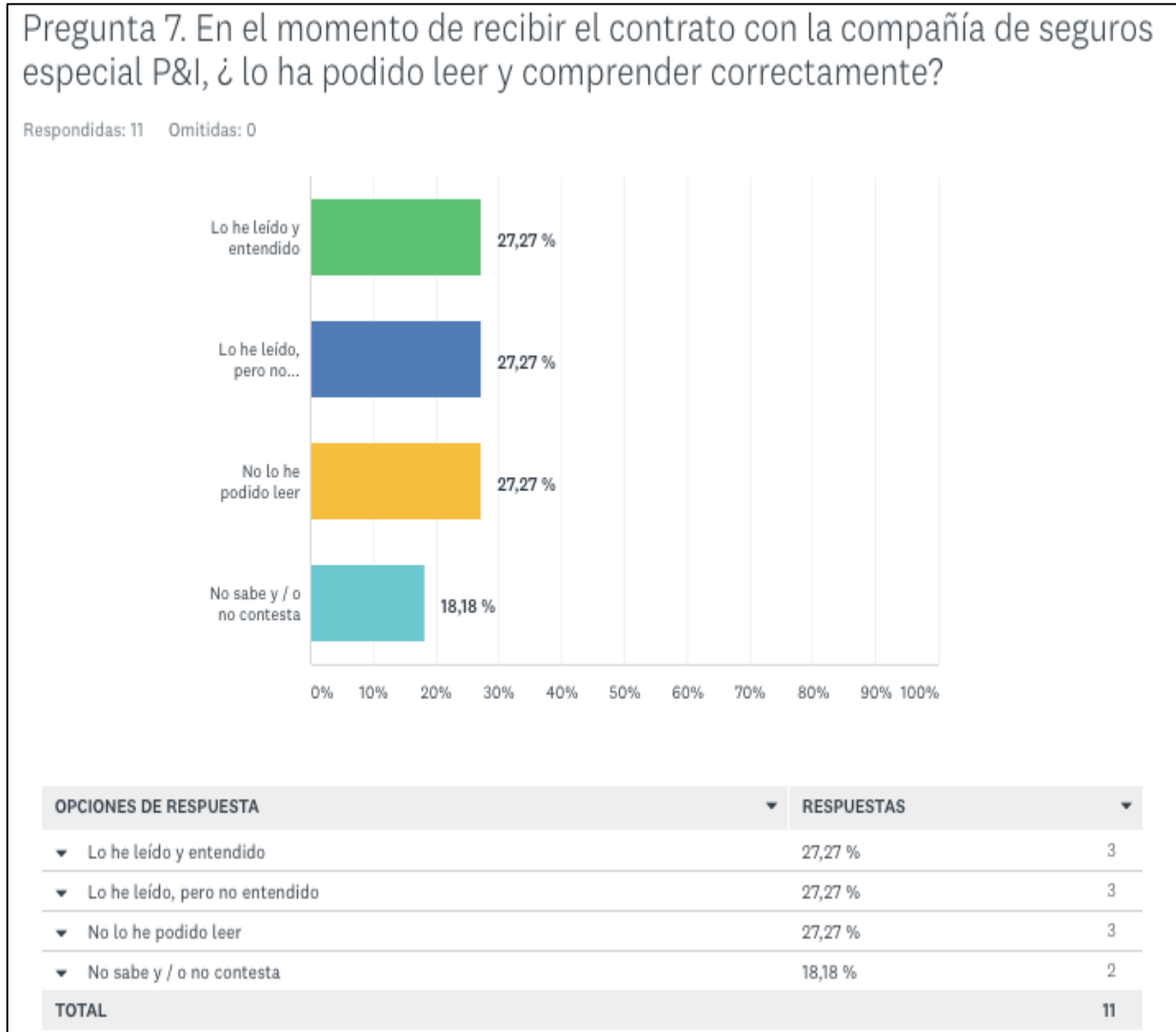


Figura 9. Resultados Encuesta - Pregunta 7

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

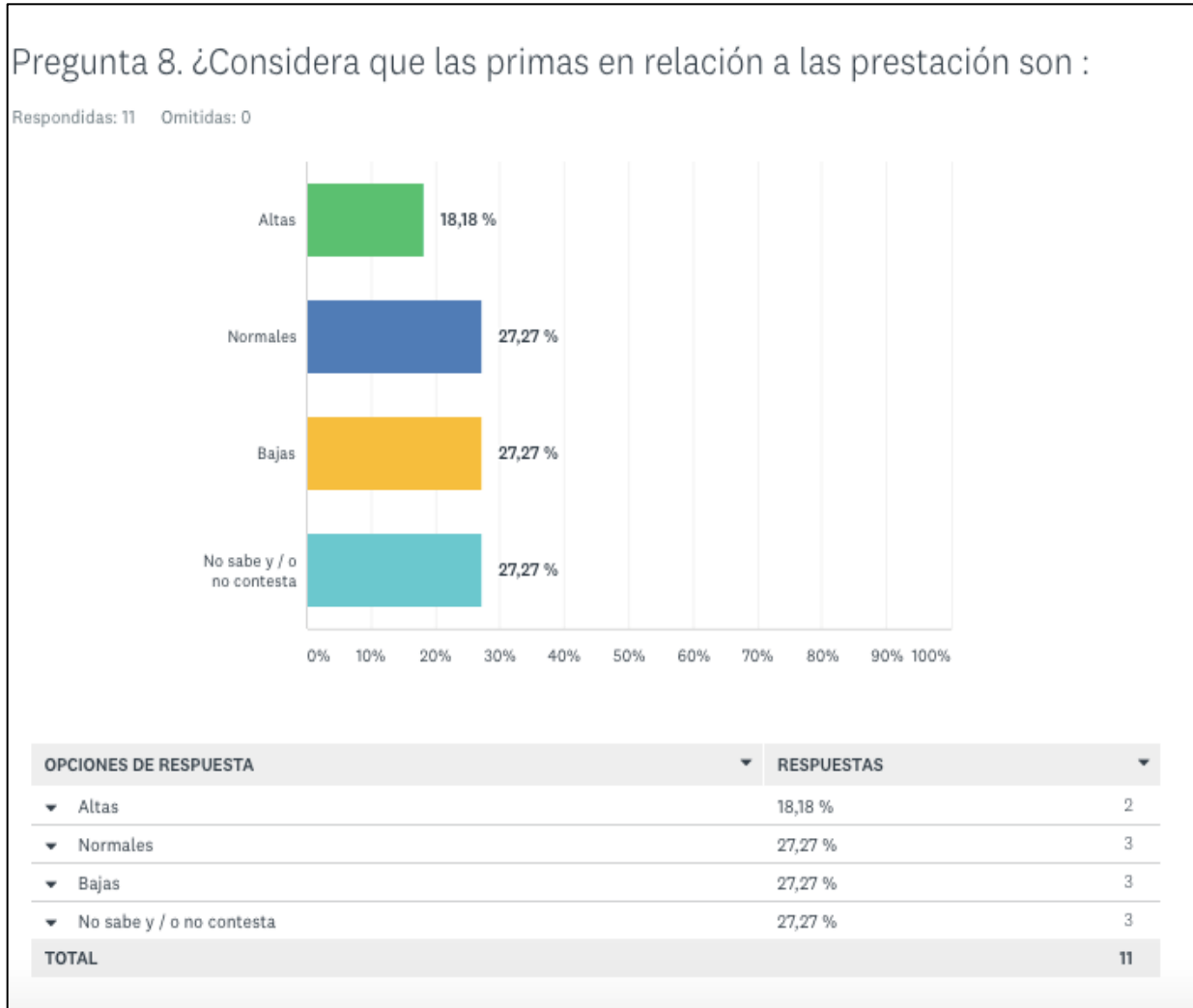


Figura 10. Resultados Encuesta - Pregunta 8

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

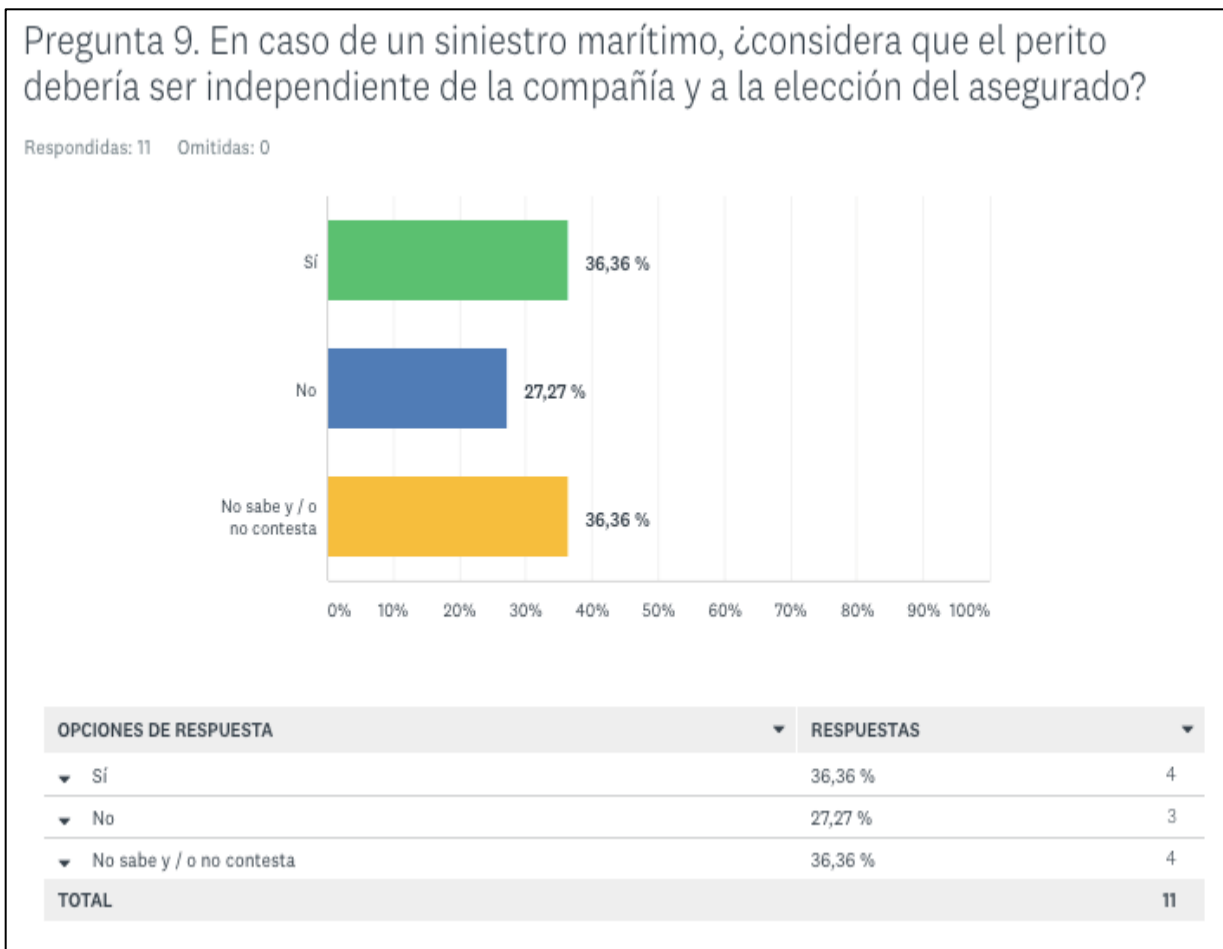
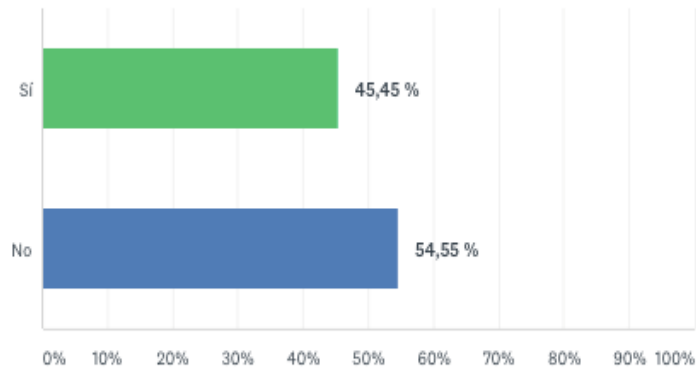


Figura 11. Resultados Encuesta - Pregunta 9

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 10. ¿Sabía que la mayor parte de las compañías tienen un defensor del cliente a quien se pueden dirigir en primera instancia en caso de problemas con la compañía?

Respondidas: 11 Omitidas: 0



OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS	
▼ Sí	45,45 %	5
▼ No	54,55 %	6
TOTAL		11

Figura 12. Resultados Encuesta - Pregunta 10

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

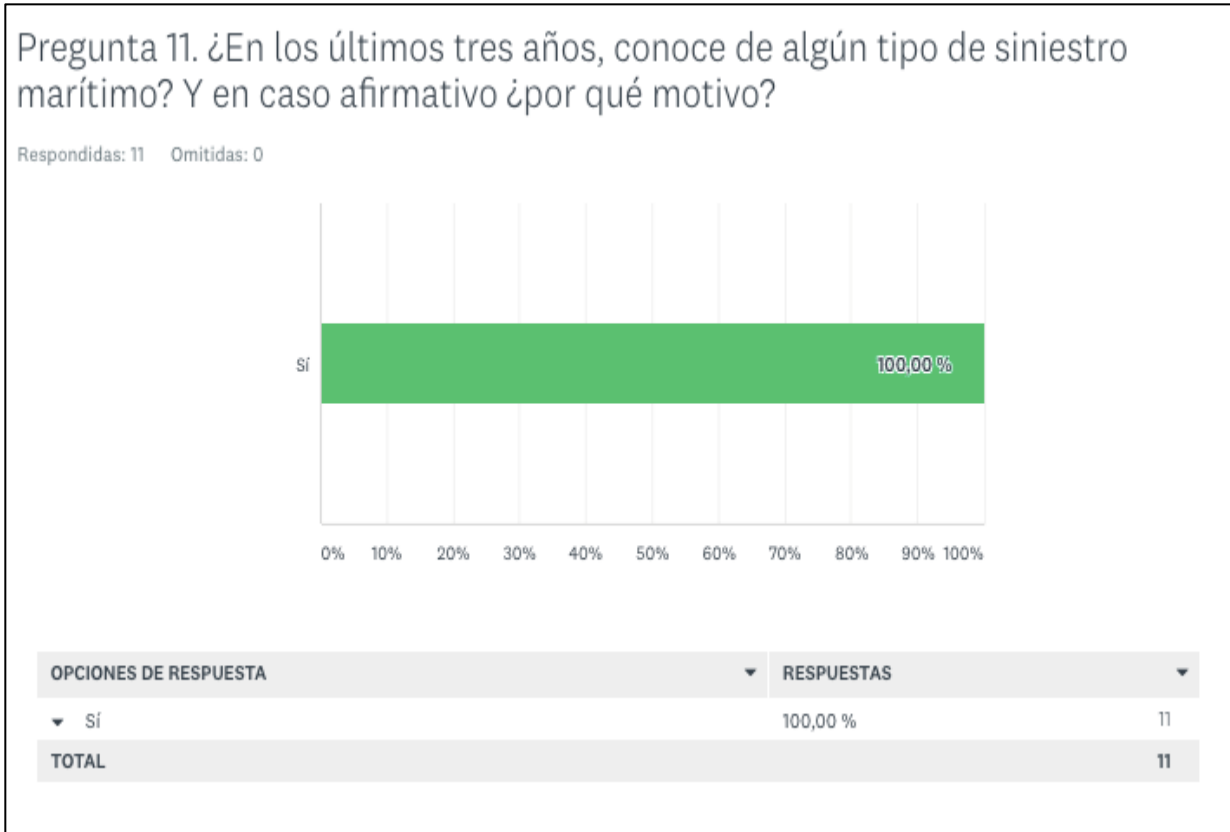
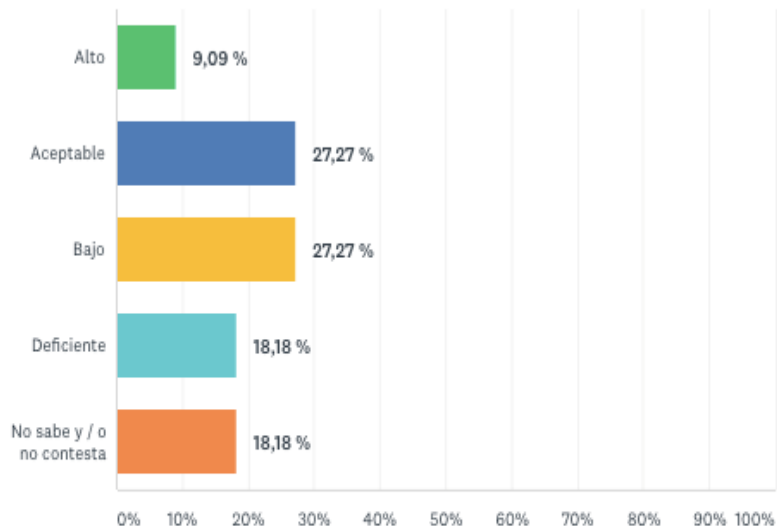


Figura 13. Resultados Encuesta - Pregunta 11

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 12. ¿Conoce el grado de satisfacción de las autoridades marítimas, ambientales y región de las Islas Galápagos ante la respuesta de la compañía de seguros en lo referente a servicios, atención de personal, condiciones, etc.?

Respondidas: 11 Omitidas: 0



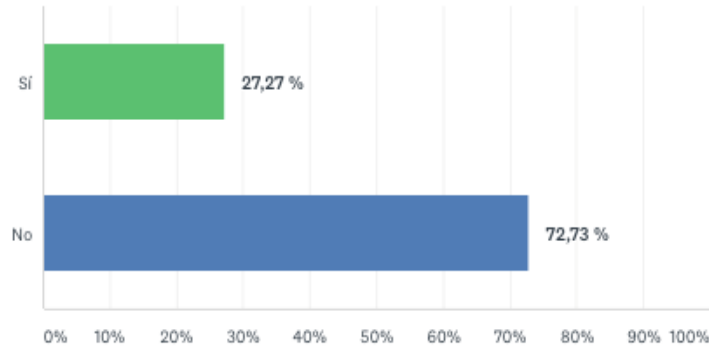
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS	
Alto	9,09 %	1
Aceptable	27,27 %	3
Bajo	27,27 %	3
Deficiente	18,18 %	2
No sabe y / o no contesta	18,18 %	2
TOTAL		11

Figura 14. Resultados Encuesta - Pregunta 12

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 13. ¿Sabe que puede contratar un seguro con cualquier compañía europea, aunque no tenga delegación en Ecuador?

Respondidas: 11 Omitidas: 0



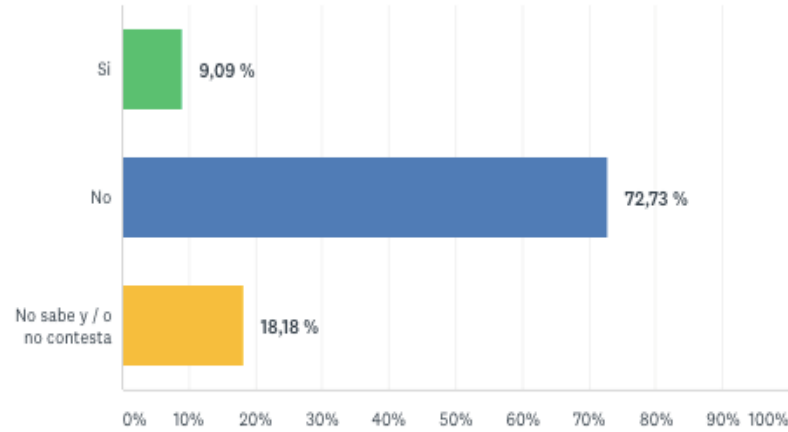
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS	
▼ Sí	27,27 %	3
▼ No	72,73 %	8
TOTAL		11

Figura 15. Resultados Encuesta - Pregunta 13

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 14. ¿Saben ustedes cuanto es la cobertura de seguros marítimos aplicables para el área de navegación de la ruta Guayaquil-Galápagos y viceversa?

Respondidas: 11 Omitidas: 0



OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS
Si	9,09 % 1
No	72,73 % 8
No sabe y / o no contesta	18,18 % 2
TOTAL	11

Figura 16. Resultados Encuesta - Pregunta 14

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

10. ENCUESTA 2

"Análisis de accidentes e incumplimiento de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaran en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil"

FICHA TÉCNICA

Realizada por: Oscar José Noé Vargas

Encuestados: dirigida a personeros (procuradores para entender o solicitar negocios ajenos) involucrados con las instituciones que otorgan las Autorizaciones para el ingreso de buques de carga, a realizar la ruta Guayaquil- Galápagos-Guayaquil, corredor de seguros en Ecuador, representante de P&I en Ecuador (los seguros P&I para buques cubren la responsabilidad civil de forma flexible según los riesgos en cada caso) y miembros involucrados con la Autoridad Marítima del Ecuador, que de una u otra manera tuvieron participación o estuvieron involucrados en algún siniestro marítimo de buque de carga que operan en la ruta Guayaquil- Galápagos-Guayaquil

Orientado a: enfocar la aceptación de la repuesta de las empresas de seguros, las coberturas y las facilidades brindadas por las autoridades que tuvieron de una u otra manera en los siniestros marítimos de los buques de carga de bandera ecuatoriana, que realizaron la Guayaquil – Galápagos – Guayaquil y que disponían de un seguro marítimo para el área de navegación antes mencionada.

Muestra: la indicada en cada respuesta hasta alcanzar el 92% de fiabilidad.

Tipo de entrevista: electrónica, obteniendo una muestra significativa del sector de marítimo de carga.

Preguntas de la encuesta:

Las preguntas realizadas en la encuesta (Anexo D), han sido:

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 1. ¿Tiene Ud. alguna relación directa con la Autoridad Marítima del Ecuador, Institución de Gobierno de Galápagos u otra autoridad que participaron en la investigación de los siniestros marítimos suscitados en las Islas Galápagos?

Pregunta 2. ¿De qué tipo?

Pregunta 3. ¿Conoce sobre el tema de las pólizas de seguros marítimos para buques de carga aplicado a naves en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

Pregunta 4. ¿Qué considera a criterio profesional y personal que fueron los motivos de los por lo que se suscitaron los siniestros suscitados en las Islas Galápagos?

Pregunta 5. ¿Considera usted que la respuesta de parte del Seguro Marítimo P&I, cuando se suscitaron los siniestros fueron?

Pregunta 6. ¿Considera usted que las empresas de seguro antes de emitir las pólizas de P&I, de Casco y Maquinaria, en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil y basadas en los accidentes suscitados deberían realizar una evaluación adecuada de?

Pregunta 7. ¿Ustedes consideran que las naves que operan en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil deben mantener informado y tener la aprobación de las autoridades competentes cuando realizan cambio de tripulación que afecten a las condiciones de seguridad y navegabilidad de la nave?

Pregunta 8. ¿Considera que las primas y las condiciones estipuladas en las pólizas de seguros para las naves de carga que operan en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil son?

Pregunta 9. ¿Conoce de los resultados del peritaje de los siniestros marítimos suscitados en naves que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 10. ¿Revisaron las pólizas de seguros de las naves que operan en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

Datos de las encuestas: los indicados.

Horario de las entrevistas: entre días laborales o en días festivos

Fecha de la entrevista: Febrero - marzo 2020

Distribución geográfica de entrevista: Guayaquil y Galápagos - Ecuador

Numero de entrevistados: 13

10.1. Análisis de la Encuesta 2

Los entrevistados afirman, haber tenido participación de alguna manera en los siniestros ocurridos en las Islas Galápagos. Tal como se mencionó arriba Los entrevistados son personas que estuvieron involucradas directamente en alguno de los siniestros marítimos ocurrido en los periodos del 2014 al 2019 en buques de carga general o contenerizada, que se realizaban en Ecuador, en la ruta Guayaquil – Islas Galápagos y viceversa.

2 Funcionarios de la Autoridad Marítima de Ecuador

2 Miembros de la Armada de Ecuador

2 Corredor de seguros en Ecuador

2 Representante del Parque Nacional de Galápagos

2 Representante del Consejo de Gobierno de Galápagos

2 Representante del Gobierno Provincial de Galápagos

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

1 Representante de P&I en Ecuador

Los buques y/o naves accidentadas o siniestradas, operaban transportando carga desde Guayaquil a Galápagos, siendo ese su principal objetivo, todos de bandera ecuatorianas, y que poseían una póliza de seguro, para operar en dicho sector, la mayoría de ellas era de origen importación. Y solo una de embarcación de las siniestradas era de construcción nacional.

Otro factor observado fue la edad de las naves. Todas sobrepasaban los 20 años de vida.

Al igual que en el caso de la Encuesta 1, los entrevistados, hicieron referencia al impacto que los siniestros marítimos tienen sobre el sistema ecológico y ambiental de las Islas Galápagos. Convirtiéndose en una de las mayores preocupaciones de las autoridades marítimas, ambientales y ecológicas, y tiene un impacto mundial, al ser considerada Galápagos como una de las siete maravillas del mundo.

En lo que respecta a la cobertura que involucran el seguro de casco y maquinaria y P&I, las autoridades competentes, comentaron que solo cubre los daños temporales, dado que el daño ecológico de la flora, fauna y mares contaminados, no se reponen sino hasta después de varios años de ocurridos los accidentes.

En la parte de los corredores de seguros y el representante del P&I, coincidieron en evidenciarse en la mayoría de los casos, la falta de personal profesional al mando de las embarcaciones siniestradas, y la fácil rotación o cambios que los armadores realizan en su tripulación, poniendo en riesgo eminente, tanto en la operación de trabajo, como las de navegación y sitio de fondeo donde las naves permanecen fondeadas sin tomar las precauciones u antecedentes de los accidentes suscitado en dicho sector.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

En la tabla VIII, presento un cuadro modelo de la dotación mínima obligatoria de acuerdo con las regulaciones marítimas del Ecuador que deben poseer los buques de carga general o contenerizada que realizan la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil.

Tabla VIII. Dotación mínima en Embarcaciones de Carga General

Cargo	Tonelaje de Registro Bruto (TRB)				
	10-50	51-150	151-500	501-2500	Mayor a 2500
Capitán de altura					01
1. Oficial de cubierta				01	01
2. Oficial de cubierta				01	01
3. Oficial de cubierta				01***	01***
Patrón de altura			01	01	
Patrón costanera		01*	01		
Contra maestre				01	01
Marinero de 1. Puente	01	01	02	03	03
Marinero de cubierta	01	02	03	02	02
Personal cubierto	02	04	07	10	10
Cargo	Potencia en máquinas principales (HP)				
	Menor a 200	200-500	500-1000	1001-4000	Mayor a 4000
Jefe de máquinas					01
1. Oficial de máquinas					01
2. Oficial de máquinas				01	01
3. Oficial de máquinas				01	01
Oficial electrotécnico					01
Marinero electrotécnico			01	01	
Marinero de 1. Máquinas		01**	01	01	01
Marinero de máquinas	01**	01**	01	01	01
Personal máquinas	01	02	03	05	07

*Si la nave efectúa navegaciones fuera del área a-1 deberá contar con 01 patrón de altura.

**Si la nave posee motor/es fuera de borda prescindirá del cargo.

***Si la nave efectúa navegadores en área a-1 podrá prescindir.

Nota: se describe la dotación mínima obligatoria para buques de carga general o contenerizada.[26]

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Las rotaciones u horario de trabajo son determinada acorde con el Manual de Gestión de Seguridad aplicada a este tipo de buque y diseñado por la empresa propietaria de la embarcación.

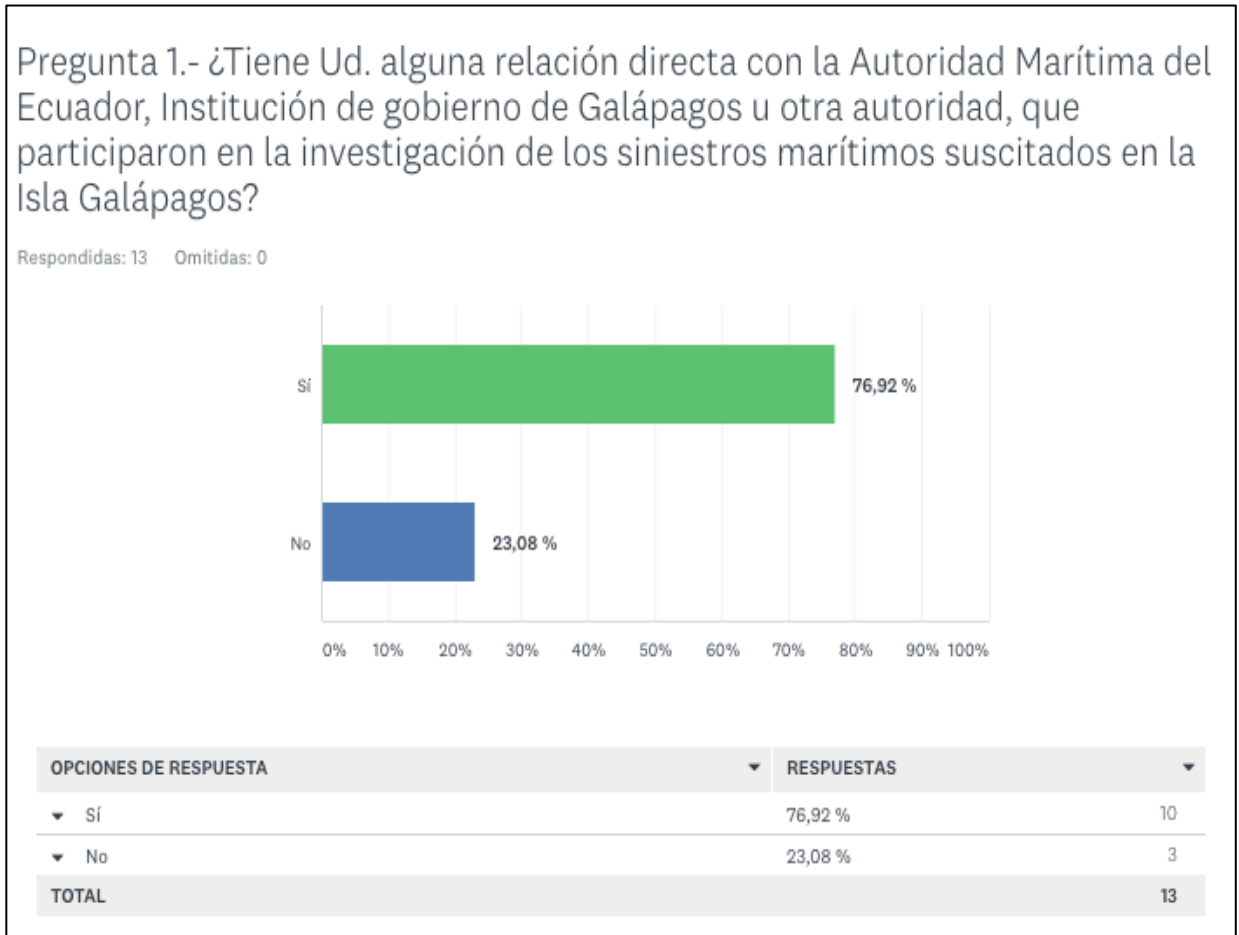


Figura 17. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 1

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

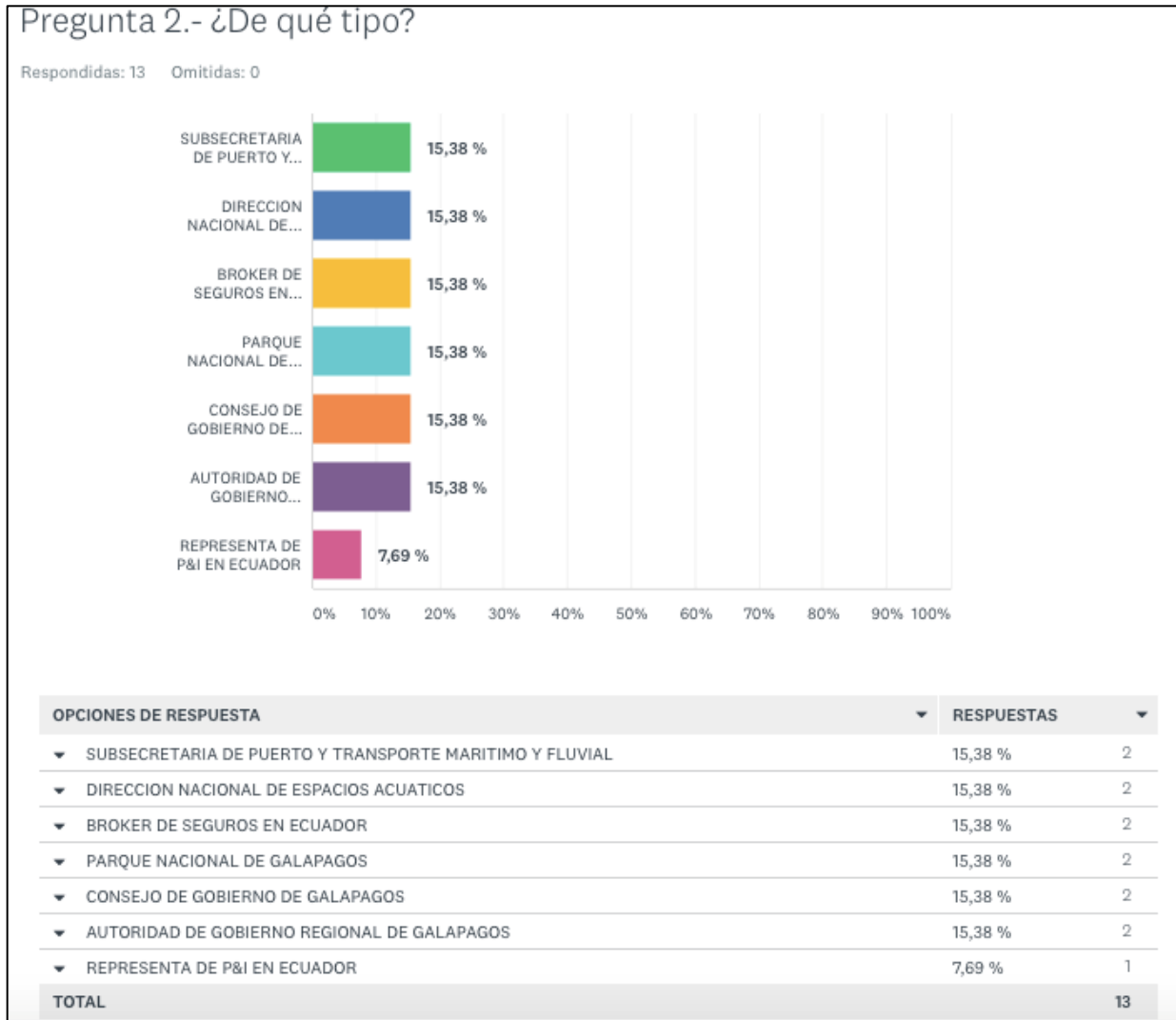
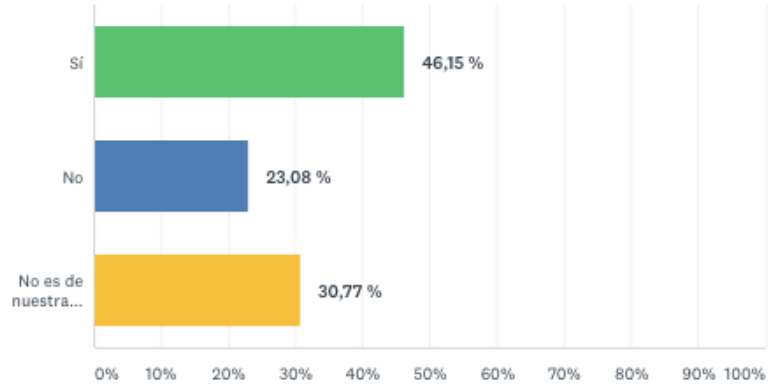


Figura 18. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 2

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 3.- ¿Conoce sobre tema de las pólizas de seguros marítimos para buques de carga aplicado naves en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil?

Respondidas: 13 Omitidas: 0



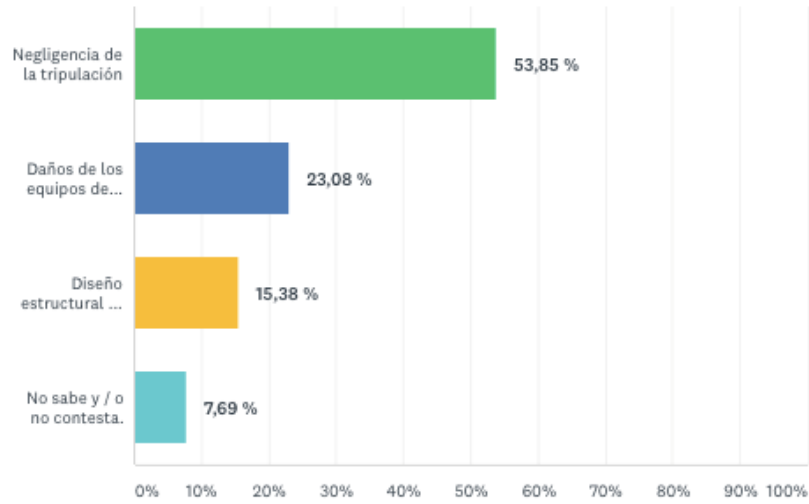
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS
▼ Sí	46,15 % 6
▼ No	23,08 % 3
▼ No es de nuestra competencia	30,77 % 4
TOTAL	13

Figura 19. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 3

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 4.- ¿Que considera a criterio profesional y personal, cuáles fueron los motivos de los por lo que se suscitaron los siniestros suscitados en las Islas Galápagos?

Respondidas: 13 Omitidas: 0



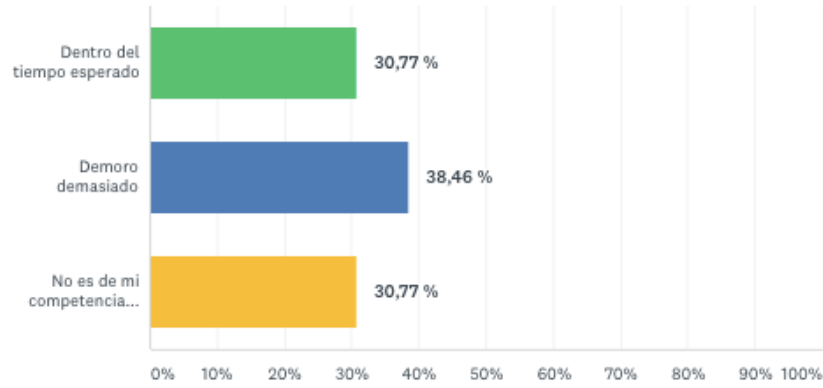
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS	
▼ Negligencia de la tripulación	53,85 %	7
▼ Daños de los equipos de navegación y operación de la nave	23,08 %	3
▼ Diseño estructural de la nave no es el apropiado para operar en dicho sector	15,38 %	2
▼ No sabe y / o no contesta.	7,69 %	1
TOTAL		13

Figura 20. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 4

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 5.-¿Considera usted que la repuesta de parte del Seguro Marítimo P&I, cuando se suscitaron los siniestros marítimos fueron:

Respondidas: 13 Omitidas: 0



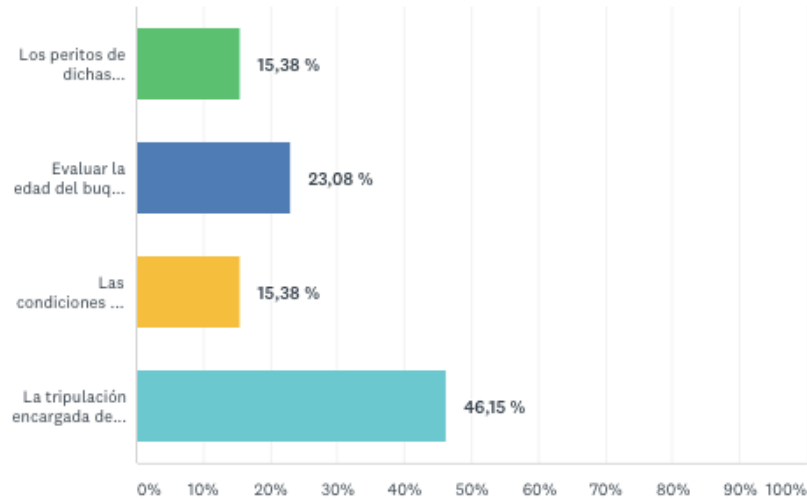
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS
▼ Dentro del tiempo esperado	30,77 % 4
▼ Demoro demasiado	38,46 % 5
▼ No es de mi competencia evaluar la respuesta del seguro	30,77 % 4
TOTAL	13

Figura 21. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 5

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 6.- ¿Considera usted que las empresas de seguro, antes de emitir las pólizas de P&I, de Casco y Maquinaria, en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil, y basados los accidentes suscitados, deberían realizar una evaluación adecuada de?

Respondidas: 13 Omitidas: 0



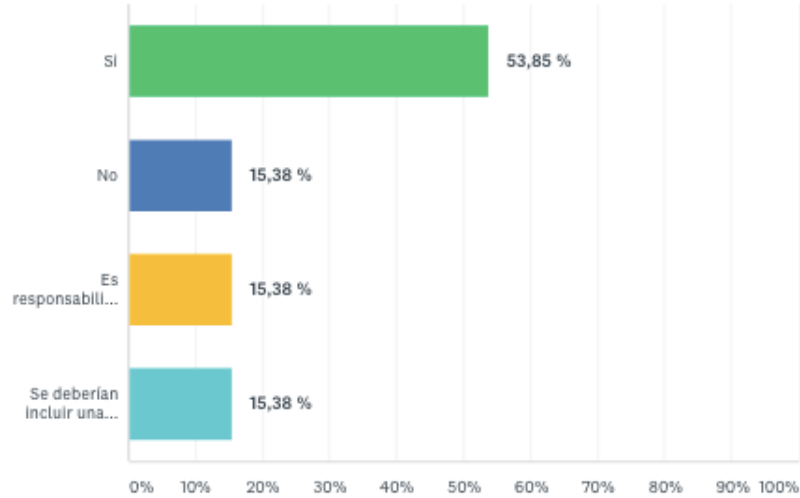
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS	
▼ Los peritos de dichas empresas, si conocen o no de la ruta y sector de operación	15,38 %	2
▼ Evaluar la edad del buque y servicios en la que operaban anteriormente	23,08 %	3
▼ Las condiciones de seguridad y navegación de los buques para la ruta Galápagos	15,38 %	2
▼ La tripulación encargada de operar la nave en dicha ruta de Galápagos.	46,15 %	6
TOTAL		13

Figura 22. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 6

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 7.- Ustedes consideran que las naves que operan en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil, ¿deben mantener informado y tener la aprobación de las autoridades competentes cuando realizan cambio de tripulación que afecten a las condiciones de seguridad y navegabilidad de la nave?

Respondidas: 13 Omitidas: 0



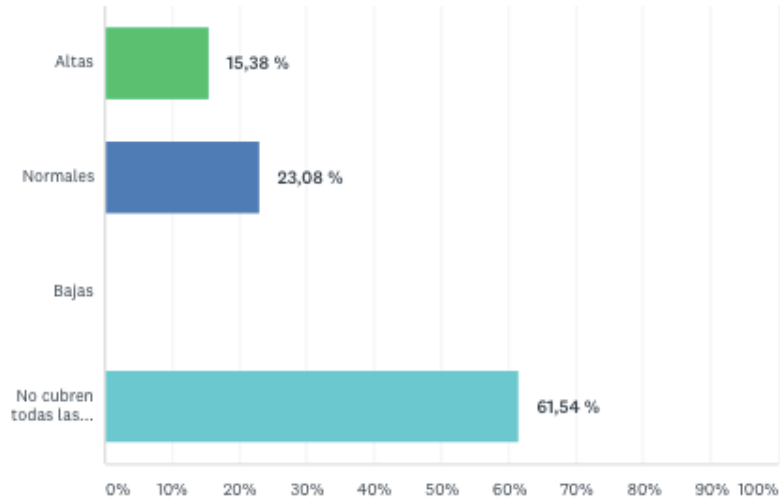
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS
Si	53,85 % 7
No	15,38 % 2
Es responsabilidad de la Autoridades Marítimas, analizar y autorizar el cambio de tripulación por lo sensible de las operaciones en dichas áreas.	15,38 % 2
Se deberían incluir una cláusula en La póliza que limite esta condición esta situación.	15,38 % 2
TOTAL	13

Figura 23. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 7

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 8.- ¿Considera que las primas, y las condiciones estipuladas en las pólizas de seguros, para las naves de carga que operan en la ruta Guayaquil-Galapagos-Gayaquil son:

Respondidas: 13 Omitidas: 0



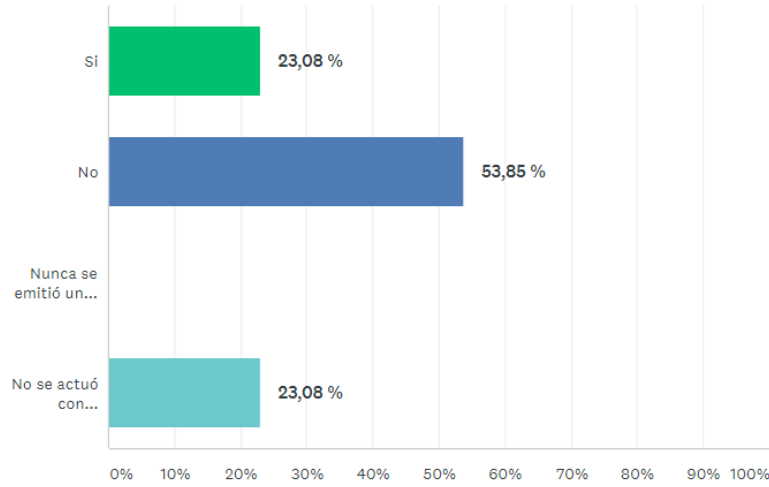
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS
▼ Altas	15,38 % 2
▼ Normales	23,08 % 3
▼ Bajas	0,00 % 0
▼ No cubren todas las afectaciones a causas del siniestro	61,54 % 8
TOTAL	13

Figura 24. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 8

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 9.- ¿Conoce de los resultados del peritaje de los siniestros marítimos suscitados en naves que operaban en la ruta Guayaquil-Galapagos-Guayaquil?

Respondidas: 13 Omitidas: 0



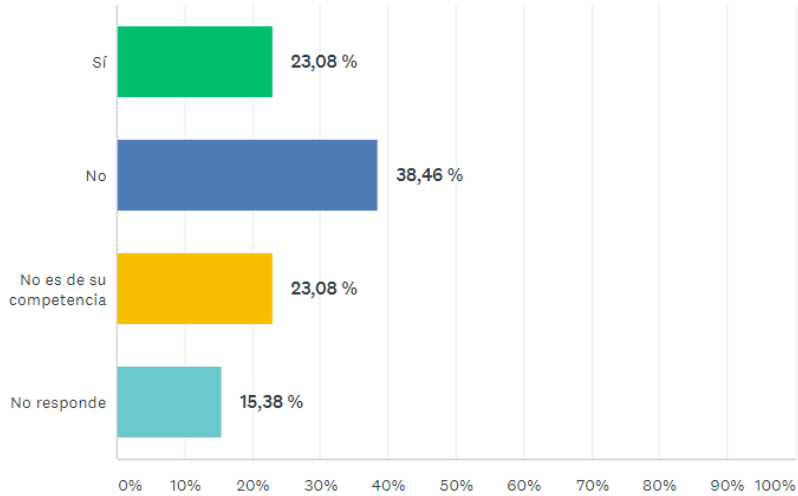
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS	
Si	23,08 %	3
No	53,85 %	7
Nunca se emitió un informe claro y conciso	0,00 %	0
No se actuó con profesionalismo y solo de revisaron las coberturas.	23,08 %	3

Figura 25. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 9

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Pregunta 10.- ¿Revisaron las pólizas de seguros de las naves que operan en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil y siniestrada?

Respondidas: 13 Omitidas: 0



OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS
▼ Sí	23,08 % 3
▼ No	38,46 % 5
▼ No es de su competencia	23,08 % 3
▼ No responde	15,38 % 2
TOTAL	13

Figura 26. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 10

CAPÍTULO 5

DISCUSIÓN

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

DISCUSIÓN

Al poner en marcha directrices o resoluciones que permitan a las Instituciones del Estado, como lo son, el Consejo de Gobierno de Galápagos, Parque Nacional de Galápagos, Subsecretaría de Puerto y Transporte Marítimo y Fluvial y a la Armada del Ecuador, permitirá que las embarcaciones de transporte de carga general y contenerizada certifiquen el mínimo de riesgos de accidentes marítimos en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil. Además, se deberá revisar, analizar y actualizar año a año las condiciones de seguridad de las embarcaciones que operan en estas rutas y que el estándar y profesionalismo del personal a bordo de esas naves, sea evaluado y calificado permanentemente.

Según los hallazgos encontrados, cada dos años se ocasiona un promedio de un hundimiento de buque de carga, de un total de seis buques que fueron autorizados para operar en dichas áreas. Posteriormente a los siniestros solo han quedado tres buques autorizados, y basado en la cantidad de carga movilizadas mes a mes. Lo que originó una conjetura y pérdidas a los armadores de dichas naves que operaban bajo un itinerario determinado por la Autoridad Marítima del Ecuador en este caso SPTMF, así como también las que obraron en las Islas Galápagos, que afecto enormemente el sistema ecológico y ambiental de la zona.

Esto quiere decir que no existe una cláusula en la póliza de seguro marítimos que precise o mencione evidentemente las coberturas y condiciones que esta cubra en caso de siniestros marítimos para la zona de Galápagos y que tipo de obligaciones les perjudican. Toda vez que estiman que son temas que, dado a su naturaleza, las corrientes marítimas, la navegación de Galápagos, no son posible de establecer y los casos dados han sido determinados como fortuitos, sino más bien por incumplimiento de normas o negligencia del personal que operan en las embarcaciones.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Frente a lo mencionado se acepta la hipótesis de la investigación, donde se refiere que, si establecemos directrices que concedan los requerimientos que deberán cumplir las embarcaciones de carga general / contenedores, que realicen la ruta antes mencionada, entonces las pólizas de seguros aplicadas a estas naves contemplarán dichos aspectos que a su vez van a posibilitar disminuir los siniestros marítimos en aquellas áreas de navegación, considerándose así las falencias y características principales de cada embarcación, que deben ser vistas con más detalle por parte de las autoridades competentes.

Estos resultados guardan relación con lo que dice Castillo [27], las coberturas se determinan según la necesidad de cada asegurado y de igual manera es para el seguro marítimo. También dice García [28], en la póliza se distinguen las condiciones generales y las particulares, siendo los primeros comunes a todos los contratos y las segundas específicas para cada asegurado y asegurador.

En tal sentido, bajo lo referido anteriormente y al analizar estos resultados, se confirma que esta investigación, podría ser un material de consulta muy útil para los inversionistas del mundo naviero, las autoridades competentes del sector marítimo que de una u otra manera están involucradas en permitir la navegación de naves en un sector de mucha sensibilidad y que representan un patrimonio nacional, y están ligados a la actividad turística internacional, por lo cual permitirá tomar mejores decisiones, no solo para el área de navegación Guayaquil – Galápagos –Guayaquil, que es donde hemos enfocado el desarrollo de la presente tesis, y además también pueda ser considerado como referencia, de las consecuencias que un siniestro marítimo puede causar y las condiciones del seguro de buque, que son esenciales en un contrato del transporte marítimo. Pese a que se trata de un tema muy amplio y con abundantes especificaciones,

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

se pretende dar a conocer las nociones esenciales a la hora de contratar un seguro, siendo una buena guía para todo futuro empresario que quiera incursionar en este campo tanto en aguas ecuatorianas como en otros continentes e islas, que tengan una actividad similar o que han pasado por situaciones de siniestros marítimos, que han afectado directamente al medio ambiente, actividad turística y sobre todo la flora y fauna del sector afectado y aledaños y cuyos daños no son reparables sino después de muchos de los accidentes suscitados.

De aquí nacen entonces las obligaciones y responsabilidades de los actores principales en las encuestas realizadas. Iniciaremos con la compañía aseguradora local (bróker), esta debe estar autorizada para cubrir los riesgos que se asumen en el contrato, que son muy variados y que se pueden definir como aquellos producidos a raíz de la navegación marítima. De ahí la importancia del coaseguro, en el ámbito del transporte marítimo, ya que están en juego grandes cantidades monetarias y resulta muy costoso que una sola compañía aseguradora asumiera toda la indemnización correspondiente en caso de siniestro en áreas sensibles como son las Islas Galápagos del Ecuador.

Luego tenemos el Armador, que es la persona natural o jurídica que contrata el seguro marítimo con un asegurador y, en virtud del cual, es titular de los deberes y obligaciones que surgen de dicho acto. El armador no necesariamente debe ser el dueño de la embarcación, aunque en la mayoría de los casos en Ecuador, sí que lo es, recibiendo en este último caso el nombre de asegurado. Quien firma el contrato y con derecho a recibir la indemnización en caso de siniestro.

Por último, tenemos en nuestro caso el Estado Ecuatoriano o entidad gubernamental, encargada de velar por el cumplimiento de todos los protocolos de seguridad y ambientales, que se considera como el beneficiario, en caso de producirse cualquier situación cubierta en la póliza.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

El beneficiario puede ser una persona distinta del asegurado y para que reciba la indemnización, deberá estar fijado en el contrato. Con esto llegamos a la conclusión que no hace falta ser el asegurado (armador/propietario de la nave) del contrato para poder tener derecho a la indemnización.

Partiendo que el contrato de un seguro se debe celebrar bajo el principio de buena fe, es obligación del asegurado comunicar al asegurador lo siguiente:

- Todos los riesgos a los que se va a someter el buque y antecedentes de siniestros marítimos en dicha área de navegación
- Mantener todas las condiciones de seguridad y operación del buque al momento de la firma y durante la vigencia del contrato.
- Notificar al asegurador, los cambios de tripulación que puedan afectar directamente los riesgos de navegación y operatividad de la nave.
- Encontrarse al día en el pago de todas sus obligaciones económicas que permitan hacer uso de una indemnización al momento de suscitarse un siniestro marítimo.

CAPÍTULO 6

CONCLUSIONES

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

CONCLUSIONES

Luego de realizar un trabajo de investigación y análisis de varios de los accidentes marítimos suscitados con los buques de carga general y contenerizada, que operaban en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil, se ha llegado a las siguientes conclusiones, basados en la recolección de información de documentos, archivos, envío de emails, visitas presenciales, y entrevistas con personas que de una u otra manera estuvieron vinculados en los sectores involucrados en este tema tan delicado.

El Ecuador debe contar con resoluciones y directrices que permanentemente deben ser actualizadas por las instituciones que mantienen en control el ingreso y la operación de los buques de carga general y contenerizada, que operan bajo ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil, y además que están orientadas a regular y exigir que dichas embarcaciones, cumplan con los procesos para operar en forma segura.

Las autoridades también deben realizar controles de la tripulación que se embarcan a bordo de los buques que operan con carga general y contenerizada, en la ruta antes mencionada, verificando que el cargo y los rangos indicados en sus libretas de embarque estén acorde con las funciones que desempeñan a bordo y sobre todo que el grupo de oficiales de cubierta y máquinas, posean la experiencia en navegación en aguas de las Islas Galápagos.

Se debe revisar y analizar las características de cada uno de los buques que estén interesados en operar brindando el servicio de transporte de carga general y contenerizada, en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil, que en su mayoría son de origen importación, es decir naves, que estuvieron operando en otro país o continente y que debido a las necesidades fueron adquiridas y adaptadas para operar en la Ecuador, cuyos estándares de construcción y diseño, no

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

necesariamente se ajustan a las consideradas en las directrices existentes para este efecto y que permitan minimizar los riesgos de navegación y operación.

Se determinó que no existe un informe o causas claras, por parte de las Autoridades Marítimas y compañías de seguros, que reflejen el motivo por el cual se suscitaron los incidentes o siniestros marítimos en el periodo de los años 2014 a 2019.

De los encuestados, se determinó que no hay un conocimiento claro en el manejo de lo que es pólizas de seguros marítimos, sus clases, coberturas, limitaciones y primas que se pagan, específicamente para buques que operan dentro de la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil.

En las instituciones del Estado ecuatoriano, llamadas a actuar en los casos de los siniestros o accidentes marítimos del Ecuador, deben mantener guías, directrices y procedimientos ágiles y dinámicos, constantemente actualizados, que permitan la coordinación directamente con la empresas de seguros, reaseguros o brókeres nacionales o extranjeros, sobre las coberturas y agilización, para que los procesos de peritaje se desarrollen en un corto tiempo, máximo 48 horas, y de esta manera evitar consecuencias mayores, tales como afectaciones ambientales, pérdida total de la carga, hundimiento o pérdida total de la nave, etc.,.

Según la investigación realizada se detectó que existe un 50 % de desconocimiento por parte de los funcionarios de las instituciones consideradas, sobre la diferencia de las cláusulas estipuladas en una póliza de seguros marítimos de buques de carga general y contenerizada, que operan específicamente en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil. y los buques que operan en rutas fuera del Ecuador.

Se determinó, además, que, de todas las acciones realizadas por las autoridades competentes, no existe una normativa o resolución de parte de la Autoridad Marítima del Ecuador,

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

que oriente que asignación de la Dotación Mínima de Seguridad deban cumplir las naves de carga general y contenerizada que operen exclusivamente dentro de la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil. Considerando las afectaciones que se dieron por efectos de los siniestros suscitados y de parte de los brókeres de seguros en Ecuador, no se determinaron sanciones o penalidades ejemplares para los involucrados; que sirvan de referencia en las futuras pólizas a emitirse para las naves de carga que operen en la ruta Guayaquil – Islas Galápagos y viceversa.

De igual manera más del 50 % se alinearon a responder que los siniestros marítimos suscitados en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil, ya sea en navegación o en área de fondeo se suscitaron por negligencia de la tripulación. Por otro lado, empresas de seguros y sus brókeres, no hacen énfasis, en las edades y su historial de navegación previo de las naves, que van a operar en el área de las Islas Galápagos. Es indispensable que tanto la Autoridad Marítima del Ecuador, así como la empresa de seguros en cada caso, reporten mediante un archivo electrónico, información completa, de los motivos de los accidentes o siniestros marítimos suscitados, los mismos que van a permitir a las empresas o bróker de seguros, realicen apéndice a los formatos internacional de pólizas de seguros marítimos, que cubran todas las observaciones que no se consideraron al momento de emitir una póliza seguros marítimos.

Del análisis de tres pólizas de coberturas de naves de bandera ecuatoriana que transportaban carga que sufrieron siniestros, se puede determinar que no existe cláusula que mencione las coordenadas, rutas de operación específicamente, condiciones de fondeo cuando estén en los puertos de las Islas Galápagos, y cuáles serían las condiciones de coberturas en caso de incumplimientos. Del resultado de las preguntas de las pruebas se observó que las autoridades que emiten las autorizaciones para operar en la ruta mencionada no han creado condiciones ni

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

limitaciones, tanto para la nave como para la tripulación de dichas naves, ni sanciones ejemplares que se hayan realizado.

De los 2 siniestros ocurridos en el área de San Cristóbal Galápagos, influyó mucho las características principales de las embarcaciones, específicamente el calado máximo, que deben tener los buques de carga que operan en dicho sector, es decir como máximo de 5 metros.

Las embarcaciones de carga general y contenerizada mencionada en la tabla II de la presente tesis, y que actualmente operan en la ruta antes mencionada, no cumplen con el calado mínimo de carga, mencionado en el párrafo anterior lo cual pone en riesgo en las actividades que deban realizarse en dicho sector

Las empresas de seguros deberían poseer un manual o una referencia del tipo de buques que pueden operar en dicha ruta y área, en función de los siniestros ocurridos, de tal manera que consideren:

- a) Una capacidad de carga para transportar este dentro del rango de: 2000 a 2600 toneladas métricas,
- b) Una eslora entre 78 a 85 metros de eslora, 16 metros de manga, y un calado mínimo no mayor de 5 metros.
- c) Su año de fabricación no mayor de 15 con un motor de propulsión mecánica a diésel por el tema de contaminación y en caso de los siniestros, los daños o impacto de contaminación con este producto es menor y se evapora en el ambiente en corto tiempo.

Quedo pendiente una investigación de los formularios que utilizan los brókeres de seguros y/o peritos que realizan las inspecciones a la nave previo a la emisión de la póliza, y que:

- a) Contemple el área de operación dichas naves,

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- b) Evalúen la tripulación, que estará a cargo de la embarcación es decir la tripulación con amplia experiencia y conocimiento durante todo el tiempo de vigencia de la póliza de seguro.
- c) El tipo de construcción que las naves que vayan a operar en dicha área de nave navegación deberían poseer bodegas estancas y casco de doble fondo como mínimo, dependiendo del año de construcción.
- d) Los equipos de navegación y radio que aplican para el área de Galápagos.
- e) Análisis de los certificados de clase otorgados por una Sociedad Clasificadora IACS, que esté registrada y autorizada para operar en el Ecuador en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil, ante el organismo competente.

Estoy que seguro que el presente trabajo de investigación, podría ser un material muy útil de consulta, para los inversionistas del mundo naviero, las autoridades competentes del sector marítimo que de una u otra manera están involucradas en permitir la navegación de naves en sector de mucha sensibilidad que representan un patrimonio nacional, y que están ligados a la actividad turística internacional, por lo cual las mejores decisiones, no solo para el área de navegación Guayaquil-Galápagos-Guayaquil, que es donde hemos enfocado el desarrollo de la presente tesis, sino además también pueda ser utilizada, en otros continentes e islas, que tengan una actividad, similar o que han pasado por situaciones de siniestros marítimos que han afectado directamente al medio ambiente, actividad turística y sobre todo a la flora y fauna del sector afectado y aledaños, cuyos daños no son reparables sino después de muchos de los accidentes suscitados.

En toda investigación, análisis e información de cualquier accidente o incidente en la ruta Guayaquil – Galápagos – Guayaquil, por vía marítima, se debe considerar las actuaciones básicas, que sirvan para evaluar las diferentes correlaciones de causas, hechos o circunstancias que

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

permitan, a su vez, contrastar la adecuación y eficacia de procedimientos, prácticas, reglamentos y resoluciones que deben actualizarse a fin establecer los medios idóneos.

Es esencial realizar estudios batimétricos en los sectores donde ocurrieron los accidentes marítimos publicados por la Dirección General de los Espacios Acuáticos, que permitan determinar los calados máximos, y actualizar los datos estadísticos de cuáles, podrían ser las posibles causas de los accidentes, dato fundamental para realizar un análisis de accidentabilidad.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- [1] Organización Marítima Internacional. *Resolución MSC.255 (84), Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros)*. Londres. 2008
- [2] Marine Accident Investigators International Forum, (2008, febrero). “MAIIF Investigations Manual”. [Internet]. Disponible en <http://maiif.org/wp-content/uploads/2020/10/MAIIF-Investigation-Manual-2014.compressed.new-logo.pdf>
- [3] Organización Marítima Internacional. *Resolución MSC. A.884 (21), Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros)*. Londres, 1999.
- [4] Organización Marítima Internacional. *SOLAS: Edición refundida 2002*. 4ta ed. Londres: OMI, 2002. ISBN 92-801-3541-4.
- [5] Organización Marítima Internacional. *Convenio Internacional Sobre Líneas De Carga*. Londres,1966.
- [6] Organización Marítima Internacional. *Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978*. Edición refundida 2002. Londres: OMI,2002. ISBN 92-801-3557-0.
- [7] Organización de Naciones Unidas. *Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar*. Montego Bay Jamaica, 1982.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- [8] Organización Marítima Internacional. *Resolución MSC. A.849 (20), Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros)*. Londres, 1997.
- [9] Directiva 1999/35/CE del Consejo de 29 de abril de 1999 sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad. Diario Oficial n° L 138 de 01/06/1999 p. 0001 – 0019.
- [10] Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo. Diario Oficial n° L 208 de 05/08/2002 p. 0010 – 0027.
- [11] J. Zamora Terrés. *Investigating Maritime Accidents: A crucial factor for improving safety*. International Congress on Maritime Transport V.D.L. p. 369-380. Barcelona, 2007.
- [12] Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas. Diario Oficial n° L 312/3.
- [13] Gob.EC (1960, ago.). *Código de la Policía Marítima*. Registro Oficial Suplemento 1202. [Internet]. Disponible en <https://www.gob.ec/regulaciones/codigo-policia-maritima>
- [14] C. Amaya. "Siniestros Marítimos" su clasificación. Tratamiento preventivo. Extrajudicial y judicial. Buenos Aires: Osmar D. Buyatti, 2009.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- [15] I. Arroyo. Compendio de derecho marítimo. Madrid: Tecnos, 2002.
- [16] Ministerio de Gracia y Justicia. *Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio*. Gaceta de Madrid, núm. 289, de 16 oct ,1885.
- [17] Comité Marítimo International. (1974). *Reglas de York y Amberes del 5 de abril de 1974*. Hamburgo.
- [18] J. Martínez Cumbreira y S. Fajardo Garlobo, (2005). EL SEGURO MARÍTIMO
Perspectivas de su tramitación en Granma. [Internet]. Disponible en:
https://www.derechoycambiosocial.com/revista026/seguro_maritimo.pdf
- [19] T. Crespo, A. Nieto, J. López, M. Madrid, y J. Pena. (2004). Administración de Empresas. Profesores de Enseñanza Secundaria. Volumen III. [Internet]. Disponible en
<https://books.google.com/books?id=igWjGpIxQqEC&pg=PA291&lpg=PA291&dq=%C2%A8Para+el+asegurador>
- [20] Jefatura del Estado. Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. BOE núm. 250, de 17 oct, 1980.
- [21] Ley 17.418. (1967). [Internet]. Disponible en:
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/39520/norma.htm>
- [22] Código del comercio. (1902). [Internet]. Disponible en:
<https://scc.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/3c0d35804d90aee08507f5db524a342a/C%C3%B3digo+de+Comercio.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3c0d35804d90aee08507f5db524a342a>

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- [23] Obligaciones y Cargas de las Partes Intervinientes en el Contrato de Seguros. Revista Jurídica de 11 Sept 1990. [Internet]. Disponible en:
<https://www.revistajuridicaonline.com/1990/09/obligaciones-y-cargas-de-las-partes-intervinientes-en-el-contrato-de-seguros/>
- [24] Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. *Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974*. BOE núm. 202, de 21 agt., 2004.
- [25] Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. *Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Guayaquil. Resolución No. 191/02*. Guayaquil, 2008.
- [26] Armada del Ecuador Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. *RESOLUCIÓN No. 017/17, I Supl. R.O. No. 77*. Ecuador, 2017.
- [27] M. Castillo. Reformas a la normativa vigente del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, aplicadas a la realidad ecuatoriana, Tesis de pregrado, Univ. de las Américas. Quito, 2013.
- [28] R. García. El contrato de seguro marítimo. El seguro de buques, Trabajo fin de Master, Univ. de Oviedo. España, 2017.
- [29] Liberty Seguros S.A., Póliza de Seguro de Casco y Maquinaria (Navegación). Colombia: 2016. [Internet]. Disponible en:
<https://www.libertyseguros.ec/sites/default/files/201905/Póliza%20de%20Seguro%20de%20Casco%20y%20Maquinaria%20%28Navegación%29.pdf>

ANEXOS

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXOS

ANEXO A LISTADO DE ACRÓNIMOS

AESM: Agencia Europea de Seguridad Marítima.

CGG: Consejo de Gobierno de Galápagos.

CILC: Convenio Internacional sobre Líneas de Carga.

CIMC: Code for the Investigation of Marine Casualties, conocido en español como Código de Investigación de Siniestros.

CISM: Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos.

DIGMER: Dirección Nacional de la Marina Mercante

DIRNEA: Dirección General de los Espacios Acuáticos de Ecuador.

EEE: Espacio Económico Europeo.

IACS: International Association of Classification Societies, conocido en español como Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.

ICC: International Chamber of Commerce, conocido en español como Cámara Internacional de Comercio.

ICS: International Chamber of Shipping, conocido en español como Cámara Naviera Internacional.

IFS: International Federation of Shipowners, conocido en español como Federación Internacional de Armadores.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

IUMI: International Union of Marine Insurance, conocido en español como Unión Internacional de Seguros Marítimos.

MAIIF: Marine Accident Investigators' International Forum, conocido en español como Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marinos.

MARPOL: Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

M.I.A.: Marine Insurance Act.

OMI: Organización Marítima Internacional.

PNG: Parque Nacional de Galápagos.

SOLAS: Safety of Life at Sea, conocido en español como SEVIMAR Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

SPTMF: Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítima y Fluvial de Ecuador.

UE: Unión Europea.

UNCLOS: United Nations Convention on the Law Of the Sea, conocido en español como Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

UNCITRAL: United Nations Commission for the Unification of International Trade Law. Conocido en español como CNUDMI Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

ANEXO B ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema de la Investigación de Siniestros Marítimos en España.....	31
Figura 2. Clasificación de siniestros marítimos	39
Figura 3. Resultados Encuesta - Pregunta 1.....	113
Figura 4. Resultados Encuesta - Pregunta 2.....	114
Figura 5 Resultados Encuesta - Pregunta 3.....	115
Figura 6. Resultados Encuesta - Pregunta 4.....	116
Figura 7. Resultados Encuesta - Pregunta 5.....	117
Figura 8. Resultados Encuesta - Pregunta 6.....	118
Figura 9. Resultados Encuesta - Pregunta 7.....	119
Figura 10. Resultados Encuesta - Pregunta 8.....	120
Figura 11. Resultados Encuesta - Pregunta 9.....	121
Figura 12. Resultados Encuesta - Pregunta 10.....	122
Figura 13. Resultados Encuesta - Pregunta 11.....	123
Figura 14. Resultados Encuesta - Pregunta 12.....	124
Figura 15. Resultados Encuesta - Pregunta 13.....	125
Figura 16. Resultados Encuesta - Pregunta 14.....	126
Figura 17. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 1.....	132
Figura 18. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 2.....	133
Figura 19. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 3.....	134
Figura 20. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 4.....	135
Figura 21. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 5.....	136

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Figura 22. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 6.....	137
Figura 23. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 7.....	138
Figura 24. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 8.....	139
Figura 25. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 9.....	140
Figura 26. Resultados Encuesta 2 - Pregunta 10.....	141

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C POLIZAS DE BUQUES SINIESTRADOS

ANEXO C 1 Póliza A P1	165
ANEXO C 2 Póliza A P2.....	166
ANEXO C 3 Póliza A P3.....	167
ANEXO C 4 Póliza A P4.....	168
ANEXO C 5 Póliza A P5.....	169
ANEXO C 6 Póliza A P6.....	170
ANEXO C 7 Póliza B P1	171
ANEXO C 8 Póliza B P2	172
ANEXO C 9 Póliza B P3	173
ANEXO C 10 Póliza B P4.....	174
ANEXO C 11 Póliza B P5	175
ANEXO C 12 Póliza B P6.....	176
ANEXO C 13 Póliza B P7	177
ANEXO C 14 Póliza C P1	178
ANEXO C 15 Póliza C P2.....	179
ANEXO C 16 Póliza C P3.....	180
ANEXO C 17 Póliza C P4.....	181

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 1 Póliza A P1

**PROTECTION & INDEMNITY
POLICY OF INSURANCE**

No.:

Period of Insurance: Noon (GMT) on 02 February, 2017 to Noon (GMT) on 02 February, 2018.

In consideration of the premium payable in respect of this insurance, the Insurer undertakes to indemnify the Insured for all liabilities, losses, costs or expenses that the Insured, in the capacity agreed in respect of the Insured Vessel(s) named in this policy, is liable to pay to the Assured, in respect of the liabilities, risks or events referred to, herein.

This insurance covers only liabilities, losses, costs or expenses which arise out of events which occur during the policy period, in respect of the Assured's interests in the Insured Vessel(s) and only in connection with the operation of the Insured Vessel(s).

THE ATTACHED CLAUSES FORM PART OF
THIS POLICY

To:

Name of Ship	Gross Tonnage	Year Built	Type	Flag	IMO Number	Port of Registry
	2,644		General Cargo	ECU	N/A	Guayaquil, Ecuador

Evidence of Insurance Clause

The Policy of Insurance or any Endorsement hereto is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above named Insured(s) and the Insurer and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Insurer to any other party.

In the event that an Assured or Insured tenders this Policy/Endorsement as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, including but not limited to the Oil Pollution Act 1990 or any similar Federal or State Laws, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of the Policy/Endorsement by the Assured or Insured is not to be taken as any indication that the Insurer thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Insurer does not so consent.

Continued / Page 1 of 6

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 2 Póliza A P2

Continuation of Policy No.
Page 5 of 6

Indian Ocean / Arabian Sea / Gulf of Aden / Gulf of Oman / Southern Red Sea
8. Waters as defined overleaf

Asia
9. Pakistan

Indonesia
10. The port of Jakarta

Middle East
11. Iran
12. Iraq, including all Iraqi offshore oil terminals
13. Israel
14. Lebanon
15. Saudi Arabia excluding transit
16. Syria
17. Yemen

South America
18. Venezuela, including all offshore installations in the Venezuelan EEZ.

Definitions:

- Named Countries shall include their coastal waters up to 12 nautical miles offshore, unless specifically varied above.
- Named Ports shall include all facilities/terminals within areas controlled by the relevant port authority/ies (or as may be more precisely defined by Insurers) including offshore facilities/terminals, and all waters within 12 nautical miles of such, but not exceeding 12 nautical miles offshore unless specifically stated.

Indian Ocean/Arabian Sea/Gulf of Aden/Gulf of Oman/Southern Red Sea

The waters enclosed by the following boundaries:
a. on the north-west, by the Red Sea, south of Latitude 15° N
b. on the west of the Gulf of Oman by Longitude 58° E
c. on the east, Longitude 65° E
d. and on the south, Latitude 12° S

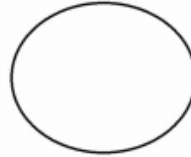
excepting coastal waters of adjoining territories up to 12 nautical miles offshore unless otherwise provided.

ANEXO C 3 Póliza A P3

Continuation of Policy No.: []
Page 3 of 6

FIXED PREMIUM Fixed Premium as agreed.
 Cancelling Returns Only.

For and on behalf of
[]



[]



ANEXO C 4 Póliza A P4

Continuation of Policy No.:
Page 4 of 6

War Risk (Protection and Indemnity) Endorsement (A)

Pursuant to the provisions of Clause 39.4.2, notice is hereby given that cover hereunder is subject to the following special terms and conditions until further notice:

It is noted and agreed that cover is extended to include liabilities, costs and expenses in accordance with the provisions of Clause 39 of the Policy Terms and Conditions.

It is a condition of cover that the Hull and Machinery is fully insured for the perils enumerated in the current Institute War and Strikes Clauses - Hull - Time (1.11.95) (Cl.281) with Protection and Indemnity and Crew inclusion clauses (or equivalent clauses in terms no less wide than the forgoing) for not less than the hull value of the insured vessel.

Whether or not notice of cancellation in terms of Clause 39.4.1 is given, cover hereunder in respect of War Risks etc. shall TERMINATE AUTOMATICALLY on the expiry of notice given by any Underwriter of the above mentioned Insurance(s). British Marine may agree however to reinstate cover subject to agreement with the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.

Limit of Liability:

USD50,000,000 all claims in the aggregate inclusive of costs, fees and expenses either approved and/or incurred by the Insurer, any one accident or occurrence, each vessel.

Trading Warranties:

In the event of a vessel or craft insured hereunder sailing for, deviating towards, or being within the Territorial Waters of any of the Countries or places described in the Exclusions as set out below (including any Port or area that constitutes part of such a country or place however it may hereafter be described) additional premium shall be paid at the discretion of the Insurer hereon. Information of such voyage or deviation shall be given to the Insurer as soon as practicable, and the absence of prior advice shall not affect the cover hereon. In the event of the Assured not requiring continuation of coverage for a vessel proceeding into or remaining within an excluded area, they shall so advise Insurers hereon before the commencement of such voyage, deviation or period, and it shall be at the Insurer's discretion whether and on what terms the insurance shall be reinstated.

Exclusions

Africa

1. Benin
2. Eritrea, but only South of 15° N
3. Gulf of Guinea, but only the waters of the Togolese, Beninese and Nigerian Exclusive Economic Zones north of the Latitude 3° N
4. Libya
5. Nigeria
6. Somalia
7. Togo

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 5 Póliza A P5

Continuation of Policy No.
Page 2 of 6

CONDITIONS	Protection and Indemnity Risks in accordance with British Marine, Marine Liability, Protection and Legal Expenses Terms and Conditions 2016 Edition section A Clauses 1-32 incorporating sections B and C Clauses 40-81 attached thereto, including cover in respect of collision, property damage, wreck removal and pollution liabilities in accordance with the Policy Terms, Conditions and Exceptions and subject always to the Special Conditions and Warranties set out hereunder.
LIMIT OF LIABILITY	USD 500,000,000 each vessel, all claims inclusive of costs, fees and expenses either approved and/or incurred by the Insurer, any one accident or occurrence or series of accidents or occurrences arising out of one event, Combined Single Limit.
SPECIAL CONDITIONS	<p>Pursuant to the provisions of Clause 13.1, it is noted and agreed that the cover hereunder is extended to include claims for 4/4ths collision.</p> <p>Including cargo claims in accordance with Clause 17.</p> <p>Excluding any and all claims brought within the jurisdiction of the courts of the United States of America or any of its dependent territories.</p> <p>Excluding crew claims recoverable under any compensation/state scheme, including all costs and expenses.</p>
WARRANTIES	<p>Vessel operating coastal waters of Ecuador including Galapagos Islands, Peru and Panama.</p> <p>Warranted vessel IACS Classed and Class maintained.</p> <p>Warranted vessel insured for full insurable value for Hull & Machinery on conditions no less wide than Institute Total Loss Only Clauses including salvage and salvage charges.</p> <p>Warranted no US crew.</p> <p>Vessel to undergo loss prevention survey to be carried out by the Insurer at the Insurer's expense within 30 days of attachment of risk. If a follow up survey is required this will be at the Assured's expense. All recommendations to be adhered to within the agreed time frames.</p>
DEDUCTIBLES (P&I)	<p>USD 15,000 from Collision Liability & Fixed and Floating Objects claims each accident or occurrence.</p> <p>USD 10,000 from all cargo claims, each accident or occurrence.</p> <p>USD 2,500 from all crew claims each accident or occurrence.</p> <p>USD 5,000 from all other claims each accident or occurrence.</p>

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 6 Póliza A P6

Continuation of Policy No.:
Page 6 of 6

Cover in respect of the risks of war, etc., shall not become effective if, subsequent to acceptance by and prior to the intended time of attachment of risk, there has occurred any event which would have automatically terminated cover under the provisions of this clause.

All other terms and conditions continue without amendment.

For and on behalf of

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 7 Póliza B P1

Contribuyente Especial

La Compañía [] que en adelante se denominará "La Compañía", en virtud de la solicitud de seguros presentada por el interesado, en adelante "El Asegurado", y que forma parte integrante de este contrato, se obliga a indemnizar al Asegurado, por las razones previstas en este contrato, de acuerdo a las condiciones generales, aprobadas por la Superintendencia de Bancos con Resolución N°. 96-012-S de 12/01/1996, a las particulares y especiales, teniendo prelación las últimas sobre las primeras.

# Póliza	Ramo	Código	Producto	Código	Tipo de documento	# de Documento
[]	CASCO BUQUE	[]			POLIZA	000000

Contratante	Dirección	RUC
[]	[]	[]

Asegurado	Identificación	Grupo
[]	[]	[]

Dirección	Teléfono	Fax
[]	[]	[]

Moneda	Suma Asegurada Póliza	Vigencia Póliza : Desde	Hasta
DOLARES AMERICANOS	US\$ 10,000,000.00	16/06/2017 A las 12:00	23/05/2018 A las 12:00
Notas	Suma Asegurada Documento:	Vigencia Documento : Desde	Hasta
	US\$ 10,000,000.00	16/06/2017 A las 12:00	23/05/2018 A las 12:00

A PETICIÓN DEL ASEGURADO SE PROCEDE A EMITIR LA PRESENTE PÓLIZA, SEGÚN LAS CONDICIONES GENERALES Y PARTICULARES ADJUNTAS.

Importante:

- * Sírvase recibir su comprobante de venta en su correo electrónico o consulte nuestro portal web [] opción 'Comprobantes Electrónicos'.
- * Exija el recibo de caja emitido, firmado y detallado por el personal autorizado de [] como constancia de su pago.

Prima Neta	Bajer de Bancos	Seguro Campesino	Derecho de Emisión	Adicionales	S.C.No Retenido 1.52%	Base imponible	I.V. A.
11,600.00	406.00	58.00	9.00	0.00	0.00	12,073.00	1,448.76

Financiación	Agente	Código	Total a Pagar
0.00	[]	02215	13,521.76

En fe de lo cual la Compañía expide el presente contrato de seguros, en:

El Asegurado, y/o Contratante

La Compañía

ORIGINAL

NOTA: El presente formulario fue aprobado por la Superintendencia de Bancos, con Resolución No. 95-033-S de 31 de Enero de 1995

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 8 Póliza B P2

Pag. 1					
CONDICIONES PARTICULARES					
Poliza	Ramo	Cod.	Producto	Documento	No.
	CASCO BUQUE			POLIZA	000000

ITEM Nro. 1
DIRECCION ASEGURADA:
[REDACTED]
PROPIETARIO : [REDACTED]
GIRO DEL NEGOCIO: SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA GENERAL

OBJETOS ASEGURADOS :
PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I) 10,000,000.00

C O B E R T U R A S
RESPONSABILIDAD CIVIL (P&I) 10,000,000.00

CASCO MARITIMO
=====

COBERTURA
=====

Protección e Indemnización (P&I)

ASEGURADO:
=====

OPEANSA S.A.

NAVE:
=====

[REDACTED] / TRB / Construido: / Bandera. Ecuatoriana /
Clasificación: Autoridades Locales / Tripulación

VIGENCIA:
=====

Desde: 16 DE JUNIO del 2017
A las 00.01 horas, Hora Local Estándar en la dirección del asegurado

Hasta: 23 de Mayo del 2018
A las 00.01 horas, Hora Local Estándar en la dirección del asegurado
(365 días)

AREA NAVEGACION:
=====

Aguas Territoriales Ecuatorianas e Islas Galapagos y sus aguas intermedias y/o como en la póliza original.

LIMITE DE RESPONSABILIDAD
=====

USD 10.000.000,00 con respecto a Protección e Indemnización cualquier

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 9 Póliza B P3

CONDICIONES PARTICULARES					
Póliza	Ramo	Cod.	Producto	Documento	No.
	CASCO BUQUE			POLIZA	000000

accidente u ocurrencia Limite único Combinado, de acuerdo a las condiciones de Hanseatic P&I Underwriters 15.01.2010 / 01.04.2015 como la adjunta, incluido 4/4tos por colisión con otra embarcación y objeto fijo o flotante.

COBERTURAS:

- Responsabilidad de la Carga.
- Responsabilidad con respecto a los pasajeros.
- Responsabilidad de la Tripulación.
- Responsabilidad de otras personas a más de la tripulación.
- Responsabilidad por Colisiones.
- Daños a objetos fijos y flotantes (FFO).
- Daños a otra embarcación o propiedad por Colisión
- Desertores, Refugiados y Polizontes.
- Costos por salvamento de vidas.
- Costos por Cuarentena.
- Remoción de Escombros.
- Responsabilidad a consecuencia de contratos de remolque.
- Cargos atribuidos por Avería Gruesa.
- Contribución de la Embarcación en Avería Gruesa.
- Polución.
- Penalidades y Multas.
- Confiscación por violaciones de Aduanas u otras regulaciones de importación exportación.

COBERTURA DE LA CARGA:

Donde no se haya realizado una guía de carga , el acuerdo del reclamo de la carga será basado en que la carga está incorporada a las reglas Hague Visby o equivalentes locales como obligatoriamente sea aplicable.

Bajo ninguna circunstancia la responsabilidad de Navigators Insurance Company puede exceder el Límite Único Combinado detallado arriba.

SUJETO A :

Que las embarcaciones tengan seguro de C&M durante todo el tiempo. Cumplimiento de todas las regulaciones y leyes que la Autoridad Marítima competente demande para el tipo de embarcación.

Inspección satisfactoria de pre embarque en casos de que se realice carga de acero a costo del asegurado.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 10 Póliza B P4

Pag. 3					
CONDICIONES PARTICULARES					
Poliza	Ramo	Cod.	Producto	Documento	No.
	CASCO BUQUE			POLIZA	000000

Cláusula de Exclusión de Terrorismo.

Cláusula de exclusión de ataques cibernéticos CL 380 10. 11. 2003.

Cláusula de exclusión de contaminación radiactiva, química, bioquímica, y armas electromagnéticas CL 370 10.11.2003.

Cláusula de Epidemias infecciosas.

Cláusula de exclusión de riesgos de energía nuclear.

Excluido navegación en aguas Norte Americanas, embarcaciones de bandera de USA, Armadores de USA, y o Administradores de USA.

Excluido la responsabilidad por el convenio de Polución de Tanqueros de jurisdicción de USA y/ o aguas territoriales de USA.

OPA Act. De Polución de hidrocarburos Clausula de renunciias.

Cláusula de varias responsabilidades.

Cláusula de Control de reclamos.

CLAUSULA DE SANCIONES:
=====

Restricciones de acuerdo a las Naciones Unidas o las sanciones de los tratados económicos, leyes o regulaciones de la Unión Europea, Alemania, Reino Unido o USA.

GARANTIAS:
=====

Cumplimiento de Licencias requeridas por las Autoridades Locales.

Garantía de no conocimiento de reclamo ni reporte de siniestro hasta el 10 de Abril del 2017.

EXCLUSIONES:
=====

Reclamos de la Tripulación donde el Seguros Social cubra tal accidente.

GARANTIA:
=====

La siguiente información debe ser suministrada antes de inicio de vigencia de la póliza:

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 11 Póliza B P5

Pag. 4					
CONDICIONES PARTICULARES					
Poliza	Ramo	Cod.	Producto	Documento	No.
	CASCO BUQUE			POLIZA	000000

- Detalle del Seguro de C&M coberturas.
- Copia de contrato de tripulantes.
- Nombre completo y dirección del Asegurado
- Nombre completo u dirección de la Cedente.

DEDUCIBLES:
=====
Todos los reclamos :

Carga: USD 7.500,00 cada Accidente u Ocurrencia.

RDC/PFO Colisión con otra embarcación: USD 10.000,00 cada accidente u ocurrencia.

Tripulación: USD 5.000,00 cada accidente u ocurrencia.

Polución: USD 15.000,00 cada accidente u ocurrencia.

Todo otro tipo de reclamo: USD 7.500,00 cada accidente u ocurrencia.

PRIMA:
=====
USD 11.600 neto por año y/o prorrata si es por más de un año.

FORMA DE PAGO

CUOTA INICIAL : 2,253.61

DETALLE DE CUOTA POR PAGAR :

NUMERO	VENCIMIENTO	VALOR
	05/08/2017	2,253.63
	05/09/2017	2,253.63
	05/10/2017	2,253.63
	05/11/2017	2,253.63
	05/12/2017	2,253.63

Quito, 22 DE JUNIO DEL 2017

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 12 Póliza B P6

Pag. 5					
CONDICIONES PARTICULARES					
Poliza	Ramo	Cod.	Producto	Documento	No.
<input type="text"/>	CASCO BUQUE	<input type="text"/>		POLIZA	000000
<input type="text"/> EL ASEGURADO			<input type="text"/> LA COMPANIA		
<input type="text"/>					

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 13 Póliza B P7

CONVENIO DE PAGO N°

La presente tiene por objeto dejar constancia de la forma de pago convenida para la póliza detallada a continuación:

RAMO	POLIZA	ENDOSO	PRIMA NETA	PRIMA TOTAL
CASCO BUQUE 1071		000000	11,600.00	13,521.76

Pagaderos de la siguiente forma:

Cuota	Vencimiento	Valor
0	06/07/2017	2,253.61
1	05/08/2017	2,253.63
2	05/09/2017	2,253.63
3	05/10/2017	2,253.63
4	05/11/2017	2,253.63
5	05/12/2017	2,253.63

De acuerdo a lo estipulado convencionalmente en las condiciones particulares de la póliza, así como en lo aquí acordado, la demora de treinta (30) días o más en el pago de cualquiera de las cuotas, producirá la terminación automática del contrato de seguros.

El plazo de gracia de treinta (30) días previo a la cancelación automática, no le es aplicable al pago de la cuota inicial de la prima, ya que el contrato no se considerará vigente mientras dicha cuota no haya sido pagada.

El siniestro producido durante el periodo de atraso, será rechazado conforme lo acordado y previsto en las condiciones particulares de la póliza. (Cláusula de Pago de Cuotas)

Quito, 22 de junio de 2017

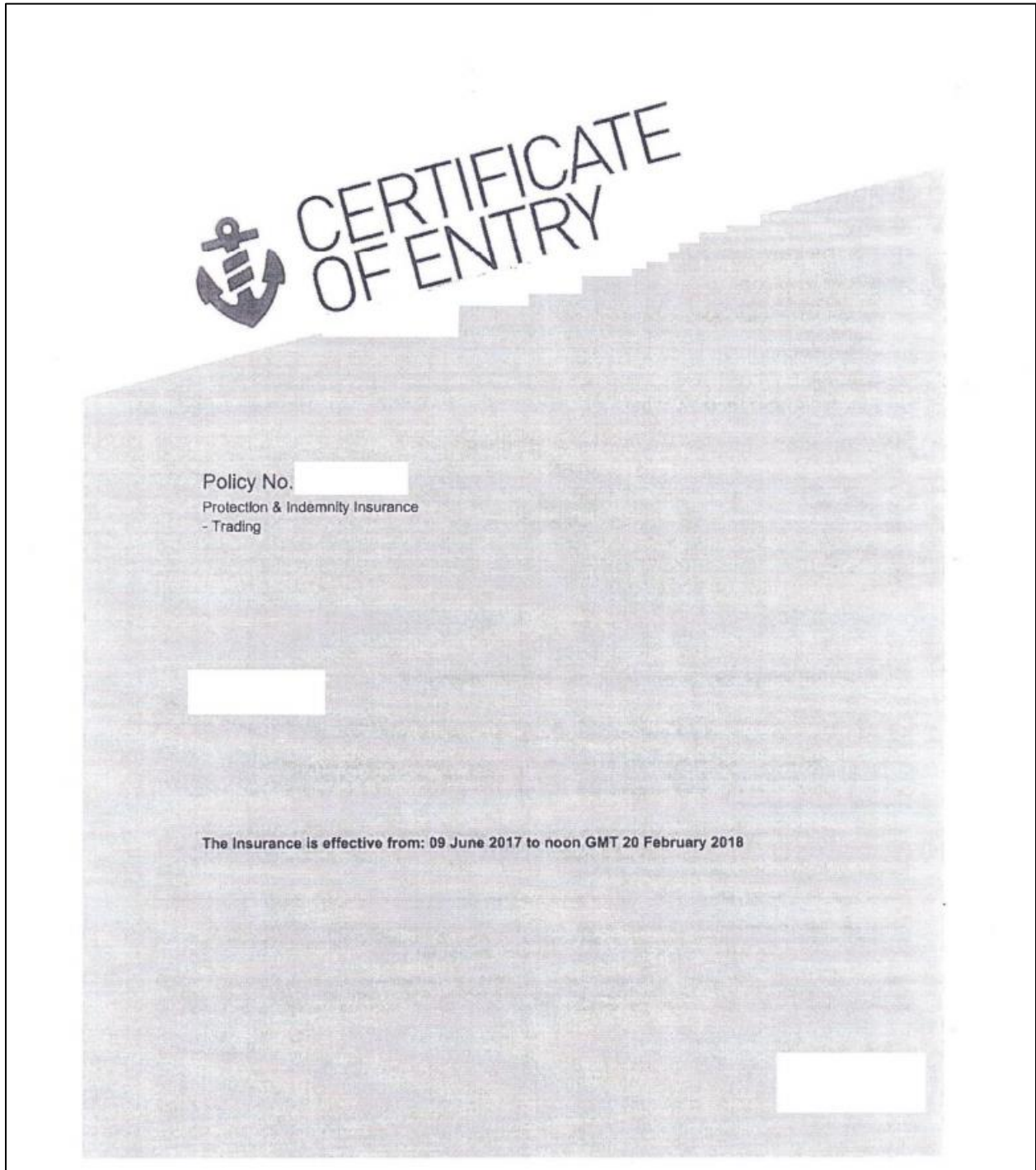
EL ASEGURADO

LA COMPAÑIA

ORIGINAL

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 14 Póliza C P1



Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 15 Póliza C P2

Policy No.: <input type="text"/>	
General Conditions	
As per rules.	
Cover Exclusions	
Risk: Crew By separate agreement cover excludes Member's and Co-assured Member's liabilities for crew illness, injury and death to the extent that they are covered by an external crew manager up to USD 5,000,000 any one accident and/or occurrence.	
Cover Extensions	
MLC By separate agreement cover is extended to include liabilities under Maritime Labour Convention Extension Clause 2016 (available on the Association's website www.skuld.com).	
MLC Partial Exclusion of Crew Cover Notwithstanding the partial exclusion of crew claims under Rule 7, cover includes claims arising under Certificates of Financial Security under Regulation 2.5.2, Standard A2.5.2 and Regulation 4.2, Standard A4.2, paragraph 1(b) of the Maritime Labour Convention 2006 as amended.	
Deductibles In accordance with Appendix 4 of the Association's Rules, however: All claims For all liabilities: USD 5,000 any one event any one vessel	
Special Conditions Exclusion: Excluding liability for crew insofar as covered under separate crew cover arranged by Crew Managers.	
Loss Payable Clause	
LOSS PAYABLE CLAUSE	
It is noted that <input type="text"/> <input type="text"/> is/are interested as Mortgagee in the vessel.	
Claims Payable hereunder shall be payable to the Owners or their order, provided that on receipt of notice in writing from the Mortgagee that the Owners are in default under the above mentioned Mortgage or an Indemnity Agreement made between the Owners and the Mortgagee or an Assignment of Insurance made by the Owners in favour of the Mortgagee (the former being secured by deposit of mortgage deeds), all recoveries thereafter be payable to the Mortgagee or its order.	
If the insurer has put up guarantees to third parties he is always free to make payment in discharge of such guarantees. The insurer is also free to make payments directly to a third party in discharge of a claim against the Owner and/or the Association.	
The Mortgagee's rights against the insurer shall not exceed the rights of the Owners under this Certificate of Entry.	
Oslo, <input type="text"/>	Page 3 of 3

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 16 Póliza C P3

Policy No.

severally liable in respect of premiums, calls and other sums due to the Association for any or all vessels in the fleet.

Rule 28 which provides that the insurance is one of Indemnity only. The Member, Joint Member, Co-Assured has no right to recover funds from the Association for insurance claims unless and until he has first paid the same.

Rule 14 and Appendix 5 which provide that the cover is always limited to the amount to which the Member is entitled to limit his liability. With respect to oil pollution there is an absolute limit of USD 1 billion for any one event.

Cover is subject to a limit of USD 3 billion, any one event, any one vessel, for claims for passengers, crew and all other persons, and further to a sub-limit of USD 2 billion in respect of passenger claims alone.

Insurance tax may be applicable in various jurisdictions. In accordance with Rule 4.10.4 the Member shall pay the Association the amount of any tax or duty relating to premiums or other sums paid or payable that the Association is or may become liable for.

Please note that in accordance with the Norwegian Insurance Contract Act of 1989 § 3-4 and our rule 3.2 this cover can be terminated by giving written notice to the Association prior to the 20 January or minimum 30 days prior to expiry of current insurance cover. If such termination is not sent the cover will automatically be renewed.

President and Chief Executive Officer

Oslo,

Page 2 of 3

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO C 17 Póliza C P4

<div style="border: 1px solid black; width: 380px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center;">Policy No. </p> <p style="text-align: center;">Protection & Indemnity Insurance - Trading</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 90px; height: 30px; margin: 0 auto;"></div>
<p>This is to certify that:</p>	
<p>Member</p> <div style="border: 1px solid black; width: 300px; height: 60px; margin: 5px 0;"></div>	<p>Manager/Managing Owner Registered Owner</p>
<p>Co-Assured:</p> <div style="border: 1px solid black; width: 260px; height: 15px; margin: 5px 0;"></div>	<p>Bareboat Charterer</p>
<p>Have been registered with the Association in respect of the following Vessel :</p>	
<p>Name:</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 60px; height: 15px;"></div>
<p>Port of Registry:</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 70px; height: 35px;"></div>
<p>IMO:</p>	.
<p>Year of Build:</p>	
<p>GT:</p>	7138
<p>The insurance is effective from: 09 June 2017 to noon GMT 20 February 2018</p>	
<p><i>This Certificate of Entry is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above Member and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party.</i></p>	
<p><i>In the event that the Member tenders this Certificate of Entry as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this Certificate by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.</i></p>	
<p><i>The insurance provided by the Association for the vessel is governed by the Association's Statutes and Rules in force during the period of insurance stated above, except to the extent that they are modified by the special terms set out below. Each Member, Joint member and Co-Assured are bound by and deemed to know the Statutes and Rules in force during the period of insurance stated above, which are by the</i></p> <div style="border: 1px solid black; width: 270px; height: 15px; margin: 5px 0;"></div>	
<p><i>All of the Association's Statutes and Rules in force during the period of insurance stated above are important, but particular attention is drawn to:</i></p>	
<p><i>Statute 2 which establishes that all disputes between a Member, Joint Member, Co-Assured and the Association shall be governed by Norwegian Law with the exception that the Norwegian Insurance Contracts act of 1989 shall not apply. All disputes shall be decided by Arbitration in accordance with Norwegian Law, and the arbitration proceedings shall take place in Oslo.</i></p>	
<p><i>Rules 1, 4 and 45 which deal with Members, Joint Members, Co-Assureds, Affiliates and Fleet entries and the payment of premiums, calls and other sums. Joint Members and Co-Assureds shall be jointly and severally liable in respect of all premiums, calls and other sums due to the Association. Members or Joint Members named in the Certificate of Entry for one or more ships forming part of a Fleet entry shall be jointly and</i></p>	
<p>Oslo, <div style="border: 1px solid black; width: 60px; height: 15px; display: inline-block;"></div></p>	<p>Page 1 of 3</p>

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO D ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I Especificaciones técnicas de buques importados	88
Tabla II Especificaciones técnicas de buques autorizados	89
Tabla III Número de remolcadores según TRB	91
Tabla IV Tipo de Pólizas	107
Tabla V Póliza de riesgos identificados.....	107
Tabla VI Tipos de coberturas del seguro marítimo	108
Tabla VII Principales Coberturas P&I.....	109
Tabla VIII Embarcaciones de Carga General	131

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

ANEXO E ÍNDICE DE ENCUESTAS

ANEXO E 1 Encuesta I P1	184
ANEXO E 2 Encuesta I P2	185
ANEXO E 3 Encuesta I P3	186
ANEXO E 4 Encuesta II P1	187
ANEXO E 5 Encuesta II P2	188

ANEXO E 1 Encuesta I P1

Pregunta 1- ¿Tiene Ud. Alguna relación directa con la actividad marítima en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

- Si
- No

Pregunta 2-¿De qué tipo?

- Propietario
- De la Autoridad Marítima
- Agente naviero
- Experto en Jurisprudencia en temas de Siniestro Marítimo
- Peritos de temas marítimos
- Miembro de tripulación de buque de carga

Pregunta 3-¿Conoce sobre tema de las pólizas de seguros marítimos para buques de carga aplicado a naves en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

- Si
- No

Pregunta 4- Exceptuando el Seguro de Casco y Maquinaria de buques ¿conoce de alguna póliza en especial en caso de siniestro, accidente, etc. En las Islas Galápagos?

- Si
- No
- No sabe y/o no contesta

Pregunta 5-En caso afirmativo, ¿la compañía de seguro (bróker) le ha realizado una explicación puntual y clara?

- Si
- No
- No se le ha planteado esta situación

Pregunta 6- En caso negativo, ¿cuál ha sido el motivo?

- Infravaloración de los daños
- No es responsabilidad de su cargo
- No tiene acceso a dichos documentos
- Otros motivos

ANEXO E 2 Encuesta I P2

Pregunta 7- En el momento de recibir el contrato con la compañía de seguros especial P&I, ¿lo ha podido leer y comprender correctamente?

- Lo he leído y entendido
- Lo he leído, pero no entendido
- No lo he podido leer
- No sabe y/o no contesta

Pregunta 8- ¿Considera que las primas en relación a las prestaciones, son:

- Altas
- Normales
- Bajas
- No sabe y/o no contesta

Pregunta 9- En caso de un siniestro marítimo, ¿considera que el perito debería ser independiente de la compañía y a elección del asegurado?

- Si
- No
- No sabe y/o no contesta

Pregunta 10-¿Sabía que la mayor parte de las compañías tienen un defensor del cliente a quien se pueden dirigir en primera instancia en caso de problemas con la compañía?

- Si
- No

Pregunta 11-En los últimos tres años, ¿conoce de algún tipo de siniestro marítimo? Y en caso de ser afirmativo ¿por qué motivo?

- Si
- No

ANEXO E 3 Encuesta I P3

Pregunta 12-¿Conoce el grado de satisfacción de las autoridades marítimas, ambientales y de la región de las Islas Galápagos ante la respuesta de la compañía de seguros en lo referente a servicios, atención de personal, condiciones, etc.?

- Alto
- Aceptable
- Bajo
- Deficiente
- No sabe y/o no contesta

Pregunta 13-¿Sabe que puede contratar un seguro con cualquier compañía europea aunque no tenga delegación en Ecuador?

- Si
- No

Pregunta 14-¿Saben ustedes cuanto es la cobertura de seguros marítimos aplicables para el área de navegación de la ruta Guayaquil-Islas Galápagos y viceversa?

- Si
- No
- No sabe y/o no contesta

ANEXO E 4 Encuesta II P1

Pregunta 1- ¿Tiene Ud. Alguna relación directa con la Autoridad Marítima del Ecuador, Institución de Gobierno de Galápagos u otra autoridad que participaron en la investigación de los siniestros marítimos suscitados en las Islas Galápagos?

- Si
- No

Pregunta 2-¿De que tipo?

- Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
- Dirección Nacional de Espacios Acuáticos
- Bróker de Seguros del Ecuador
- Parque Nacional de Galápagos
- Consejo de Gobierno de Galápagos
- Autoridad de Gobierno Regional de Galápagos
- Representación de P&I en Ecuador

Pregunta 3- ¿Conoce sobre el tema de las pólizas de seguros marítimos para buques de carga aplicado a naves en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

- Si
- No
- No es de nuestra competencia

Pregunta 4- ¿Qué considera a criterio profesional y personal que fueron los motivos por lo que se suscitaron los siniestros en las Islas Galápagos?

- Negligencia de la tripulación
- Daños de los equipos de navegación y operación de la nave
- Diseño estructural de la nave no es el apropiado para operar en dicho sector
- No sabe y/o no contesta

Pregunta 5-¿Considera usted que la respuesta de parte del Seguro Marítimo P&I cuando se suscitaron los siniestros marítimos fueron:

- Dentro del tiempo esperado
- Demoro demasiado
- No es de mi competencia evaluar la respuesta del seguro

ANEXO E 5 Encuesta II P2

Pregunta 6- ¿Considera usted que las empresas de seguro antes de emitir las pólizas de P&I de Casco y Maquinaria en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil y basadas en los accidentes suscitados deberían realizar una evaluación adecuada de:

- Los peritos de dichas empresas, si conocen o no la ruta y el sector de operación
- Evaluar la edad del buque y servicios en la que operaban anteriormente
- Las condiciones de seguridad y navegación de los buques para la ruta Galápagos
- La tripulación encargada de operar la nave en dicha ruta de Galápagos

Pregunta 7- ¿Ustedes consideran que las naves que operan en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil deben mantener informado y tener la aprobación de las autoridades competentes cuando realizan cambio de la tripulación que afecten a las condiciones de seguridad y navegabilidad de la nave?

- Si
- No

Pregunta 8- ¿Considera que las primas y las condiciones estipuladas en las pólizas de seguros para las naves de carga que operan en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil son:

- Altas
- Normales
- Bajas
- No cubren todas las afectaciones a causas de siniestro

Pregunta 9- ¿Conoce de los resultados del peritaje de los siniestros marítimos suscitados en naves que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil?

- Si
- No
- Nunca se emitió un informe claro y conciso
- No se actuó con profesionalismo y solo se revisaron las coberturas

Pregunta 10- ¿Revisaron las pólizas de seguros de las naves que operan en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil y siniestrada?

- Si
- No
- No es de su competencia
- No responde

ANEXO F PROYECTOS DE PÓLIZA PARA CASCOS DE BUQUES

1. PÓLIZA DE SEGURO MARÍTIMO SOBRE CASCOS Y MÁQUINAS EN BUQUES DE HIERRO ACERO. [29]

1.1. Riesgos Cubiertos

Artículo 1.- La Compañía toma a su cargo, con arreglo a las disposiciones generales del Código de Comercio, en cuanto no sean modificadas o sustituidas por las condiciones generales, particulares o especiales de esta Póliza, los siguientes riesgos de mar, de ríos, de canales, de embarque y desembarque en puertos marítimos y fluviales propiamente dichos, y de transbordo (en su caso) que acaecieren a las cosas aseguradas porteadas en las bodegas del buque:

a) De pérdida total, contribución a la avería común y gastos de salvamento, debidos a todos estos casos a cualesquiera de los accidentes o riesgos denominados fortuna de mar, piratería, abordaje, arribadas forzosas, cambios forzados de derrota, de itinerario o de buque, escalas forzadas incluso las retrógradas, explosiones de calderas o tuberías de vapor, averías en las máquinas y aparato propulsor; de incendio a flote, aunque proceda de combustión espontánea de carbón o de cualquier mercancía cargada, de incendio en tierra (con exclusión de todo otro caso fortuito o de fuerza mayor) sólo cuando se hayan alijado las mercancías por orden de autoridad competente para reparar el buque o beneficiar el cargamento, y en el caso de cuarentena, durante el período máximo de treinta días a contar desde la llegada del buque porteador a Lazareto; de baratería de capitán solamente cuando los riesgos recaigan en buques de vapor de hierro o acero o motonaves oficialmente habilitados para el transporte de viajeros y cuando de ella no resulten cómplices el asegurado, cargador, receptor o cualquiera de sus Agentes; y en fin, de todos aquellos

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

riesgos fortuitos o de fuerza mayor a que puedan estar expuestos los objetos asegurados durante su transporte, con la sola excepción de los que se excluyen por el art. 2º.

b) De avería simple o particular (cuando el buque porteador sea vapor o motonave), únicamente cuando proceda de los siguientes casos: naufragio, incendio a flote o en tierra (éste en los casos en que se cubre dichos riesgos en el apartado a), varada o abordaje.

1.2. Riesgos Excluidos

La Compañía no responde de los siguientes riesgos ni de sus consecuencias:

a) De los excluidos por el Código de Comercio, en tanto no hayan sido cubiertos por el artículo 1º. de esta Póliza.

b) De apresamiento, comiso, secuestro o embargo judicial o por orden de gobiernos amigos o enemigos, reconocidos o no, ni de perjuicios que proceden de contrabando o de incumplimiento de leyes y disposiciones fiscales, sanitarias o de puerto de cualquier país.

c) De los riesgos de guerra y sus consecuencias, tanto anteriores como posteriores a su declaración; minas submarinas o flotantes u otros ingenios bélicos; conato o ruptura de bloqueo; retención por orden de potencia extranjera; consecuencias de motines, conmociones civiles, pronunciamientos militares, huelgas, sabotaje, lockout y boicot.

d) De hurto, robo y falta de entrega total o parcial de bultos completos, a no ser que ésta sea debida a alguno de los accidentes fortuitos de mar indicados en el artículo 1º.

e) De pérdidas y gastos que resulten de:

1º. Excedentes de flete en todos los casos.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

2°. Faltas de peso y dispersión no debidos a los accidentes de mar cubiertos en el apartado... b) del artículo 1°.

3°. Retraso en la expedición y llegada de las mercancías; diferencias de cambio y, en general, de todo perjuicio o dificultad de orden comercial para el asegurado, sea cualquiera su causa.

4°. Fermentación, germinación, generación espontánea y corrupción debidas a la naturaleza o vicio propio de la mercancía asegurada; influencia de temperatura; desmejora de la mercancía ocurrida durante el exceso de permanencia a bordo, moho, y vaho de bodega.

5°. Mala estiba o estiba en lugar inadecuado a la naturaleza de la mercancía, manchas, daños producidos por el contacto con mercancías averiadas, roturas, derrames de líquidos, deficiencia o insuficiencia de envases y mermas.

6°. Rozaduras y roeduras de insectos u otros animales dañinos, medidas sanitarias y de desinfección.

7°. Lluvias y mojaduras de agua dulce, salvo durante el riesgo fluvial, si éste estuviere comprendido en el viaje asegurado.

1.3. Duración Del Seguro

Artículo 7.- Los riesgos a cargo de la Compañía comienzan al dejar tierra la mercancía en el puerto de embarque, marítimo o fluvial propiamente dicho, y cesan al ser puestas en tierra en el destino, en tanto en éste la descarga se efectúe dentro de los quince días hábiles después de hallarse el buque en libre plática. Pasado este plazo, cesa la responsabilidad de la Compañía.

No obstante, lo establecido en el párrafo anterior, cuando el seguro no se haya contratado sobre buenas o malas noticias, la responsabilidad de la Compañía no comenzará hasta el momento de la

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

expedición de la Póliza, la cual se entenderá sin efecto retroactivo en el caso de cualquier pérdida, siniestro o daño acaecidos antes de la hora y día de la expedición citada.

Artículo 8.- Los riesgos de barcazas u otras embarcaciones menores (excluyendo balsas) que se utilicen, tanto para la carga del buque porteador como para su descarga en puerto propiamente dicho, se entenderán cubiertos por la Compañía como accesorios de los riesgos principales y a las mismas condiciones que éstos, sin aumentos de premios, siempre y cuando dicha operación fuese necesaria y en tanto el plazo de estancia en aquellas embarcaciones para las operaciones de carga y descarga no exceda de tres días. Si dicho término resultare excedido, la Compañía tendrá derecho, en caso de pérdida o avería a su cargo, a una franquicia especial del 2 por 100 por cada día de excedencia hasta el máximo de cinco, la cual será calculada sobre el valor asegurado de la mercancía siniestrada y deducida del importe indemnizable.

Excedida dicha prórroga, cesará la responsabilidad de la Compañía.

Artículo 9.- Cuando la carga o descarga del buque porteador tuviera lugar en rada, playa o fondeadero en mar abierto, salvo pacto especial en contrario, los riesgos de dichas operaciones no serán a cargo de la Compañía.

1.4. Extensión y límites de navegación

Artículo 10.- El buque queda cubierto, sujeto a las estipulaciones de esta Póliza, en todo tiempo, y se le permite salir a navegar con o sin práctico, hacer travesías de prueba y asistir y remolcar buques o embarcaciones en peligro; pero queda convenio que el buque no será remolcado, excepto como es usual o cuando necesite asistencia, ni efectuará remolque o servicios de salvamento bajo

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

contrato previamente suscrito por los Armadores y/o Gerentes y/o Fletadores. Esta cláusula no excluye los remolques usuales en relación a la carga y descarga.

Asimismo, esta cobertura ampara la permanencia del buque asegurado en muelle, en dique durante sus reparaciones, gradas y, generalmente, en cualquier lugar análogo, dentro de los límites de navegación aquí previstos.

Artículo 11.- En el seguro a término quedará prohibida la navegación en las zonas que a continuación se describen; pero puede cubrirse la misma si se efectúa declaración previa a la Compañía y se estipula la correspondencia sobreprima:

- a) El buque no podrá navegar en costas ni entrar en puertos del Océano Atlántico de América del Sur, sus rías e islas adyacentes más al Norte de la latitud 43° 40` Norte,
- b) Tampoco podrá navegar en el mar Báltico mas hacia el Norte
- c) Tampoco podrá navegar en aguas situadas al Norte del 70° de latitud Norte.
- d) No podrá tomar carga, carbón de la India, entre el 1 de marzo y 30 de junio, inclusive.

1.5. Valor Asegurado

Artículo 12.- la valoración del buque ha sido fijada por el asegurado y aceptada por el asegurador de acuerdo con lo términos de art. 752 del Código del Comercio, considerando que forma parte de dicha valoración el casco, las máquinas, aparatos, aparejos, enseres y pertrechos de todas clases.

No obstante, por el conjunto de dichos intereses no podrá el Armador garantizarse de un porcentaje superior al 10 por 100 (diez por ciento) en relación con el valor del buque, ya hiciera el seguro dentro de la presente Póliza o por medio de otras distintas pertenecientes a diferentes Compañías.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

1.6. Premio

Artículo 13.- a) Si el seguro se concierta por un viaje, el premio estipulado será pagadero anticipadamente al contado, sin que comience en ningún caso el riesgo a cargo del asegurador mientras no haya sido efectuado su pago total.

b) En el seguro a término, el premio deberá hacerse efectivo dentro del plazo de 30 días a partir del comienzo de la cobertura.

Sin embargo, si el seguro se establece por el período de doce meses, el asegurado tendrá la facultad de pagar el premio en cuatro plazos, siempre y cuando hubiera optado por esta forma de pago antes de la entrada en vigor de la presente Póliza. Dichos plazos serán:

- Una cuarta parte, a 30 días del comienzo de riesgo.
- La segunda cuarta parte, a tres meses del comienzo del riesgo.
- La tercera cuarta parte, a seis meses del comienzo del riesgo.
- La última cuarta parte, a nueve meses del comienzo del riesgo.

En caso de impago de cualquiera de los vencimientos previstos en esta cláusula, quedará en suspenso automáticamente la presente cobertura de riesgos, sin necesidad de notificación o advertencia previa del asegurado, hasta las cero horas del día siguiente a la fecha en que se realice el pago del referido vencimiento. En su consecuencia, los aseguradores quedarán exentos de toda responsabilidad por cualquier siniestro ocurrido durante el período de dicha suspensión de riesgos, sin perjuicio de sus derechos para recobrar del asegurado la totalidad del premio estipulado en el contrato.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

En caso de pérdida total del buque a cargo de los aseguradores, se considerará vencida la primera anual o, en su caso, las fracciones de prima pendiente de pago. Si la pérdida no resultara a su cargo la Compañía podrá percibir únicamente la fracción que corresponde al período comprendido entre en comienzo del riesgo y el final del trimestre en el curso del cual el siniestro se haya producido.

Artículo 14.- Si durante la vigencia del seguro existiera pendiente de pago el premio o una parte del mismo y el asegurado fuesen declarados en suspensión de pagos o en quiebra, el seguro quedará automáticamente rescindido sin necesidad de realizar notificación alguna al asegurado.

Artículo 15.- Los impuestos del Estado de toda clase sobre seguros, así como los derechos de póliza que tengan establecidos las Compañías, serán a cargo del asegurado y éste deberá satisfacerlos de una solo vez, anticipadamente por todo el término del seguro, sin derecho alguno a extorno.

Artículo 16.- Cuando el buque asegurado permaneciese inactivo en puerto, dique o carenero, en tanto no sea para reparar averías a cargo de la Compañía, ésta extornará al asegurado la diferencia de prima que resulta entre la liquida en la Póliza y la que se estipule, en su caso, en las condiciones particulares de este contrato, sin que ello el buque deje de estar asegurado a las condiciones originales.

1.7. Caducidad De Derechos, Causas De Extinción Y Nulidad Del Contrato

Artículo 17.- Además de los casos previstos en la ley, el asegurado perderá los beneficios de la presente Póliza:

- a) Cuando no emplee la debida diligencia, garantizada en el artículo 6.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

- b) Cuando contrate otros seguros sobre los intereses del buque asegurado, en forma no autorizada
- c) Por no haber declarado en el acto del seguro las cargas económicas con que aparezca gravada la nave (hipoteca naval o préstamo a la gruesa, no cancelados).
- d) Por venta o traspaso del buque asegurado (aunque ello se hubiese hecho con carácter privado), o en caso de transferencia del mismo a una nueva Gerencia, a no ser que la Compañía hubiese dado su conformidad de continuar el seguro en favor del nuevo propietario o Gerencia, por medio de Suplemento a la presente Póliza.
- e) En caso de que el asegurado dejara de comunicar o de justificar ante la Compañía los siniestros que resultaran a cargo de ésta, con la premura y plazos previstos.
- f) Cuando deje de adoptar las medidas de salvaguardia y/o de salvamento.

Artículo 18.- Con carácter facultativo, cuando el seguro sea a término, la Compañía y el asegurado podrán, recíprocamente dar por extinguido este contrato después de ocurrido un siniestro al buque, si notifican fehacientemente a la otra parte su decisión en este sentido.

La compañía podrá resolver la presente Póliza cuando haya sido realizado el cambio de Capitán sin el consentimiento del asegurador.

En ambos casos el asegurador extornará al asegurado la parte de prima que corresponda al lapso de tiempo de riesgo no corrido.

Artículo 19.- En cuanto a causas de nulidad de este contrato, ambas partes se remiten a cuanto dispone el Código de comercio sobre las mismas.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

1.8. Disposiciones En Caso De Siniestro

a) Medidas de salvaguardia y/o de salvamento

Artículo 20.- Ante un accidente a cargo de los aseguradores, el asegurado deberá adoptar razonablemente las medidas que le sea posible para que no se agrave el daño producido al objeto asegurado o para atenuarlo.

Artículo 21.- Reservando los derechos y deberes de ambas partes, el asegurado debe y el asegurador puede adoptar todas las medidas posibles de salvamento del buque siniestrado, entre otras las de gestionar o verificar el salvamento, ponerle a flote o remolcarlo y tomar cuantas medidas sean necesarias a tales fines.

Artículo 22.- De análoga forma y reservando los derechos y deberes de ambas partes, en caso de daños y pérdidas imputables a terceros, el asegurado deberá adoptar aquellas disposiciones que sean necesarias para mantener, en beneficio de los aseguradores.

b) Reclamación a la compañía

Artículo 23.- Con carácter general y además de lo convenido específicamente para cada accidente en este capítulo, se establece que, en cualquier caso, de pérdida o daño recobable en virtud de esta Póliza, el asegurado se atenderá a las siguientes prescripciones:

1. Comunicará al asegurador por el primer correo siguiente en que él las recibiere, y por telégrafo, las noticias referentes a los daños o pérdidas que sufrieran los intereses aquí asegurados.
2. Justificará su reclamación con los documentos que el Código de comercio y, particularmente, con la protesta de averías que debe formular el Capitán en el primer puerto de arribada, la conformidad con lo dispuesto en el artículo 624 del mismo.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

3. Si el buque tuviera que reparar en cualquier dique o Astillero, recabará previamente la intervención del Agente o representante de la Compañía o del Comisario de Averías más próximos al lugar de dicha reparación o, en su defecto, del Agente del Lloyd, a los efectos de constatar los daños y/o pérdidas del buque siniestrado, antes de efectuarse cualquier reposición o trabajo.

4. La reclamación así documentada y con los justificantes de los desembolsos realizados por el asegurado, deberá producirse ante la Compañía dentro de los términos de 6 meses para viajes Europa, puertos del Norte y costa occidental de África e Islas Canarias, y de 9 meses para los demás viajes; contándose estos plazo desde la llegada del buque asegurado a su destino, y de no haber llegado el buque, desde la fecha de salida del ultimo puerto de escala o arribada o del origen en defecto de toda última situación.

Artículo 24.- las eventuales liquidaciones por daños, pérdida y gastos de salvamento cubiertos por la presente Póliza, se practicarán por la Dirección de la Compañía dentro de los treinta días de haber recibido la reclamación debidamente justificada, con todos los comprobantes de la misma regla, cuya liquidación, una vez verificada, será sometida al asegurado.

Artículo 25.- Las liquidaciones de averías o indemnizaciones que deben abonarse al asegurado, serán siempre extrajudiciales. Ambas partes renuncian en todos los casos a toda inversión judicial en la estimación, clasificación y liquidación de daños, excepto cuanto ha sido indicado sobre formalización de las protestas de averías.

Artículo 26.- Los gastos de averiguación y prueba de las averías y demás accidentes, podrán ser recobrados de los aseguradores, pero sólo en el caso de que la avería o el accidente sean a su cargo.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Artículo 27.- En los seguros a término, se liquidarán por separado las averías de cada viaje. Para los efectos de este artículo, se entiende que el viaje comienza en el puerto donde el buque ha empezado a cargar o de donde ha salido en lastre para el puerto de carga, y termina cuando ha efectuado su total descarga en el de destino, incluyendo las escalas intermedias.

c) Abandono

Artículo 28.- En sustitución o modificación de cuanto establece el Código de comercio en su artículo 789. El abandono del buque asegurado sólo será admisible en los siguientes casos:

- Cuando el buque desaparezca total y definitivamente por cualquier de los riesgos enumerados en el artículo 1, sin que racionalmente exista ninguna posibilidad de salvamento.
- Por falta de noticias del buque transcurrido el plazo de tres meses en la navegación de gran cabotaje y de dos meses en la de cabotaje nacional. Ambos plazos se entenderán a partir de la fecha de las últimas noticias del buque.
- Por inhabilitación absoluta del buque para navegar como consecuencia de alguno de los riesgos previstos en el artículo 1, de estas Condiciones Generales.

Artículo 29.- el asegurado, al tiempo de hacer el abandono, además de atenerse a las prescripciones generales del artículo 23, en cuanto sean compatibles, deberá formular la declaración prevista en el artículo 800 del Código del comercio.

d) Averías particulares

Artículo 30.- En las liquidaciones de averías sólo se incluirá el coste justificado por medio de facturas pagadas previamente por el Armador, del material repuesto y de las reparaciones

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

reconocidas como necesarias por los Peritos para que el buque vuelva al mismo estado en que permanecía antes de sufrir el accidente a cargo de los aseguradores. El asegurado no pretenderá ninguna otra indemnización ni por paro obrero no por cualquier otra causa.

Artículo 31.- El asegurado reconoce el derecho de la Compañía aseguradora de decidir el lugar y puerto donde el buque averiado haya de entrar en dique o reparar. La Compañía podrá pedir exigir a los Armadores que soliciten presupuestos de diferentes Astilleros; en tal caso, durante el plazo que transcurra entre la fecha de petición y la de adjudicación del presupuesto, siempre y cuando sea superior a tres días, los aseguradores tomarán a su cargo la nómina y manutención de la tripulación, así como dejará de correr en el seguro, por tiempo determinado, la prima del mismo.

Artículo 32.- No se admitirá reclamación en ningún caso por rascar o pintar fondos, cualquiera que fuera el tiempo transcurrido desde la última fecha en que se hubieran realizado dichos trabajos.

Artículo 33.- En todos los casos, las averías particulares serán indemnizadas por los aseguradores cuando excedan de las siguientes franquicias.

Artículo 34.- Reparaciones aplazadas; el importe a cargo de los Aseguradores en toda reparación de averías iniciado con posterioridad a los doce meses siguientes a la fecha de la ocurrencia del siniestro será el que les hubiera correspondido de haber sido aquella iniciada dentro de dicho plazo.

Para determinar el importe a indemnizar por los aseguradores en aquellas averías cuya reparación se inició después del plazo previsto en el párrafo anterior, se aplicará al montante de la avería reparada el coeficiente de variación de los precios que resulte de comparar los números índice de costos en la fecha de iniciación real de la reparación con los que regían el último día de plazo de doce meses antes indicado.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Artículo 35.- Gastos de traslado para reparar; cuando el buque ha sufrido averías a cargo de los aseguradores y se encuentre en un puerto donde las reparaciones no pueden ser efectuadas o resulten excesivamente costosas, el Capitán, con el consentimiento previo del representante de los aseguradores o, en su defecto, del Cónsul, después de limitar las reparaciones a las estrictamente indispensable deberá dirigirse al puerto más conveniente donde sea posible realizarlas con mayor economía.

Artículo 36.- Salvo los casos establecidos en el artículo que antecede, en el 31 y en las liquidaciones de avería común, queda excluida del condicionado de la presente Póliza toda reclamación por nómina, manutención de la tripulación y sus conceptos suplementarios, fuera del cual fuere su causa.

1.9 Disposiciones Generales

Artículo 42.- el asegurado y sus mandatarios y el asegurador se obligan a cumplir estrictamente las obligaciones que el Código de comercio les imponen, en cuanto no resulten sustituidas o modificadas por las de esta Póliza, a cuyo fiel cumplimiento se obligan, asimismo, ambas partes.

Sin embargo, queda expresamente convenido que en caso de la Compañía rechace o contradiga la reclamación del asegurado.

2. RIESGOS CUBIERTOS

2.1 Riesgos Excluidos

Artículo 11.- Enumeración De Riesgos Excluidos.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Quedan excluidos de la cobertura del seguro los daños, pérdidas o gastos sufridos por el buque asegurado no cubiertos expresamente en esta póliza, y de un modo especial quedan excluidos los debidos a cualquiera de las causas siguientes:

- a) Dolo o negligencia grave del Armador o de sus mandatarios o consignatarios en tierra.
- b) Contrabando, comercio prohibido o violación de bloqueo.
- c) Vicio propio, salvo lo establecido en el apartado del artículo 2, vetustez, desgaste natural, filtraciones, ratas o insectos, estos últimos en las partes del buque no protegidas con forro metálico.
- d) Las averías en la maquinaria del buque que no se deban directa y necesariamente, en relación de causa a efecto, a un riesgo asegurado.
- e) Invernada, cuarentena, demoras y, en general, cualquier clase de perjuicios, salvo cuando se hallen expresamente comprendidos en la cobertura del seguro.
- f) Reclamación de terceros por daños y perjuicios relacionados con las mercancías y pasajeros transportados, o con cualquier otro aspecto de la explotación comercial del buque asegurado.
- g) Reclamación de tercero por muerte, heridas o lesiones corporales, cualquiera que sea la causa.
- h) Actos del Capitán o tripulación en tierra.
- i) Insuficiencia de combustible, aunque fuera admitida en avería gruesa.
- j) Actos, disposiciones o medidas de Gobiernos o autoridades de derecho o, de hecho

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Artículo 12.- Caucciones o Garantías

Serán a cargo del asegurado los depósitos, cauciones o garantías para liberar al buque asegurado, cualquiera que sea el lugar en que se precisen o la causa que las motive, aunque el riesgo de responsabilidad que las determine esté cubierto por el seguro. De igual modo, también serán a cargo del asegurado las consecuencias económicas de cualquier detención, embargo o subsiguiente venta forzosa del buque.

Artículo 13.- Riesgos De Guerra Y Huelgas.

Los aseguradores no responden de los daños y pérdidas que provengan de guerra civil o internacional, hostilidades, represalias, captura, embargo, arresto o detención ordenados por cualquier Gobierno o Autoridad, ni de sus consecuencias o de cualquier intento para ello; de explosión de torpedos, minas submarinas y, en general, de todo accidente de guerra, así como de piratería, sabotaje y terrorismo que tengan carácter político o relacionado con la guerra.

2.2. Obligaciones Principales

Artículo 14.- Contrato De Máxima Buena Fe.

La presente contratación está basada en la máxima buena fe de ambas partes, tanto al momento de contratar, como durante la ejecución del contrato. La ausencia de la máxima buena fe en cualquiera de las partes dará lugar a la nulidad o resolución del contrato.

Artículo 15.- Obligación De Los Aseguradores.

Es obligación principal de los aseguradores la de indemnizar las pérdidas o daños que sufra el buque asegurado, ocasionado directa y necesariamente en relación de causa a efecto por un riesgo

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

cubierto por la Póliza, de acuerdo con el reglamento de indemnización establecido para cada uno de los riesgos.

Artículo 15.- Obligaciones Del Asegurado.

Son obligaciones principales del asegurado las de pagar la prima y declarar exactamente a los asegurados, antes de firmarse la Póliza, todas las circunstancias susceptibles de influir en la fijación de la prima o en la celebración del contrato, y las cargas o gravámenes que pesen sobre el buque asegurado.

Artículo 17.- Pago De La Prima

Es asegurado deberá pagar la prima al momento de firmarse la Póliza. Pero si el seguro se establece por el período de doce meses, podrá el asegurado fraccionar el pago de la prima en cuatro partes iguales, siempre que opte por esta forma de pago al firmarse la Póliza, en cuyo momento deberá pagar la primera cuarta parte; la segunda, a los tres meses; la tercera, a los seis meses, y la última, a los nueve meses, contados los tres plazos desde la firma de la Póliza, todo ello sin perjuicio del efectivo devengo unitario de la prima por todo el tiempo estipulado.

Artículo 18.- Extornos De Prima

Los extornos de prima al asegurado serán objeto de regulación por medio de una cláusula adicional.

Artículo 19.- Impuestos Y Otros Accesorios.

Los impuestos establecidos o que se establezcan por la Administración Pública sobre los contratos de seguro, así como los derechos y otros accesorios que se liquiden por el presente contrato, serán a cargo exclusivo del asegurado, que deberá satisfacerlos íntegramente a la firma de la Póliza, sin derecho alguno a extorno.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

2.3. Obligaciones Accesorias

Artículo 20. Agravación De Los Riesgos.

El asegurado se obliga a notificar sin pérdida de tiempo a los aseguradores cualquier circunstancia que pueda influir en la agravación de los riesgos asegurados.

Artículo 21.- Obligación De Salvar O Conservar.

El asegurado debe y los aseguradores pueden adoptar en todo caso las medidas razonables necesarias para evitar o aminorar cualquier pérdida o daño del buque asegurado. A este propósito, el asegurado deberá conducirse siempre como si no hubiera contratado el seguro.

Artículo 22.- Gastos Particulares.

Son gastos particulares los subsiguientes a una avería particular, contraídos razonablemente por el asegurado o por su cuanta para la seguridad o preservación del buque asegurado y que no sean gastos de salvamento no Averías gruesa. Los gastos particulares no están comprendidos en la avería particular u, por tanto, en ningún caso podrán acumularse para el cómputo de franquicia a la avería particular.

Artículo 23.- Medidas De Salvaguardia.

Son medidas de salvaguardia las adoptadas, también razonablemente, pero con carácter extraordinario e inusitado, por el asegurado o en su nombre, ante la efectiva y actual manifestación de un peligro cubierto por la Póliza, para la defensa, salvaguardia o recuperación del buque asegurado, los gastos así originados por tan singulares medidas se denominan gastos de salvaguardia a efectos de esta póliza.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Artículo 24.- Resarcimiento De Los Gastos Particulares.

Los aseguradores indemnizarán al asegurado el importe de los gastos particulares que haya contraído con el consentimiento expreso de dichos aseguradores, quienes soportarán también a su cargo, los gastos particulares contraídos directamente por ello con respecto a riesgo cubiertos o relativos a obligaciones a su cargo, todo ello de acuerdo con la Póliza.

Artículo 25.- Resarcimiento De Los Gastos De Salvaguardia.

Los aseguradores rembolsarán al asegurado los gastos de salvaguardia, adecuadamente justificados, aunque hubieran indemnizado por pérdida total o el contrato se hubiese concertado libre de avería particular, bien absolutamente o con deducción de franquicia. Esta obligación de los aseguradores tiene el carácter de suplementaria del contrato de seguro.

Artículo 26.- Subrogación De Derechos.

En los caso en que se produzcan daños y perjuicios al interés asegurado que en principio puedan ser imputables a terceros, el asegurado se obliga a adoptar todas las medidas necesarias para conservar en provecho de los aseguradores todos los derechos y acciones contra el tercero posible responsable, debiendo procurar a tal fin la mejor eficacia de la subrogación legal de los aseguradores en lugar del asegurado para ejecutar la acción de recobro; y los aseguradores se obligan a resarcirle como gastos de salvaguardia de todos los que origine tal actuación del asegurado.

Artículo 27.- Venta Del Buque.

El asegurado se obliga a dar notificación inmediata a los aseguradores de toda venta o transferencia de la explotación comercial del buque asegurado.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

2.4. Bases Indispensables De La Cobertura

Artículo 28.- Navegación Del Buque

Se considera que el buque se encuentra en buenas condiciones de navegabilidad cuando está razonablemente acondicionado en todos los aspectos para afrontar los riesgos de la navegación asegurada. El buque se hará siempre a la mar en las debidas condiciones de navegabilidad.

Artículo 29.- Personal Titulado.

El asegurado se obliga a que el Capitán o Patrón, jefe de máquinas. Oficiales y demás, personal titulado del buque reúnan los requisitos exigidos por las Leyes y Reglamentos vigentes, de acuerdo con la navegación del buque.

Artículo 30.- Límites De La Navegación.

El buque ajustará su navegación a los límites que se determinan mediante cláusula adicional.

Artículo 31.- Cargamentos Peligrosos.

El buque asegurado no deberá transportar materiales inflamables, explosivos o radiactivos. No se consideran materiales inflamables no explosivos los algodones en rama, aguardientes y espíritus, cualquiera que sea su graduación, el carburo de calcio, el azufre no las provisiones de guerra que conduzcan los buques para su defensa, no las provisiones de combustibles necesarias para el viaje.

Artículo 32.- Remolques Y Salvamentos.

El buque asegurado no podrá ser remolcado, excepto como es usual o cuando esté necesitado de un servicio de salvamento. Esta cláusula no excluye los remolques usuales en relación con la carga y descarga y demás operaciones normales portuarias.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Artículo 33.- Infraactores

Los aseguradores no responderán de los daños, pérdidas gastos debidos a la innavegabilidad del buque asegurado, salvo que hubieran sido causados por un riesgo cubierto por la Póliza.

2.5. Indemnización Del Seguro

Artículo 34.- Condición Indispensable.

No se indemnizará ningún siniestro, quedando los aseguradores liberales de toda responsabilidad respecto del mismo, si el asegurado no cumple las prescripciones establecidas en los artículos siguientes.

Artículo 35.- Aviso De Siniestro E Inspección.

En caso de accidente o siniestro, el asegurado, sin perjuicio de las obligaciones que le impone la Ley vigente a este respecto, deberá avisar a los aseguradores por el medio más rápido, con el fin de que éstos puedan, si lo estiman conveniente, dar sin pérdida de tiempo las instrucciones oportunas.

Artículo 36.- Justificación De La Reclamación.

En caso de siniestro a reclamar de los aseguradores, el asegurado deberá proceder necesariamente del siguiente modo:

1. Justificar ante los aseguradores su reclamación, mediante la aportación de los documentos que prescribe el código de comercio y lo demás necesarios a tal fin, dentro del plazo de seis meses a contar desde la fecha del siniestro.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

2. Justificar, dentro del mismo plazo, ante los aseguradores la adopción de las medidas necesarias para asegurar la subrogación de derechos y acciones prevista en el artículo 26, aportando los documentos oportunos a tal efecto.

Artículo 37.- Decisión De Los Aseguradores.

Si los aseguradores estimasen que no es a su cargo la reclamación, deberán rechazarla razonando su determinación, dentro de los treinta días siguientes a la recepción de todos los documentos justificativos de la reclamación.

Artículo 38.- Renuncia A La Intervención Judicial.

Ambas partes renuncian expresamente a toda intervención judicial sólo en materia de reconocimiento, calificación y liquidación de los daños, pérdidas o gastos sufridos por el buque asegurado, sin perjuicio de las justificaciones judiciales que, en acto de jurisdicción voluntaria, incumban al Capitán en las diversas formas de la protesta de mar, y de las igualmente judiciales encaminadas a asegurar la eficacia de la subrogación legal de los aseguradores en los derechos y acciones del asegurado para repetir contra el tercero presunto responsable.

Artículo 39.- Gastos De Averiguación Y Prueba.

Los gastos efectuados en averiguación y prueba de los siniestros, a que se refiere el artículo 34, serán abonados por los aseguradores, y también en aquellos casos en que los aseguradores hubieran ordenado o simplemente autorizado dicha constatación.

2.6. Valoraciones Y Seguros Complementarios.

Artículo 65.- Valor Asegurable.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Valor asegurable es el valor real del buque al comienzo del riesgo y, por tanto, el convenio en la Póliza. Conforme al artículo siguiente. En ningún caso podrá el asegurado concertar la cobertura de los mismos riesgos asegurados en esta Póliza, por cantidad que exceda de la valoración del buque aquí fijada.

Artículo 66.- Valoración Del Buque.

La valoración del buque ha sido fijada en la Póliza por el asegurado referida al momento de comenzar la cobertura de los riesgos.

Dicha valoración comprende el casco, aparejos y pertrechos de todas clases, equipo de propulsión, aparatos auxiliares y, en general, cuanto se halle adscrito al buque. La instalación eléctrica no destinada a suministrar fuerza a la propulsión ni a las maquinas principales o auxiliares se considerará que forma parte del casco y no de la maquinaria.

Artículo 67.- Eficiencia De La Valoración.

La valoración del buque asegurado en la forma prevista en el artículo anterior creará la presunción de la exactitud del valor asegurado entre ambas partes, a menos que por fraude o malicia del asegurado dicha valoración sea superior o inferior a la real, en cuyo caso será nulo el seguro, ganando la prima los aseguradores.

Artículo 68.- Seguros Complementarios.

Los seguros complementarios que se autorizan al asegurado son objeto de cláusula adicional, no pudiendo ser contratados en cuantía ni en forma distinta a la establecida en dicha cláusula.

2.7. Nulidad y extinción del contrato

Artículo 69.- Impugnación de la Póliza.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Esta póliza no será susceptible de impugnación, aunque en la misma se hubiera omitido alguno de los requisitos exigidos por la vigencia Legislación, salvo que se tratara de alguno esencial para la validez del contrato o fuera indispensable para la estimación del riesgo.

Artículo 70.- Nulidad Del Seguro.

Sin perjuicio de las causas de nulidad establecidas en la ley, el presente contrato será nulo si al momento de contratar se produce cualquiera de las siguientes causas:

1. La ausencia de la máxima buena fe en cualquiera de las partes.
2. No declarar el asegurado las hipotecas o préstamos a la gruesa constituidos sobre el buque asegurado.
3. Incumplir el asegurado su obligación de declarar exactamente a los aseguradores todas las circunstancias previstas en el artículo 16.

Artículo 71.- Resolución Del Contrato.

Además de las causas de resolución establecidas en la ley o en esta póliza y de las causas de extinción o de suspensión de la cobertura especialmente estipuladas, se establecen expresamente los motivos de resolución que a continuación indican.

1. Por ausencia de la máxima buena fe en la otra parte durante la vigencia del contrato, de acuerdo con el artículo 14.
2. Después de ocurrido un siniestro al buque asegurado, aunque no estuviera cubierto por el seguro, si la decisión de resolver es notificada fehacientemente dentro treinta días siguientes a la fecha en que la parte que resuelva tuvo noticia del mismo.

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

Los aseguradores podrán resolverlo por:

3. La contratación por el asegurado de otras coberturas de riesgos relativas al buque asegurado distintas o en forma distinta a las que establece la cláusula adicional a que se refiere el artículo 68 o en cuantía mayor a la establecida en el artículo 64.
4. La no adopción por el asegurado de cualquiera de las obligaciones que se le imponen en el Capítulo IV para la evitación o aminoración de daños.
5. Las pérdidas de la clasificación o letra atribuidas al buque al tiempo de la contratación del seguro.

Artículo 72.- Venta O Transferencia Del Buque.

La venta del buque asegurado o la transferencia de su explotación comercial producirán la automática cancelación del contrato, debiendo los aseguradores restituir en este caso al asegurado la parte proporcional de prima neta correspondiente al tiempo que falte por correr, a menos que mediante suplemento a la póliza se haya convenido la subsistencia del seguro.

Artículo 73.- Cargas Y Gravámenes.

En el caso de que se constituyan la vigencia del seguro hipotecas navales o préstamos a la gruesa sobre el buque asegurado, será indispensable, para la subsistencia del seguro, el consentimiento de los asegurados reflejado en el oportuno suplemento a la póliza.

Artículo 74.- Quiebra Del Asegurado.

Si durante la vigencia del seguro fuese declarado en suspensión de pagos o en quiebra, el seguro quedara automáticamente rescindido sin necesidad de notificación alguna al asegurado y sin

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

perjuicio de lo estipulado en el artículo 73 para la duración del contrato, con devolución de la prima correspondiente al tiempo que falte el vencimiento de la Póliza.

2.8. Disposiciones Varias

Artículo 75.- Limitación De Responsabilidad

La responsabilidad de los aseguradores por los daños, pérdida y gastos a su cargo, de acuerdo con esta póliza, estará limitada en cada siniestro al máximo del valor asegurado, sin perjuicio de las otras obligaciones pactadas expresamente como suplementarias, contraídas con igual limitación por los aseguradores, para el riesgo de reclamación de tercero por abordaje y para el pago de las medidas de salvaguardia. Salvo pacto adicional en contra.

Artículo 76.- Duración Del Seguro

La cobertura de los riesgos comenzara y terminara en el día y hora señalados en la Póliza, pero si terminase encontrándose el buque en la mar o en peligro, o en puerto de refugio o escala, subsistirá la cobertura de los riesgos, previo aviso del asegurado a los aseguradores, hasta el puerto de destino, devengado la prima proporcional a un mes.

Artículo 77.- Tráfico.

La cobertura del seguro rige en todo tiempo, cualquiera que sea la situación u ocupación del buque, pudiendo el mismo salir y navegar con o sin Práctico, hacer travesías de prueba, remolcar y prestar servicios de salvamento a buques en peligro.

Artículo 78.- Sumisión.

Las diferencias que suscite entre ambas partes la interpretación o ejecución del presente contrato serán necesariamente resueltas en Madrid (1) mediante arbitraje, de acuerdo con la vigente

Análisis de accidentes e incumplimientos de seguros y contratos marítimos aplicados a buques nacionales o extranjeros que operaban en la ruta Guayaquil-Galápagos-Guayaquil

legislación sobre arbitraje privado, sometiéndose expresamente las partes en todo caso al fuero de las Jueces y Tribunales de Madrid, con renuncia de cualquiera otro que en derecho pudiera corresponderles.