

UNIVERSIDAD ESPÍRITU SANTO
ESCUELA DE POSTGRADO EN DERECHO

TÍTULO:

ESTUDIO NORMATIVO SOBRE LA EXIGENCIA DE SEGUROS DE CASCO PARA EMBARCACIONES DE MADERA Y SU INCIDENCIA EN LA ACTIVIDAD PESQUERA ECUATORIANA

LEGAL ANALYSIS OF THE REQUIREMENT OF HULL INSURANCE FOR WOODEN VESSELS AND ITS EFFECTS ON ECUADOR'S FISHING INDUSTRY

TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO PREVIO A OPTAR EL GRADO DE MAGÍSTER EN DERECHO MARÍTIMO, PUERTOS Y ADUANAS

AUTORES:

LILIBETH FERNANDA SARZOSA IBARRA
DELIA ALEJANDRA SUÁREZ DÍAZ

SAMBORONDÓN, 10 DE AGOSTO, 2025

Resumen

El presente artículo analiza la exigencia de seguros marítimos para embarcaciones con casco de madera y su impacto en la actividad pesquera ecuatoriana, considerando que estas embarcaciones forman parte de un sector estratégico de la flota existente y en la economía del país. El objetivo principal de este trabajo es identificar y examinar el tratamiento normativo diferenciado entre las embarcaciones artesanales e industriales para la obtención de este tipo de seguros que, en la práctica, resultan difíciles de cumplir por parte de los armadores o propietarios debido a la negativa de las aseguradoras, lo cual afectaría a los principios de seguridad jurídica, razonabilidad normativa e igualdad y no discriminación. Se adoptó una metodología cualitativa, con el uso de métodos inductivos y deductivos, que permitió el análisis normativo y la evaluación de su aplicación en el contexto real del sector pesquero.

Como resultado, se proponen alternativas prácticas y que se ajustan a la realidad, ante las pólizas tradicionales, tales como el uso de garantías bancarias equivalentes al valor asegurado, seguros de vida del armador como respaldo en caso de siniestros y la creación de fondos de contingencia gestionados por asociaciones comunitarias o gremiales. Además, se plantea la reforma del artículo 327 del Reglamento de la Ley de Navegación, con el fin de ofrecer una opción normativa y económicamente viable. A través de este artículo se busca contribuir a la mejora del marco legal, promoviendo un entorno más justo y accesible para los pescadores ecuatorianos.

Palabras clave: casco de madera, seguro marítimo, barcos, pesca, Ecuador

Abstract

This study examines the legal requirement for marine insurance covering wooden-hull vessels and its impact on Ecuador's fishing industry, recognizing these vessels as a strategic component of the national fleet and a key contributor to the country's economy. The research aims to identify and critically assess the differentiated regulatory treatment applied to artisanal and industrial vessels in securing such insurance, a requirement that, in practice, is often unattainable for shipowners due to insurers' reluctance or refusal to underwrite these risks. This regulatory barrier undermines the principles of legal certainty, regulatory reasonableness, and equality and non-discrimination.

Adopting a qualitative approach and employing both inductive and deductive methods, the study conducts a detailed analysis of the applicable legal framework and evaluates its practical enforcement within the fishing sector. The findings propose viable alternatives to conventional marine insurance policies, including bank guarantees equivalent to the insured value, life insurance for shipowners as collateral in the event of maritime casualties, and the establishment of contingency funds administered by community-based or industry associations. Additionally, the study advocates for the amendment of Article 327 of the Regulations under the Navigation Law with the aim of offering legally and economically feasible compliance options.

By advancing these proposals, the article seeks to contribute to the development of a more equitable and accessible legal environment for Ecuadorian fishermen, aligning regulatory requirements with sectoral realities.

Key words: wooden hull, marine insurance, vessels, fishing, Ecuador

Introducción

El presente trabajo académico analiza el Derecho Marítimo nacional ante la exigencia legal de Seguros de Responsabilidad Civil adicionales al con Seguro de Casco y Maquinaria y su exención para las embarcaciones artesanales. La Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca (LODAP), establece al seguro de las embarcaciones artesanales como requisito opcional en su artículo 114, mientras que, el Reglamento de la Ley de Navegación, Gestión de Seguridad Marítima y Fluvial impone al seguro de Responsabilidad Civil como una obligación en su artículo 327, a pesar de que ambas son susceptibles a los mismos riesgos marítimos. Esto afectaría a la seguridad jurídica, además de generar un trato diferenciado ante estos tipos de pesca, por lo cual, el análisis de esta problemática resultaría relevante dado que el requisito de obtener un seguro de casco influye de manera directa en las actividades marítimo pesqueras.

Este artículo se realizó con base en el método deductivo e inductivo con un enfoque cualitativo, centrándose en el análisis de la normativa ecuatoriana vigente, cuyo objetivo es comprender cómo la exigencia de pólizas de seguro impacta en la operatividad del sistema marítimo pesquero ecuatoriano, particularmente en el caso de las embarcaciones industriales de casco de madera ante la negativa de las aseguradoras a cubrir los riesgos marítimos de este tipo de embarcaciones.

Se propone soluciones a nivel local sobre seguros marítimos, como implementación de medidas alternas a las pólizas de seguros, asimismo, se plantea una reforma a lo que se encuentra establecido en el artículo 327 del Reglamento de la Ley de Navegación, Gestión de Seguridad Marítima y Fluvial con la finalidad de que los armadores de naves ecuatorianas industriales con casco de madera puedan contar con una alternativa eficaz y viable, tanto normativamente como económicamente.

Marco Teórico

Las Naves

Según el Código de Comercio (2019), una nave es toda estructura flotante con propulsión propia, diseñada para navegar y transportar carga o personas, incluyendo su casco, maquinaria y accesorios, excluyendo expresamente las obras portuarias flotantes o sumergidas. Asimismo, es importante señalar que, el término nave suele utilizarse como sinónimo de barco, embarcación, navío o buque. En ese sentido, la Ley de Navegación (2021) define al buque como todo vehículo con capacidad de navegación, abarcando todas estas denominaciones sin hacer distinción entre sus características particulares.

Tipos de Embarcaciones en Ecuador

En Ecuador, operan diversos tipos de embarcaciones, tanto para uso comercial como militar y recreativo. Principalmente se clasifican por su tamaño, material de construcción y función. Entre los tipos más comunes encontramos: buques pesqueros, buques de transporte de pasajeros, buques comerciales y buques de la armada como patrulleras y buques de investigación.

Embarcaciones pesqueras. Según la FAO (1986), las embarcaciones pesqueras son todo medio flotante móvil que transite por aguas dulces, salobres o marinas, destinadas a la captura, transporte, desembarque, conservación o procesamiento de peces, mariscos y otros animales acuáticos exceptuando a las ballenas. Las naves pesqueras se clasifican según su tipo de arte empleado en la captura de peces u otros organismos acuáticos, o en el desempeño de otra actividad vinculada con la pesca.

En Ecuador, los materiales más utilizados para la construcción del casco de embarcaciones son la madera, el acero y la fibra de vidrio. La madera, uno de los materiales más tradicionales, se emplea en diversas variedades como roble, teca, cedro y pino, cada una con características que influyen en la resistencia, durabilidad y peso del casco. La fibra de vidrio se entrelaza y se recubre con resina epoxi o poliéster, creando una capa resistente y rígida que puede soportar las tensiones y esfuerzos de la navegación, razón por la cual es uno de los materiales más utilizados en la construcción de cascos debido a su resistencia y durabilidad. Por otro lado, los cascos de acero son resistentes a los impactos y a la corrosión, lo que los hace ideales para la navegación en aguas saladas. Sin embargo, también pueden ser

más pesados que otros materiales, lo que puede afectar la velocidad y la maniobrabilidad del barco (Neptuno Escuela Náutica, 2023)

La elección del material incide directamente en la percepción de riesgo de las aseguradoras; en el caso de la madera, esta percepción ha llevado a su exclusión sistemática del mercado de seguros, generando la contradicción normativa que motiva el presente análisis.

Embarcaciones pesqueras artesanales e industriales. La pesca es una actividad que tiene gran relevancia social, económica y ambiental a nivel mundial. En el contexto nacional, este sector contribuye significativamente a la economía nacional. Esta actividad se desarrolla de forma artesanal como industrial y dentro de la fuerza laboral vinculada a esta actividad, se incluye un grupo social que practica la pesca ancestral (Instituto Público de Investigación de Acuicultura y Pesca, 2023). En el Registro nacional de embarcaciones, hasta el mediados de agosto de 2025, constan trece mil ochocientas cuarenta y dos, tanto artesanales como industriales.

Según el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversión y Pesca (2021) la pesca artesanal se desarrolla en zonas oceánicas y costeras, dentro de las 8 millas náuticas y queda prohibido dentro de esa zona la pesca industrial. Las embarcaciones artesanales registradas son trece mil doscientas cuarenta y cuatro.

Por otro lado, la LODAP (2020) indica que, la pesca industrial consiste en la actividad extractiva que se realiza por medio de buques que cuentan con un sistema de pesca hidráulico, mecanizado y tecnificados. En el país constan quinientas noventa y ocho embarcaciones industriales registradas, de esta cantidad, ciento cinco embarcaciones pesqueras industriales pertenecen a los buques cerqueros activos de la comisión internacional responsable de la conservación y ordenación de atunes y otras especies marinas en el Océano Pacífico oriental (CIAT).

Dado que tanto la pesca artesanal como la industrial enfrentan riesgos marítimos similares, la diferencia normativa en la exigencia de seguros para cascos de madera plantea dudas sobre la proporcionalidad y razonabilidad de la regulación vigente.

Embarcaciones pesqueras de casco de madera. El 19.73% de la flota pesquera registrada tiene a la madera como material en su casco, este porcentaje corresponde a dos mil seiscientas setenta y seis embarcaciones, tanto artesanales como industriales (Servicios de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros, 2025). En el caso que nos ocupa, trescientas setenta y cinco embarcaciones pesqueras industriales tienen a la madera como material en sus cascos.

Seguros

Para BBVA (2024), los seguros son contratos mediante los cuales, la entidad aseguradora se compromete, en caso de siniestro, a indemnizar el daño producido o satisfacer un capital o renta a cambio del cobro de una prima anual.

Seguros Marítimos

Martínez y Fajardo (2011) definen el seguro marítimo como un instrumento de transferencia de riesgos durante la aventura marítima. Chávez Carpio (2015), distingue entre seguros de casco, maquinaria y responsabilidad, siendo el primero el más afectado por exclusiones prácticas en naves no convencionales.

Para, Toledano Cordero et al, (s.f.) este seguro es un contrato aleatorio donde los contratantes convienen de manera expresa la posibilidad de obtener una ganancia patrimonial o la garantía y protección pecuniaria ante una posible pérdida de un acontecimiento futuro, fortuito e incierto. En el contexto ecuatoriano, la regulación de los seguros ha sido influenciada por diversos factores, incluyendo la cultura y la percepción del riesgo por parte de los actores involucrados (Apolinario Quintana et al, 2017).

El Código de Comercio indica aquellos riesgos que pueden presentarse durante la travesía marítima, siendo estos los peligros relacionados con las condiciones del tiempo, incendios, piratas, ladrones, capturas, naufragios, varamientos, abordajes, cambios forzados de ruta, apresamientos, saqueos, requisamiento por orden de autoridad administrativa, retención por orden de potencia extranjera, represalias y otros casos fortuitos que susciten en el mar u otros medios, esto se encuentra en el artículo 1172, sin embargo, este cuerpo legal también indica que las partes podrán agregar los riesgos que serán asegurados (Registro Oficial Suplemento 497, 2023).

Esta visión doctrinal y normativa demuestra que, aunque la ley habilita coberturas amplias y flexibles, en la práctica las aseguradoras restringen su oferta para cascos de madera, generando un vacío entre lo que la norma permite y lo que el mercado ofrece. En el ámbito marítimo, el acceso o la negación a un seguro de casco no solo es un tema comercial, sino un requisito legal que condiciona la operación de las embarcaciones, incluidas las de madera.

Exclusiones del Mercado Asegurador

Chubb Seguros Colombia (2020) excluye naves con casco de madera por su alta siniestralidad, lo cual refleja una tendencia internacional basada en criterios de selección adversa en concordancia con Akerlof (1970), donde los riesgos altos son sistemáticamente excluidos.

Las embarcaciones de casco de madera enfrentan desafíos significativos para obtener cobertura de seguros debido a su percepción como riesgos no asegurables. Este fenómeno ha sido documentado en estudios como el de Alvarado Garabí & Mise Ávila, 2019 quienes analizaron la influencia de las primas P&I y de casco en los seguros marítimos del Ecuador, evidenciando la exclusión de ciertos tipos de embarcaciones. De igual manera, la alta siniestralidad en el sector pesquero ha llevado a las aseguradoras a ser más cautelosas en la emisión de pólizas para estas embarcaciones (Cámara Nacional de Pesquería, 2017).

Estas exclusiones, al trasladarse de la política empresarial a la esfera legal mediante la obligatoriedad del seguro, terminan generando un problema jurídico y económico para los armadores de cascos de madera, quienes se ven imposibilitados de cumplir con un requisito normativo inalcanzable.

Alternativas al Seguro Comercial

Villagrán (2016) y Franco Zárate (2006) analizan los clubes P&I, formas mutuales que cubren riesgos excluidos del seguro comercial. Su uso podría ampliarse para proteger naves tradicionalmente marginadas. Verenzuela Sánchez (2009) y García (2021) explican que estos clubes permiten a los armadores compartir riesgos y obtener coberturas que de otro modo serían inaccesibles.

En el contexto latinoamericano, la implementación de estos clubes podría ser una alternativa viable para las embarcaciones excluidas del mercado asegurador convencional. Inclusive, en los casos de reclamación por responsabilidad objetiva bajo Convenios Internacionales, podría aplicar la defensa por “acto intencional” (West Pandi, s.f.).

La implementación de mecanismos alternativos como los clubes P&I, garantías bancarias o fondos de contingencia gremiales representa una vía realista para superar la brecha entre la normativa vigente y la realidad del mercado de seguros, evitando que la obligatoriedad del seguro de casco excluya a los cascos de madera de la actividad pesquera legal.

Seguridad Jurídica

Para Carbonell (2021), la seguridad jurídica tiene distintas vertientes y se concreta en una pluralidad de significados, sin embargo, busca que el ordenamiento jurídico sea correcto y que su funcionamiento también. Por otro lado, Zavala Egas (2011) presenta así las exigencias de Fuller para la seguridad jurídica estructural: 1. Generalidad de las normas; 2. Promulgación; 3. Irretroactividad; 4. Claridad; 5. Coherencia; 6. Posibilidad de cumplimiento;7. Estabilidad; y 8. Congruencia entre lo dispuesto en las leyes y su aplicación (pp. 29–30)

Esto se contrasta con la contradicción normativa que hay entre la LODAP, que menciona que es opcional la adquisición de un seguro para las embarcaciones artesanales y en el Reglamento de la Ley de Navegación establece la obligatoriedad para todas las embarcaciones incluyendo a las industriales, generando así inseguridad jurídica.

La Corte Constitucional del Ecuador (2023) ha indicado que la seguridad jurídica permite a las personas contar con un ordenamiento jurídico previsible, determinado, estable, y coherente que brinde una noción razonable de las reglas que le serán aplicadas. (SENTENCIA No. 2913-17-EP/23).

El Principio de Razonabilidad Normativa

Los armadores de casco de madera están entre un mandato legal y la imposibilidad práctica de cumplimiento; ya que el mercado no asegura este tipo de cascos por su material,

arte de pesca o año de construcción. Exigir un seguro que no se podría adquirir rompe con la razonabilidad normativa.

Zagrebelsky (2001) sostiene que toda norma debe ser coherente y proporcional en su aplicación. Imponer el mismo régimen asegurador a todas las embarcaciones, sin considerar su viabilidad técnica o económica, vulneraría este principio. Existe razonabilidad cuando hay relación, directa, real y sustancial, entre los medios empleados y los fines a cumplir. En la misma línea, que los marcos jurídicos deben ajustarse funcionalmente a los contextos materiales de sus destinatarios, y no reproducir desigualdades estructurales a través de normas aparentemente neutras.

Principio de Igualdad y No Discriminación

El principio de igualdad consagrado en la Constitución ecuatoriana es abierto, contrario al que consta en la DUDH[1] que contiene una lista cerrada de motivos por los cuales se prohíbe la discriminación. Esto supone un nivel de protección de los derechos fundamentales, pues no será necesario evidenciar el porqué, ni correlacionarlo con alguna categoría particular basta con señalar la discriminación y probar que ella es ilegítima, para obtener la protección del Estado (Corte Constitucional del Ecuador). La Corte ha señalado que no todo trato diferenciado es inconstitucional, además no está prohibido que el legislador establezca diferencias entre sujetos sino que cuando lo haga, la medida diferenciada esté debidamente justificada y sea razonable (SENTENCIA No. 72-20-IN/23).

Estado del Arte

En Ecuador no existen estudios que analicen directamente la exigibilidad del seguro de responsabilidad establecido en el artículo 327 del Reglamento a la Ley de Navegación y su imposibilidad de cumplimiento ante la negativa del mercado asegurador frente a las naves de madera. Sin embargo, investigaciones como la de Vásquez Palma y Olivares (2017) evidencian que el contrato de seguro marítimo está orientado a garantizar una indemnización efectiva del siniestro, más allá de meras formalidades normativas, de la misma manera estudios doctrinales europeos sobre clubes P&I como el de Veiga Copo y Martínez Muñoz, 2021 permiten evidenciar que la problemática no es exclusiva del país, pero sí particular en

[1] Declaración Universal de los Derechos Humanos

su marco legal. Universalmente se aceptan seguros mutuales como alternativas a los seguros marítimos comerciales.

Planteamiento del Problema

De lo expuesto, surge la siguiente interrogante ¿El Reglamento de la Ley de Navegación, Gestión de Seguridad Marítima y Fluvial guarda armonía con los principios de Seguridad Jurídica, Razonabilidad normativa, e Igualdad y No Discriminación, al exigir la contratación de pólizas de Responsabilidad Civil a un solo sector de la pesca ecuatoriana, teniendo en consideración que estas se derivan del Seguro de Casco y Maquinaria y que el mercado asegurador considera inasegurable a las embarciones con casco de madera?

Análisis o Discusión

El mercado de seguros considera a las embarcaciones de casco de madera como riesgos no asegurables, ya sea por su alta siniestralidad o selección adversa, lo cual genera una situación de incumplimiento forzado a los armadores, pues se ven legalmente obligados a contratar un seguro que no pueden obtener, en consecuencia, se podría ver afectada su operatibilidad.

Esta problemática afecta derechos como la seguridad jurídica, al principio de razonabilidad normativa y a la igualdad ante la ley. Al exigir un requisito imposible de cumplir para un segmento específico de la flota pesquera, como lo son las embarcaciones industriales con casco de madera, se impone una carga desproporcionada que podría derivar en la paralización de actividades, pérdida de ingresos y, en algunos casos, incentivos para prácticas informales o ilegales, como la obtención irregular de matrículas.

Existe una tensión normativa entre el artículo 114 de la LODAP y el artículo 327 del Reglamento de la Ley de Navegación. Mientras la ley permite que la contratación de seguros para la pesca artesanal sea opcional, el reglamento impone su obligatoriedad para toda embarcación industrial. Esta divergencia de normas genera un vacío de coherencia interna, que vulnera el principio de seguridad jurídica al someter a los armadores a un mandato legal de imposible cumplimiento.

Se confirma que el mercado asegurador, tanto nacional como internacional, ha establecido políticas de exclusión para cascos de madera debido a percepciones de alto riesgo

y siniestralidad. Sin embargo, no se han encontrado estadísticas públicas y actualizadas que respalden de forma concluyente dichas percepciones en el país.

Desde la perspectiva del principio de razonabilidad normativa, exigir un seguro de casco a embarcaciones de madera sin una oferta disponible constituye una carga desproporcionada. No es un mero problema de acceso al mercado, sino de una incompatibilidad estructural entre la obligación legal y las condiciones fácticas del sector asegurador. En ese sentido, la normativa actual podría ser ineficaz en su aplicación para este segmento de la flota, lo que reproduce desigualdades normativas al no prever mecanismos alternativos y constituye una vulneración al principio de igualdad y no discriminación.

La comparación con experiencias internacionales muestra que algunos países han implementado soluciones intermedias, como seguros subsidiados, fondos de compensación o clubes P&I para cubrir riesgos excluidos del seguro comercial. Estas medidas permiten cumplir con estándares de seguridad marítima sin excluir a sectores tradicionales cuya actividad tiene relevancia socioeconómica.

En consecuencia, la discusión sobre este tema no solo compete al ámbito jurídico, sino también a la política pública. En el presente caso, el trato diferenciado que exime a la pesca artesanal pero no a la industrial, incluso cuando ambas utilizan cascos de madera, introduce una desigualdad normativa que no responde a diferencias objetivas en el riesgo, perpetuando la exclusión de un segmento de la flota que comparte la misma vulnerabilidad frente a los siniestros marítimos.

Conclusiones

A partir del análisis realizado se concluye que existe una evidente vulneración a los principios de seguridad jurídica, razonabilidad normativa e igualdad y no discriminación de los actores del sector marítimo-pesquero en el Ecuador. Ante la imposición de una contratación de seguros de responsabilidad civil para embarcaciones pesqueras industriales de madera, según lo requerido en el artículo 327 del Reglamento de la Ley de Navegación.

En la práctica, esta exigencia se enfrenta a un obstáculo estructural: el mercado asegurador nacional e internacional excluye a las embarcaciones de casco de madera por considerarlas de alto riesgo, dejándolas sin posibilidad de cumplir con los requisitos exigidos para operar legalmente. Esta situación no solo pone en riesgo la subsistencia económica de

los armadores industriales, también refleja una desconexión entre el marco legal y la realidad operativa del sector. Imponer obligaciones inadecuadas sin ofrecer mecanismos alternativos viables perpetúa desigualdades estructurales y excluye a un segmento importante del sistema marítimo nacional.

Ante esta realidad, se propone reformar el artículo 327 del Reglamento mencionado, incorporando mecanismos flexibles que se ajusten a la viabilidad económica y técnica de los armadores. Entre las alternativas sugeridas se encuentran: la aceptación de garantías bancarias o personales, seguros de vida del armador como respaldo ante siniestros, o el fomento de fondos de contingencia gestionados por asociaciones o gremios. En definitiva, resulta necesario armonizar el régimen jurídico ecuatoriano con los principios de razonabilidad, equidad normativa y adaptabilidad al contexto socioeconómico, garantizando así el desarrollo sostenible de la actividad marítimo-pesquera y la protección de los actores que la conforman.

Referencias

Akerlof, G. A. (1970). The Market for "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism. *The Quarterly Journal of Economics,, 84*(3). Retrieved Agosto 10, 2025, from https://www.sfu.ca/~wainwrig/Econ400/akerlof.pdf

Alvarado Garabí, G. A., & Mise Ávila, F. A. (2019). *Repositorio Institucional UG.* Retrieved Agosto 10, 2025, from Repositorio Institucional UG: https://repositorio.ug.edu.ec/items/fe99b0a8-9637-435c-8ec4-e96bd9aa7987

Apolinario Quintana, R., Caicedo, M., & Baque Mieles, J. (2017, Julio). Las regulaciones de los seguros y su efecto en el ámbito privado del Ecuador. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 15. Retrieved Agosto 10, 2025, from https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/regulacion-seguros-ecuador.html

BBVA. (2024, Octubre 15). *BBVA.* Retrieved Agosto 10, 2025, from BBVA: https://www.bbva.com/es/salud-financiera/los-seguros-cuantos-tipos-existen-y-cuanto-cuestan/

Cámara Nacional de Pesquería. (2017, Mayo 12). *Cámara Nacional de Pesquería*. Retrieved Agosto 10, 2025, from Cámara Nacional de Pesquería: https://camaradepesqueria.ec/quienes-somos/

Carbonell, M. (2021, Febrero 16). *Miguel Carbonell.* Retrieved Agosto 10, 2025, from Miguel Carbonell: https://miguelcarbonell.me/2021/02/16/que-es-la-seguridad-juridica/

Chávez Carpio, J. S. (2015). *Seguros de Casco y Maquinaria, su aplicación en una flota de remolcadores hasta 70 TON de T.E.* Guayaquil, Guayas, Ecuador: Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL). Retrieved Agosto 10, 2025

Chubb Seguros Colombia. (2020, Agosto 31). *Chubb Seguros Colombia.* Retrieved from Chubb Seguros Colombia: https://www.chubb.com/content/dam/chubb-sites/chubb-com/co-es/empresas/casco-y-navegacion/documents/pdf/CLACHUBB20180005%20-%20Poliza%20de%20Seguro%20de%20Casco%20y%20Navegacion.pdf

Franco Zárate, J. A. (2006). Los clubes de protección e indemnización (P&I clubs) y su operación a la luz del derecho colombiano. *Revista e-mercatoria*, 30-51. Retrieved Agosto 10, 2025, from https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3621960

García, A. (2021). *Lex Diarium.* Retrieved from Lex Diarium.

Instituto Público de Investigación de Acuicultura y Pesca. (2023). *Informe de Gestión Edición 2023.* Gestión, Guayaquil. Retrieved Agosto 10, 2025, from

https://institutopesca.gob.ec/wp-content/uploads/2024/04/Informe-de-Rendicion-de-Cuentas-IPIAP-2023-signed.pdf

Martínez Cumbrera, J. M., & Fajardo Garlobo, S. (2011, Septiembre 2). El Seguro Marítimo Perspectivas de su tramitación Granma. *Derecho y Cambio Social*, 37. Retrieved Agosto 10, 2025, from https://ojs.revistadcs.com/index.php/revista/article/view/1192/756

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2021). *Programa de Fortalecimiento de las Capacidades del Sector Pesquero Artesanal.* Subsecretaria de Recursos Pesqueros; Dirección de Pesca Artesanal. Retrieved Agosto 10, 2025, from https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2022/03/PROGRAMA-DE-FORTALECIMIENTO-DE-LAS-CAPACIDADES-DEL-SECTOR-PESQUERO-ARTESANAL-1.pdf

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2025, Agosto 10). *Servicios de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros*. Retrieved from Servicios de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros: https://srp.produccion.gob.ec/registro-nacional-de-embarcaciones/

Neptuno Escuela Náutica. (2023). *Tipos de materiales para cascos de veleros.* España. Retrieved Agosto 10, 2025, from https://www.neptuno.es/tipos-de-materiales-para-cascos-de-veleros

Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) . (1986). *Definición y clasificación de las embarcaciones pesqueras.* Via delle Terme di Caracalla, Roma, Italia. Retrieved Agosto 10, 2025, from https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/80e3f9eb-1b10-42e0-9c03-8774c734f5ff/content

Toledano Cordero, D., Roqueta Fernández, M., & Hernández Guzmán, S. (s.f.). El Seguro Marítimo. Especial Referencia a los Clubes de Protección e Indemnización. *Revista Jurídica Online de la Universidad Católica de Guayaquil*. Retrieved from https://www.revistajuridicaonline.com/wp-content/uploads/2011/12/30_195_a_220_el_seguro.pdf

Vásquez Palma, M. F., & Vidal Olivares, Á. (2017). Configuración de la prestación e incumplimiento del contrato de seguro en general y marítimo en particular. La resolución de las controversias en torno a la pretensión de cumplimiento específico. *Revista Ius et Praxis*, 511-554. Retrieved from https://www.scielo.cl/pdf/iusetp/v23n1/art14.pdf

Verenzuela Sánchez, Ó. J. (2009). *Los Clubes de Protección e Indemnidad (Clubes P&I).* San José, Costa Rica. Retrieved Agosto 10, 2025

Villagrán, L. (2016, Abril 9). *Villagrán Lara Abogados*. Retrieved Agosto 10, 2025, from Villagrán Lara Abogados: https://www.villagranlara.com/cobertura-de-responsabilidad-civil-en-el-seguro-maritimo-los-clubes-pi/

West Pandi. (s.f.). *West Pandi.* Retrieved Agosto 10, 2025, from West Pandi: https://www.westpandi.com/products/standard-covers/piracy-protection

Zavala Egas, J. (2011). Teoría de la seguridad jurídica. *Iuris Dictio*, 217-229. Retrieved Agosto 10, 2025, from https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/iurisdictio/article/view/709/781

Leyes y Documentos Legales

Corte Constitucional del Ecuador. (n.d.). Derecho a la igualdad y no discriminación. In C. C. Ecuador. Retrieved from https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhcnBldGE6J2VzY3JpdG8nLCB1dWlkOicxMjFlMmEzYS1iNjgwLTQ3ZTEtODQ1Zi1jZDU4YmQ0ZTAxYWYucGRmJ30=

Cuarto Registro Oficial Suplemento 472. (2021). *Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima.* Quito, Pichincha, Ecuador: Asamblea Nacional. Retrieved Agosto 10, 2025

Registro Oficial Suplemento 187. (2020). *Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura.* Quito, Pichincha, Ecuador: Asamblea Nacional. Retrieved Agosto 10, 2025

Registro Oficial Suplemento 497. (2019). *Código de Comercio.* Quito, Pichincha, Ecuador: Asamblea Nacional. Retrieved Agosto 10, 2025

SENTENCIA No. 2913-17-EP/23, 2913-17-EP/23 (Corte Constitucional Febrero 9, 2023). Retrieved Agosto 10, 2025, from https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhcnBldGE6J3RyYW1pdGUnLCB1dWlkOidmZTI4OTQ0ZC1jYzFhLTRjY2QtODgwOS04YmI4YThkMzNjMGYucGRmJ30=

SENTENCIA No. 72-20-IN/23, 72-20-IN/23 (Corte Constitucional Enero 25, 2023). Retrieved from https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhcnBldGE6J3RyYW1pdGUnLCB1dWlkOic3YjI5YWVhMS03MjNlLTRlMjUtYmI3MC0zMmMzZDk0MWNjYzIucGRmJ30=