UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

ESCUELA DE POSTGRADO EN DERECHO

TÍTULO:

Alcance del sistema mutual a través de los Clubes P&I, de cara a la cobertura de los seguros marítimos en el mercado asegurador ecuatoriano

Trabajo de titulación que se presenta como requisito
previo a optar el grado de Magíster en Derecho Marítimo, Puertos y Aduanas

Autores:

Abg. Rafaela Alejandra GONZÁLEZ ALBÁN

Abg. María Julia PALADINES ZAMORA

Samborondón, 30 de julio, 2023

Alcance del sistema mutual a través de los Clubes P&I, de cara a la cobertura de los seguros marítimos en el mercado asegurador ecuatoriano

Scope of the mutual system through the P&I Clubs, regarding marine insurance coverage in the Ecuadorian insurance market

Rafaela Alejandra GONZÁLEZ ALBÁN[1]
María Julia PALADINES ZAMORA[2]

Resumen

Mediante el artículo se pretende determinar si la cobertura de los seguros marítimos que se brindan en el mercado asegurador ecuatoriano, son suficientes para proteger los intereses de los armadores y empresas del sector marítimo. A partir de un análisis de la legislación ecuatoriana, se concluye que los Clubes P&I no se encuentran contemplados en la ley ni tampoco han sido tratados por la doctrina o jurisprudencia nacional, si no solo por pocos trabajos de investigación realizados por estudiantes universitarios. En consecuencia, luego de aplicar un enfoque metodológico cualitativo en el análisis del caso, concluimos que el seguro de casco y maquinaria siendo éste el principal que se oferta en el mercado asegurador ecuatoriano, es esencial para proteger la embarcación y su equipo contra daños y pérdidas materiales. Sin embargo, para cubrir riesgos adicionales y de mayor peso, así como reclamaciones frente a terceros en el desarrollo de la actividad marítima, las pólizas de clubes de P&I se vuelven fundamentales, ya que brindan una cobertura más amplia y específica para las responsabilidades civiles y otros riesgos asociados con el negocio marítimo y que ante una posible tendencia a la baja en la contratación de seguros marítimos en el país es importante estudiar la posibilidad y necesidad de la creación de un pequeño club ecuatoriano de P&I bajo la figura de una organización sin fines de lucro.

Palabras clave: Clubes de P&I; Seguros marítimos; Seguro de Casco y Maquinaria; seguros de responsabilidad civil

Abstract

The purpose of the article is to determine whether the marine insurance coverage provided by the Ecuadorian market is sufficient to protect the interests of shipowners and companies in the maritime sector. From an analysis of the Ecuadorian legislation, it is concluded that P&I Clubs are not contemplated in the law nor have they been discussed by Ecuadorian doctrine or case law, but only by a few research works carried out by university students. Consequently, after applying a qualitative methodological approach in the analysis of the case, we conclude that hull and machinery insurance, being the main insurance offered in the Ecuadorian insurance market, is essential to protect the vessel and its equipment against damages and material losses. However, to cover additional and heavier risks, as well as claims against third parties in the development of the maritime activity, the policies of P&I clubs become fundamental, since they provide a broader and more specific coverage for civil liabilities and other risks associated with the maritime business and that in view of a possible downward trend in the contracting of maritime insurance in the country, it is important to study the possibility of creating a small Ecuadorian P&I club under the figure of a non-profit organization.

Keywords: P&I Clubs; Hull and Machinery Insurance; Marine insurance; Liability insurance

[1] Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador. Universidad Católica Santiago de Guayaquil. rgonzalez6@uees.edu.ec
[2] Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador. Universidad Católica Santiago de Guayaquil. mpaladinesz@uees.edu.ec

Introducción

Antecedentes

El trabajo de titulación "Importancia de la suscripción a Clubes de Protección e Indemnización en la actividad marítima ecuatoriana" de Enrique Maldonado de la Universidad Santiago de Guayaquil trata sobre la problemática abordada en el presente trabajo de investigación, dentro de su tesis analiza la importancia de la suscripción por parte de propietarios y armadores de buques a clubes de protección e indemnización; así como su origen, cobertura, instrumentación y administración. Este autor concluye que el criterio de relevancia para unirse al club de P&I está determinado por el tipo de actividades llevadas a cabo por fletadores, armadores o propietarios de embarcaciones y su nivel de peligrosidad, las cuales pueden requerir una mayor protección en comparación con otras actividades de menor riesgo.

En el contexto de Ecuador, un país exportador, la importancia de unirse a este tipo de entidades está vinculada a la competitividad en los mercados internacionales para sus productos. Por esta razón, se considera necesario incorporar esta figura en la legislación nacional como una solución para aquellas situaciones o eventos que quedan sin cobertura o que no son completamente cubiertos por las pólizas existentes. (Maldonado, 2016)

Así mismo, los argumentos presentados por los autores José Sotomayor Vargas y Stefany Tapia Benalcázar (2021) en su trabajo de titulación "Seguros marítimos y la necesidad de una suscripción a clubes de protección e indemnización" coinciden en que la suscripción a los Clubes P&I, no solo depende de lo que el riesgo signifique sino más bien la importancia del negocio, además de que resaltan que el alcance de su cobertura es a nivel internacional.

En temas porcentuales, es importante enmarcar cómo se está manejando el mercado asegurador en el Ecuador. Para el año 2022, se emitieron alrededor de US$ 13.4 millones de dólares por concepto de prima neta en la rama de seguros marítimos, mientras que, hasta lo que va del año se han emitido alrededor de US$ 11.9 millones de dólares, existiendo así una variación del 11.4% (Revista Gestión, 2023). Asimismo, según análisis, la participación de este ramo en la Cartera de seguros Total pasó de 3,9% a 3,3% (Latino Insurance, 2023).

Problema

La ausencia de legislación clara sobre los sistemas mutuales marítimos en Ecuador también representa un obstáculo para establecer un club de P&I ecuatoriano. La creación y operación de un club de P&I requiere una base legal sólida y una regulación adecuada que

establezca el marco en el que puede operar. Sin esta legislación, es difícil para los posibles inversores o empresas marítimas considerar la creación de un club de P&I en el país.

Como resultado de estas limitaciones, las empresas y armadores ecuatorianos pueden enfrentar dificultades para obtener una cobertura adecuada para los riesgos específicos que los seguros de P&I cubren, esto puede dejarlos expuestos a responsabilidades significativas y costos inesperados en caso de incidentes marítimos o accidentes. Por tanto, el problema jurídico que buscamos resolver por medio del presente trabajo de titulación consiste en determinar si; ¿existiría o no, la necesidad de la implementación de Clubes de P&I en el país; y como podría ser su forma de aplicación?

Importancia y justificación

En Ecuador, la póliza de casco y maquinaria ofrecida por el mercado convencional de seguros, no es suficiente. Existen muchos otros riesgos que deben ser protegidos, y para ello está la institución del Club P&I. Por esta razón, sería relevante resaltar la importancia de poder considerar la figura de los clubes P&I con mayor fuerza en el mercado ecuatoriano; las contingencias que cubren son de gran ventaja para el comercio nacional y aumentan la competitividad en la comunidad internacional.

Los principales beneficiarios del presente artículo son los propietarios de naves o armadores pues son ellos quienes tienen que asumir la gran responsabilidad que traen consigo los riesgos de ejercer la actividad marítima en el Ecuador y necesitan tener posibilidades ante la falta de protección suficiente que ofrece el mercado asegurador ecuatoriano con los seguros de casco y maquinaria y su forma de ejecución bajo el marco normativo del Ecuador.

Objetivo general

Determinar la utilidad actual de incorporar el aseguramiento mutual a través de la figura de los Clubes de P&I, como institución del derecho marítimo en la legislación ecuatoriana, en virtud de la limitada cobertura de riesgos que proporcionan las pólizas de seguros de casco y maquinaria a las embarcaciones ante los siniestros marítimos.

Para lograr este propósito, se llevará a cabo una encuesta dirigida a los armadores, quienes son actores clave en la industria marítima, con el fin de determinar si existe o no la necesidad de implementar Clubes de P&I en el país y cómo podría ser su aplicación.

Objetivos específicos

1. Identificar la naturaleza y el alcance del aseguramiento mutual en la institución de los clubes de P&I.
2. Identificar el alcance de los seguros marítimos en la actividad marítima en el Ecuador.

3. Explicar la utilización y necesidad de la cobertura de responsabilidad civil que tienen los clubes de P&I para buques de bandera ecuatoriana.

Marco de referencia

Marco teórico

El autor Javier Franco Zárate (2006), realiza un estudio respecto a la naturaleza del sistema mutual de los clubes de P&I, y su diferencia con los contratos de seguros ordinarios dentro de la normativa colombiana. Asimismo, estudia la cobertura de protección e indemnización ante riesgos que surgen de la actividad marítima, y el alcance que tienen estos clubes respecto a la responsabilidad civil de los asegurados ante terceros, víctimas de los daños.

Este autor concluye que, la naturaleza de la cobertura sistema mutual es subsidiaria a los seguros tradicionales, coexistencia que debería ser alentada y respaldada por el Estado debido a los múltiples beneficios que otorga al asegurado, por lo que deben crearse normas que permitan la operación de los Clubes P&I, sin menoscabar los derechos de las compañías aseguradoras.

Marco conceptual

Sistema mutual

Cuando se habla de seguros en la actualidad, es posible hablar de dos tipos: seguros a prima fija y seguros mutuales.

La Organización de las Naciones Unidas (1982) señala que:

> El seguro mutuo supone un grupo de personas o de sociedades que convienen de antemano en contribuir a compensarse recíprocamente las pérdidas que puedan sufrir. En otras palabras, cada miembro del grupo es, en cierto modo, asegurador de cada uno de los demás miembros. Cuando un miembro sufre una pérdida, todos los demás contribuyen con arreglo a cuotas fijadas mediante una fórmula establecida de antemano, con lo que la pérdida se distribuye equitativamente entre todos ellos. Como las contribuciones se realizan únicamente para compensar las pérdidas efectivamente registradas, en el seguro mutuo no existen ninguna intención, al contrario de lo que sucede en el seguro comercial, de acumular beneficios (que, de todas formas, sólo percibirían los miembros). (p. 10)

Seguros marítimos

El autor Johnny Chávez (2015) respecto al seguro marítimo indica que:

> Es pionero en el campo de los seguros en general: los primeros riesgos asegurados fueron los de la navegación. Los estudiosos de la historia sitúan su origen en la Edad Media como consecuencia del tráfico marítimo en el Mediterráneo y como producto de la prohibición, por parte de la Iglesia Católica, del préstamo a la gruesa, cuyas retribuciones considero usureras. El préstamo a la gruesa consistía en un pago anticipado del riesgo por parte del prestamista al dueño del buque o la mercancía, de

> manera que, si la expedición no llegaba a buen puerto, no se devolvía el pago; si no ocurría ningún siniestro, el prestamista recobraba la suma anticipada. (p. 2).

De acuerdo con Pfeffer (1978), respecto al contrato de seguro marítimo:

> (…) se puede definir como aquel por el cual un asegurador conviene con el asegurado en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete a cubrir, en consecuencia, la indemnización pactada, y el asegurado se obliga a pagar como contraprestación, una cantidad que recibe el nombre de prima (p. 6).

Este concepto, permite aterrizar el alcance de los contratos de seguro marítimo pues proporciona una definición clara y concisa de la figura y permite limitar la naturaleza de los seguros marítimo y la enmarca en "riesgos marítimos"; lo cual está relacionado únicamente con operaciones y transporte marítimo.

Clubes de Protección e Indemnidad (Clubes de P&I)

Los clubes de P&I o también llamados mutuas aseguradoras consisten en asociaciones de armadores y surgen para satisfacer la necesidad de un seguro complementario al ya contratado por los armadores dentro del mercado de seguros tradicional u ordinario (que en sus inicios estaba principalmente conformado por Lloyd's y otras compañías de seguros en Londres). Toman gran relevancia ya que aseguran una serie de riesgos que el asegurador común no desea o no puede cubrir. Su función principal es asegurar las responsabilidades de los armadores frente a terceros, es decir, frente a personas que no son sus empleados, así como en lo que respecta a propiedades pertenecientes a otros (Hill, 1992).

El ámbito de acción de esta institución es brindar protección frente a los riesgos asociados a la actividad comercial marítima. Funciona de manera particular como un seguro mutuo, característica que ha llevado a esta entidad a posicionarse como el principal competidor de los seguros marítimos con primas fijas (Simone, 2002).

El autor Javier Andrés Franco (2006) define a los Clubes de Protección e Indemnidad como:

> Asociaciones o cooperativas de armadores y propietarios de buques que se asocian bajo un esquema mutual sin fines de lucro, con el propósito de cubrir colectivamente las reclamaciones y responsabilidades en que puedan verse incursos, atomizando de esta manera las consecuencias adversas que surjan como consecuencia de la realización de un evento riesgoso propio de la actividad marítima que ejecutan (p. 2)

Seguro de responsabilidad civil

Para el autor Núñez del Prado (2017) el seguro de responsabilidad civil:

> Protege el patrimonio del asegurado, considerado en abstracto, de los posibles pasivos que puedan surgirle como consecuencia de casos de responsabilidad civil. El "bien asegurado", por emplear una terminología familiar al seguro, sería, por consiguiente, el patrimonio del asegurado —presente o futuro— contra los daños que pudieran causarle reclamaciones por daños y perjuicios, sean éstas justificadas o injustificadas; ya que debe tenerse en cuenta que incluso las reclamaciones injustificadas, pueden suponer disminuciones patrimoniales, al obligar a la persona a quien se le reclama, a una serie de gastos necesarios para su defensa; y esto también es parte de la protección que brinda el seguro de responsabilidad civil. (p. 151)

Para el autor Núñez del Prado (2017) el seguro de responsabilidad civil "protege el patrimonio del asegurado … (presente o futuro) contra los daños que pudieran causarle reclamaciones por daños y perjuicios, sean éstas justificadas o injustificadas…" (p.151)

Este contrato de acuerdo al doctrinario Enrique Barros (2006) tiene por objeto que "el asegurador pague al asegurado, o por cuenta de éste, las indemnizaciones a que resultare obligado respecto de terceros por los daños y perjuicios objeto de la cobertura". (p. 1073)

Seguro de casco y maquinaria

El seguro de casco y maquinaria está a dirigido a armadores, empresas de remolcadores, empresas de servicios auxiliares portuarios, astilleros y empresas auxiliares de construcción naval; tiene como finalidad asegurar el casco de la embarcación y otros elementos contra los riesgos propios de la navegación, para asegurar que las pérdidas causadas por los daños sean repuestas (Diario del Exportador, 2023).

Marco legal

Según el Código de Comercio en su art. 1171 respecto al objeto de los seguros marítimos indica que este es el de "… indemnizar al asegurado … la pérdida o daño que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una travesía marítima, fluvial, lacustre, o en canales interiores, incluyendo o no riesgos durante tramos relacionados con otro tipo de transporte" (p. 173-174).

Sobre este artículo es importante indicar que su pertinencia es para comprender el alcance de la protección de los seguros marítimos en el Ecuador y que estos se limitan a la *cosa asegurada* más no a los demás riesgos que se encuentran incluidos en una travesía marítima, a diferencia de lo que se cubre en póliza de un club de P&I.

Análisis

La figura de los clubes de P&I y de los seguros marítimos en general siempre ha sido primordial al momento de hablar de la navegación. El mercado asegurador ordinario o tradicional se maneja principalmente bajo el pago de una prima fija y tiene mayormente un enfoque de negocio y fin de lucro, en cambio la institución de los clubes al nacer de los

propios armadores y de sus necesidades, tienen un fin más personal y directo ante los verdaderos riesgos y preocupaciones en el mercado marítimo.

Con el paso del tiempo y el avance acelerado de la tecnología, la flota mercante mundial ha aumentado su capacidad exponencialmente, facilitando así el transporte de mercancías alrededor del mundo. Sin embargo, esto ha significado de igual forma un aumento en los riesgos y responsabilidades que cada uno de los propietarios y/o fletadores de buques han tenido que asumir (considerando también los diferentes peligros inherentes a las travesías marítimas relacionados a los cambios climáticos) para continuar con el desarrollo de esta actividad de comercio.

En el ámbito de seguros marítimos, la póliza principal que se ofrece es la de casco y maquinaria, la cual se enfoca en proteger a la embarcación en sí misma y sus componentes (casco, maquinaria y equipos) contra daños materiales que puedan ocurrir en la navegación, pero excluyen expresamente dentro sus pólizas a reclamaciones frente a terceros, a diferencia de la naturaleza de los seguros de responsabilidad civil en general. En consecuencia, hay varios riesgos significativos que no quedan cubiertos.

Es en este punto, donde toma principal e inequívoca importancia la participación de los clubes de P&I como un seguro complementario respecto de los riesgos y reclamaciones que no son cubiertos por los seguros marítimos tradicionales; pues, como se ha mencionado, sus principales características son las de ser de carácter complementario y de responsabilidad frente a terceros; pero, a diferencia de los seguros de responsabilidad civil, solo cubren pérdidas específicas que deben estar numeradas en la póliza.

Asimismo, se ha podido verificar que en el mercado asegurador ecuatoriano existe una tendencia a la baja respecto a la contratación de seguros marítimos por parte de armadores, reforzando así la teoría de la importancia y relevancia de los clubes de P&I en el Ecuador, existiendo de tal forma la necesidad de contar con una protección eficaz para la actividad marítima.

La institución de los clubes de P&I no se encuentra contemplada como tal en la normativa legal ecuatoriana pues, tampoco forma o es considerada como una institución que pertenece al sistema de seguros. La doctrina, ha indicado que la figura bajo la cual se desarrollan los clubes es la de una asociación, entonces bien podría darse su creación en el Ecuador, como una organización sin fines de lucro, cuyos principales miembros serían armadores y/o transportistas del ámbito marítimo y podría estar adscrita al Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, como órgano competente estatal.

Si bien es cierto, la flota ecuatoriana tiene una importante participación en el sector pesquero y de turismo (refiriéndonos netamente a la de armadores ecuatorianos y no empresas extranjeras), no sería de un tamaño trascendental para que los propietarios quieran asegurar sus naves pagando pólizas altas que cubran riesgos limitados (aludiendo a las de casco y maquinaria) o la de pagar cuotas a los clubes internacionales de P&I, que de igual forma son de alto costo. Sin embargo, independientemente del tamaño o de la cantidad de viajes/zarpes que se realicen, los riegos no se minimizan, por lo que no deja de ser importante la protección que podría brindar un Club de P&I ecuatoriano, el cual cubriría riesgos de menor peligro, pero que son de carácter común dentro de la actividad marítima en aguas ecuatorianas.

En el Apéndice 1 (Resultado de cuestionario) se presenta los resultados de la encuesta realizada a seis armadores sobre los seguros marítimos y Clubes P&I en el Ecuador, y arrojan que el 83% tienen aseguradas sus naves, 3 de los encuestados tienen su nave con seguros de casco y maquinaria, debido a su precio y experiencia así como por la accesibilidad de sus precios; y, 2 de los encuestados por Clubes P&I para cubrir riesgos relacionados a su actividad específica de comercio (faena de pesca), así como por los altos riesgos financieros que intervienen en la actividad. En cuanto a la satisfacción del seguro contratado el 100% está conforme, pero el 60% quisiera una cobertura más amplia. Finalmente, todos los encuestados coinciden en que es necesaria la creación de Clubes P&I en el Ecuador ya que el acceso a ellos es muy limitado y su precio poco accesible, así como por la necesidad de mayor cobertura.

Esta encuesta evidencia que, en efecto, existe conocimiento en el sector marítimo sobre los Clubes P&I y su cobertura, pero no muchos armadores o navieras pueden acceder a la suscripción del mismo debido a su precio, por lo que se limitan a asegurar el casco y la maquinaria de la nave ante cualquier siniestro, exponiéndose a diversos riesgos y consecuencias potenciales que pueden tener un impacto financiero y legal significativo.

Conclusiones

Respecto al objetivo general, con lo analizado en el presente artículo, se logró determinar que considerando que hay ciertos riesgos esenciales que no son cubiertos por la principal póliza que se ofrece en el mercado asegurador ecuatoriano (casco y maquinaria), así como la tendencia a la baja en la contratación de seguros marítimos en general, sería de mucha utilidad que se pueda incorporar la figura de un Club de P&I local, para ampliar la protección ante los siniestros marítimos, mediante la figura de una organización sin fines de lucro con aportes proporcionales a la capacidad económica de sus miembros (armadores).

La principal limitación en el presente artículo, considerando que se trataba de un artículo de investigación a nivel local, a más de limitados trabajos de titulación, hay un nulo número pronunciamiento de jurisprudencia y doctrina ecuatoriana sobre la figura de los clubes de P&I y su naturaleza, lo cual motivó a la necesidad de profundizar en estos aspectos, así como en la participación de armadores en este trabajo.

Los Clubes de P&I, no dejan de considerarse como un seguro complementario a aquellos seguros marítimos tradicionales, por lo que no es conveniente disminuir la importancia de contratar estos últimos en las actividades marítimas. La combinación de ambas pólizas puede ofrecer una protección completa y adecuada para la industria marítima, sobre todo porque las pólizas de casco de maquinaria no cubren suficientes e importantes riesgos y reclamaciones frente a terceros en el desarrollo de la actividad marítima, a diferencia de las pólizas de clubes de P&I.

El gobierno ecuatoriano, por medio de las autoridades competentes, podrían considerar promover y facilitar la creación de un club de P&I local mediante la implementación de legislación y regulaciones especializadas, las cuales establezcan los requisitos y estándares necesarios para la formación y operación del club, así como los procedimientos para obtener el reconocimiento oficial por parte del gobierno.

Como recomendación, la próxima línea de investigación debe estar encaminada a analizar detalladamente la posibilidad de una colaboración estrecha entre el gobierno, la industria marítima y expertos en seguros marítimos y de responsabilidad civil para el establecimiento de un club de P&I local. Esta iniciativa podría representar un paso importante para fortalecer la industria marítima de Ecuador y proteger sus intereses en el ámbito nacional e internacional.

Referencias bibliográficas

Actuaria. (26 de octubre de 2022). Actua Asesoramiento Estratégico. Obtenido de https://actuaria.com.ec/es/evolucion-de-los-principales-actores-en-el-mercado-de-seguros/#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202021%2C%20un,aseguradoras%20que%20operaron%20ese%20a%C3%B1o.

Barros Bourie, E. (2006). *Tratado de Responsabilidad Extracontractual*. Santiago, Chile: Editorial Jurídica de Chile, Primera Edición, ISBN 956-10-1731-8, pág.1073.

Blas Simone, O. (2002). *Seguros Marítimos*. Buenos Aires, Argentina: La ley.

Calzada Conde, M.A. (2005): *El seguro de responsabilidad civil*. Cizur Menor, España: Aranzadi, pág. 21.

Chávez, J. (2015) *Seguro de casco y maquinaria, su aplicación en una flota de remolcadores de T.E. (tesis de grado)*. Espol, Guayaquil, Ecuador. Obtenido de http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/37017?locale=es

Diario del Exportador. (9 de marzo de 2023). Diario del Exportador. Obtenido de https://www.diariodelexportador.com/2023/03/conoce-el-seguro-de-casco-maritimo-y-su.html

Franco, J. A. (2006). *Los Clubes de Protección e Indemnización (P&I CLUBS) y su operación a la luz del Derecho Colombiano*. Revista Mercatoria, 5. Recuperado el 16 de agosto de 2021, de https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3621960

Fundación Mapfre. (s.f). Diccionario de Seguros. Obtenido de Fundación Mapfre: https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/seguro-maritimo/

Gower, L. (1979). *Los principios de Gower del derecho de sociedades moderno*. 4ta. Por LCB Gower.

Hill Prados, M.C. (1992). *Los Clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*. Zaragoza, España: Ed. J.M Bosch S.A., pág. 49-51

Pfeffer, I. (1978). *Perspectivas del Seguro*. Madrid, España: Ed. Mapfre S.A., pag. 6.

Latino Insurance. (8 de Julio de 2023). Latino Insurance. Obtenido de Boletines Latino Insurance: https://boletines.latinoinsurance.com/mercado-para-el-ramo-casco-maritimo-y-aereo-bajo-6-7-3-visto-12ms

Maldonado, X. E. (2016). *Importancia de la suscripción a Clubes de Protección e Indemnización en la actividad marítima ecuatoriana.* Guayaquil, Ecuador: Universidad Católica Santiago de Guayaquil.

Mapfre Seguros. (2023). Mapfre. Obtenido de Riesgos Especiales: https://www.mapfre.com.ec/seguros-riesgos-especiales/casco-buque/

Núñez del Prado, A. (2017). *Los Secretos de los Seguros*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú. pág. 151.

Oms, E. A. (junio de 2008). SAIJ. Obtenido de Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Argentina: http://www.saij.gob.ar/doctrina/dacf080046-oms-seguros_maritimos_introduccion_clubes.htm

Sarmiento, D. E. (2018). *Facilidades comerciales aplicadas a la contratación asertiva del seguro de casco marítimo y protección ambiental-ecuador*, Guayaquil, Ecuador: Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil.

Sotomayor, J. A., & Tapia, S. J. (2021). *Seguros marítimos y la necesidad de una suscripción a clubes de protección e indemnización*. Guayaquil, Ecuador: Universidad Católica Santiago de Guayaquil.

Villagrán, L. (9 de abril de 2016). Publicaciones. Obtenido de Villagrán Lara Abogados: http://www.villagranlara.com/cobertura-de-responsabilidad-civil-en-el-seguro-maritimo-los-clubes-pi/

Referencias Marco legal

Asamblea Nacional del Ecuador. (2019). *Código de Comercio*. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 497.

Apéndice I

Sumario sobre los cuestionarios

Para las encuestas se empleará una adaptación del Método Delphi, que es un sistema que se basa en el uso estratégico de las opiniones de un grupo de expertos sobre un tema en particular, en este caso sobre los seguros marítimos y clubes de P&I en el mercado asegurador ecuatoriano. Los 6 expertos fueron elegidos tomando en cuenta que son propietarios de naves (armadores) y son aquellos que principalmente quienes tienen que correr con los riesgos de la actividad marítima.

Resultados

Pregunta cerrada

Primera Pregunta: ¿Se encuentra su nave asegurada?

Si: 5

No: 1

No Responde:

Quiere decir que la mayoría de armadores considera importante asegurar su nave.

Preguntas abiertas

Segunda Pregunta: En caso de haber contestado "SI" ¿Qué tipo de seguro tiene?

Club P&I: 2

Casco y maquinaria: 2

No Responde: 2

Implica que el 50% de los encuestados tiene mayoritariamente asegurada su nave únicamente por casco y maquinaria. Uno de los encuestados contestó incorrectamente.

Tercera Pregunta: ¿Por qué escogió este tipo de seguro para su nave?

Para cubrir todo riesgo en faenas de pesca: 1

Experiencia: 1

Por contaminación e indemnización: 1

Por los altos riesgos financieros que intervienen en la actividad marítima: 1

Tiene un precio accesible: 1

No Responde: 1

Según los resultados de la encuesta, los armadores tienen diversos motivos para asegurar sus naves, los cuales están estrechamente relacionadas y varían de acuerdo a la naturaleza de su actividad económica.

Pregunta cerrada

Cuarta Pregunta: ¿Está Usted conforme con la cobertura de este seguro o le gustaría que sea más completo?

Estoy conforme: 2

Estoy conforme, pero quisiera que fuera más completo: 3

No Responde: 1

Esta respuesta implica en su mayoría que existe cierta inconformidad con las coberturas de los seguros brindados.

Pregunta Cerrada

Quinta Pregunta: ¿Conoce Usted sobre la existencia de los Clubes P&I?

Si: 6

No:

No Responde:

Esta pregunta es importante para afirmar que los principales usuarios o responsables de los siniestros en la actividad marítima, tienen conocimiento sobre la existencia de los clubes y que pueden optar por este tipo de protección.

Pregunta abierta

Sexta Pregunta: Si su respuesta fue "Si". ¿Cree que es necesaria la incorporación de los Clubes P&I en el Ecuador, por qué y cómo?

Si: 5

No: 1

Motivos:

Para tener más respaldo porque su cobertura es más amplia: 3

Porque su acceso es limitado y precio inaccesible: 3

Los expertos considerarían relevante incorporar en el mercado asegurador ecuatoriano la figura de los clubes de P&I.

Conclusiones:

- La mayoría de los armadores prefieren tener su nave asegurada.
- Los armadores no tienen como seguro complementario adicional del de casco y maquinaria a las cobertuas que ofrecen los clubes de P&I, ya que se observa que tienen el uno o el otro.
- Los seguros marítimos contratados dentro del mercado asegurador, no serían suficientes para cubrir los riesgos que se plantean en la actividad marítima.

- Se considera importante la creación e implementación de un club de P&I a nivel ecuatoriano.

Acciones:

- Plantear a las aseguradores el mejoramiento de sus coberturas pues serían insuficiente los riesgos que se estarían cubriendo.
- Plantear a nivel privado o público el estudio de la creación de un club ecuatoriano de P&I para completar al poco aseguramiento que habría.

Resultados:

- Alta protección y aseguramiento de las naves.
- Inconformidad respecto de cierta cobertura de los seguros marítimos contratatados.
- Conciencia y convencimiento sobre la creación de un club ecuatoriano de P&I considerando que el acceso a los que existen actualmente es limitado y precio innacesible.

Para el Texto Principal:

Los resultados de la encuesta realizada a seis armadores sobre los seguros marítimos y Clubes P&I en el Ecuador, y arrojan que el 83% tienen aseguradas sus naves, 3 de los encuestado tiene su nave con seguros de casco y maquinaria, debido a su precio y experiencia así como por la accesibilidad de sus precios; y, 2 de los encuestados por Clubes P&I para cubrir riesgos relacionados a su actividad específica de comercio (faena de pesca) así como por los altos riesgos financieros que intervienen en la actividad. En cuanto a la satisfacción del servicio de seguro contratado el 60% está conforme, pero quisiera una cobertura más amplia y el 40% está conforme. Finalmente, todos los encuestados coinciden en que es necesaria la creación de Clubes P&I en el Ecuador ya que el acceso a ellos es muy limitado y su precio poco accesible, así como por la necesidad de mayor cobertura.

Apéndice 2
Tabulación de preguntas de cuestionario

Pregunta 1: ¿Se encuentra su nave asegurada?

Respuesta	Cantidad	Porcentaje
SI	5	83%
NO	1	17%
Total	6	100%



Gráfico 1

Pregunta 4: ¿Está Usted conforme con la cobertura de este seguro o le gustaría una cobertura más amplia?

Respuesta	Cantidad	Porcentaje
Estoy conforme	2	40%
Estoy conforme, pero quisiera una cobertura más amplia	3	60%
Total	5	100%

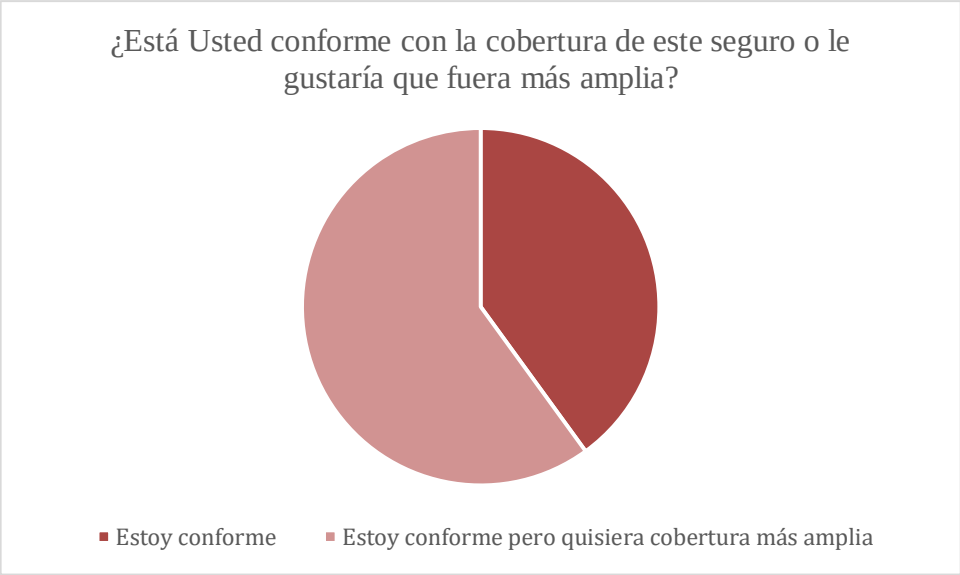


Gráfico 2

Pregunta 5: ¿Conoce usted de la existen de los clubes de P&I?

Respuesta	Cantidad	Porcentaje
SI	6	100%
NO		
Total	6	100%

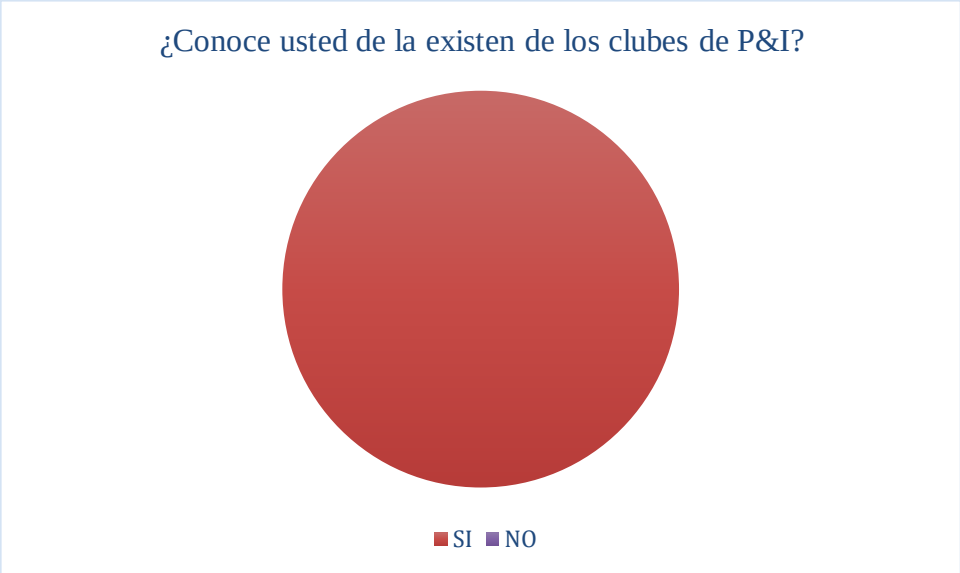


Gráfico 3