



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

TEMA:

**Los Riesgos en el Contrato de Seguro Marítimo: aspectos
relevantes de la cobertura de los mismos**

AUTORA:

Valladares Salinas, Teresa Michelle

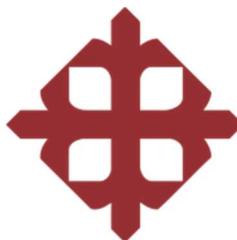
**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República
del Ecuador**

TUTOR:

Ab. Álvarez Torres, Andrea Alejandra

Guayaquil, Ecuador

29 de agosto del 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Valladares Salinas, Teresa Michelle**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTORA

f. _____

Ab. Álvarez Torres, Andrea Alejandra

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Ab. Lynch de Nath, María Isabel

Guayaquil, a los 29 días del mes de agosto del año 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Valladares Salinas, Teresa Michelle**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Los Riesgos en el Contrato de Seguro Marítimo: aspectos relevantes de la cobertura de los mismos**, previo a la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 29 días del mes de agosto del año 2016

LA AUTORA:

f. _____
Valladares Salinas, Teresa Michelle



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

AUTORIZACIÓN

Yo, **Valladares Salinas, Teresa Michelle**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Los Riesgos en el Contrato de Seguro Marítimo: aspectos relevantes de la cobertura de los mismos**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 29 días del mes de agosto del año 2016

LA AUTORA:

f. _____
Valladares Salinas, Teresa Michelle

REPORTE URKUND



Urkund Analysis Result

Analysed Document: TERESA VALLADARES final.docx (D21516343)
Submitted: 2016-08-27 03:24:00
Submitted By: maritzawright@yahoo.com
Significance: 2 %

Sources included in the report:

Catherine Arroyo Trabajo de Titulación (FINAL) (1).doc (D21491867)
<http://s5b3f2fd463fa3f7a.jimcontent.com/download/version/1426504692/module/7217082375/name/CIF%20-%20Cost,%20Insurance%20and%20Freight.pdf>
http://www.fasecolda.com/index.php/download_file/view/6469/1715/

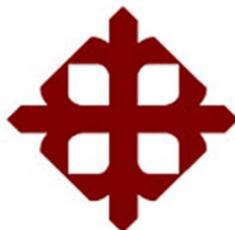
Instances where selected sources appear:

6

DEDICATORIA

*A Dios, por permitirme alcanzar este sueño tan anhelado y a mis
padres y hermanos por su apoyo incondicional.*

Michelle Valladares Salinas



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Ab. Álvarez Torres, Andrea
TUTOR

f. _____

Ab. Lynch de Nath, María Isabel
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Ab. Reynoso Gaute de Wright, Maritza
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

Facultad: Jurisprudencia
Carrera: Derecho
Periodo: UTE A-2016
Fecha: 28 de agosto del 2016

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado “**Los Riesgos en el Contrato de Seguro Marítimo: aspectos relevantes de la cobertura de los mismos**”, elaborado por la estudiante **Teresa Michelle Valladares Salinas**, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **10 (diez)**, lo cual lo califica como ***APTO PARA LA SUSTENTACIÓN***.

Ab. Álvarez Torres, Andrea Alejandra

ÍNDICE

ÍNDICE.....	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCCIÓN.....	12
1.1. Derecho Marítimo.....	13
1.2. Estructura jurídica del derecho marítimo.....	13
1.2.1. Estructura jurídica internacional.....	14
1.2.3. Estructura jurídica nacional.....	15
1.3. Contrato de seguro marítimo.....	16
1.3.1. Clasificación de seguros marítimos.....	17
1.3.2. Elementos del Contrato Marítimo.....	20
1.4. Riesgos y cobertura en el contrato de seguro marítimo.....	21
1.4.1. Tipos de perdidas cubiertas.....	22
1.4.2. Política de riesgos especiales.....	24
1.4.3. Garantías y condiciones contractuales del seguro marítimo.....	25
1.5. El Riesgo en los contratos de seguros marítimos.....	25
1.5.1. Efectos del contrato de seguro.....	32
1.5.2. Síntesis del riesgo en contratos de seguro marítimo.....	33
CONCLUSIONES.....	35
REFERENCIAS.....	36
DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN.....	38

RESUMEN

En el presente documento, se analizan los riesgos dentro del contrato de seguro marítimo; al igual que los antecedentes y elementos esenciales de este último, siendo este un a subespecie de los seguros de transporte de gran trascendencia al cubrir los distintos riesgos humanos o de la naturaleza que ofrece la navegación marítima. Para ello, se identificaron los tipos de riesgos y pólizas de seguros existentes que ofrece el mercado marítimo actualmente. La navegación marítima desde sus principios ha sido considerada un medio de transporte comercial, como también un vínculo de comunicación entre los continentes. Sin embargo, el mar siempre ha sido visto como un ambiente inseguro y aventurado para la navegación. Así, el Derecho Marítimo en nuestra legislación se muestra como una rama del Derecho Mercantil, que regula las relaciones jurídicas que se derivan del comercio marítimo y de la navegación en general, en donde el hombre al igual que su embarcación se enfrenta a grandes riesgos como averías gruesas, averías simples, abordaje y naufragio los cuales también son objeto del presente estudio.

Palabras claves: Derecho, marítimo, transporte, comercial, mercantil, navegación.

ABSTRACT

In this document, the risks within the marine insurance contract are analyzed; like the background and essential elements of the latter, being this a subspecies of the transportation of great importance to cover different human or nature that provides marine navigation risks. To do so, the types of risks and existing insurance policies offered by the maritime market currently identified. Maritime navigation since its inception has been considered a means of commercial transportation, as well as a communication link between the continents. However, the sea has always been seen as an unsafe and risky environment for navigation. Thus, the maritime law in our legislation is shown as a branch of commercial law, which regulates legal relations arising from maritime commerce and navigation in general, where man like your boat is facing great risks as general average, simple faults, collision and sinking which are also the subject of this study.

Keywords: law, maritime, transportation, commercial, commercial, navigat

INTRODUCCIÓN

El Derecho Marítimo es de origen antiguo. Tradicionalmente conocido como el Derecho del Mar, como cualquier otra rama jurídica, es el producto de las necesidades del hombre, que tiene como fin regular las relaciones entre los comerciantes dedicados al giro de negocio de transporte e intercambio de bienes y servicios mediante la navegación. Este tipo de actividad, al igual que el buque, su tripulación y su cargamento están expuestos a varios contingentes que conllevan pérdidas económicas y daños de gran cuantía económica, por lo que se considera un medio de transporte inseguro pero a su vez es el medio de transporte comercial que genera mayor dinámica económica.

A consecuencia de lo antes dicho, el comerciante marítimo desde la antigua Grecia, llegando a Roma, ha sido víctima de robos de cargamentos realizados por piratas o por sus propios tripulantes del buque, como también de los fenómenos naturales los cuales han hecho imposible en muchas ocasiones que culmine con éxito el transporte contratado, por lo que buscando eximirse de la responsabilidad de los peligros que se atraviesa en el mar se creó la figura jurídica del Contrato de Préstamo a la Gruesa, siendo este el antecedente del Contrato de Seguro Marítimo, pero no obstante en nuestro actual mercado marítimo, el Contrato de Préstamo a la Gruesa, ha caído en el olvido, subsistiendo solamente en nuestra legislación como una institución jurídica sin mayor relevancia en la praxis diaria del derecho.

El comercio marítimo y la navegación no se podrían desarrollar sin la existencia de un seguro que cubran los posibles riesgos a los que esta propenso el comerciante marítimo en el desarrollo de esta actividad, por lo que el mercado actual de las empresas de seguros, han creado una variedad de pólizas de seguros para las empresas navieras.

DESARROLLO

1.1. Derecho Marítimo

El derecho marítimo es un cuerpo de leyes, convenciones y tratados que rigen las actividades de la empresa privada internacional o navegación de embarcaciones de los Estados u otras funciones relacionadas con las normativas del mar y sus repercusiones en aguas abiertas (Wilmot, 2014). Las leyes que rigen las naciones en aguas nacionales, frente a aguas internacionales se consideran derecho internacional público y que se conoce como la Ley de los mares, por lo que el derecho marítimo también se conoce como derecho del mar (Morales, 2013).

1.2. Estructura jurídica del derecho marítimo

Hoy en día la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 proporciona la estructura jurídica necesaria para el desarrollo adicional de la base legislativa para la gestión de zonas costeras (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982). Las disposiciones, prácticas más significativas de este Convenio para un sistema de gestión integrada de las zonas costeras son los siguientes:

- Límites espaciales de la zona costera, en vista de las diferencias en las fronteras de las aguas marinas internas (incluyendo aguas históricas);
- Contenidos legales y los regímenes del mar territorial y la zona contigua;
- Legalidad de la extensión del territorio de las zonas costeras en un estrecho utilizado para la navegación internacional;
- Matices legales de la terminología convencional ("contiguo", "adyacente", "continuo");
- Consecuencias jurídicas internacionales de "estrecha" y la interpretación "amplia" por el legislador del Estado costero de las nociones de "manejo costero" y "zona costera".

En la actualidad, el Derecho Marítimo incluye tanto las normas de Derecho interno, en referencia a diversas ramas del derecho (civil, administrativo, penal, etc.), y las normas del derecho internacional público y privado internacional (Rojas, 2013).

Por lo tanto, se ha acordado que la moderna Ley Marítima debe tener tres componentes:

- Ley Nacional;
- Derecho internacional público;
- Derecho internacional privado.

En las legislaciones actuales, el derecho marítimo se rige por un código separado y es una jurisdicción separada de las leyes nacionales. La Naciones Unidas, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), ha emitido numerosas convenciones que pueden ser ejecutadas por las armadas y las guardias costeras de los países que han firmado el Tratado para esbozar estas reglas (Organización Marítima Internacional, 2010).

El derecho marítimo regula muchas de las reclamaciones de seguros relativos a los buques y carga, materia civil entre los armadores, marineros, pasajeros, y piratería. Además, el derecho marítimo regula el registro, licencia y procedimientos de inspección de los buques y contratos de transporte, seguros marítimos y transporte de mercancías y pasajeros (Codificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2012).

1.2.1. Estructura jurídica internacional

Organización Marítima Internacional, OMI

La OMI se creó en 1958 y es responsable de asegurar que los convenios marítimos internacionales existentes se mantengan hasta la fecha, así como desarrollar nuevas convenciones siempre y cuando surja la necesidad. Hoy en día, hay docenas de convenciones que regulan todos los aspectos del comercio marítimo y transporte mercante (American Geological Institute, 2012).

La OMI identifica tres de estas como sus principales convenciones, y son:

1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
2. Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques.
3. Convención Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

Estas convenciones se modifican regularmente para mantenerse al día con las nuevas prácticas comerciales y tecnologías que existen en la regulación de las legislaciones nacionales en cuanto al riesgo del comercio marítimo y todo lo relacionado con los contratos de seguros para dichas embarcaciones (Broseta, 2015).

1.2.3. Estructura jurídica nacional

Ecuador, como parte de los gobiernos de los estados miembros de la OMI, son responsables de la aplicación de dichos convenios a los buques de su nacionalidad. Los gobiernos locales deben hacer cumplir las disposiciones de los convenios de la OMI en lo que se refiere a sus propios barcos y establecer las sanciones por infracciones (Coronado, 2014). En algunos casos, los buques deben llevar certificados a bordo para demostrar que han sido inspeccionados y han cumplido con los estándares requeridos. El Código de Comercio del Ecuador vigente, sigue la clasificación generalmente más aceptada del seguro comercial, dividiéndolo en seguro de daños y seguro de personas. Cada una de estas especies se divide a su vez en otras subespecies atendiendo a los riesgos que cubre la embarcación y al objeto del seguro (Código de Comercio, 2012).

Se puede afirmar que en materia de seguros, la imaginación es el límite en cuanto a coberturas de riesgos se refiere. No obstante lo anterior, no es posible particularizar todos los riesgos, por ello existe el seguro de daños en general cuya función es prever cualquier daño de los no asignados a otros en especial como el seguro de incendio, transporte, responsabilidad civil, de vida, de personas. Es por esto que, con esta fórmula, es común en muchas legislaciones que se pueda

contratar un seguro de daños provenientes de diversos riesgos (Ley General de Seguros, 2014).

En la evaluación de la navegación marítima y la cobertura de seguros para dichas embarcaciones, se tiene que la nacionalidad de la nave está determinada por el país en el que se haya registrado. La mayoría de los barcos están registrados en el registro nacional del país donde residen sus propietarios u operan sus negocios.

1.3. Contrato de seguro marítimo

Partiendo de la fundamentación del contrato a la gruesa, se tiene que es una antigua forma de garantizar los envíos de buques mercantes a los puertos del mundo, y ha constituido en gran medida en el pasado, una arcaica fuente de privilegio marítimo. El contrato a la gruesa es aquel que es firmado por el propietario (o un tercero autorizado), para obtener fondos de un prestamista, estos fondos más los intereses deben ser pagados, en los contratos típicos, una vez que se haya finalizada con éxito la travesía por lo que si se pierde el barco, no hay obligación de devolver el importe del préstamo (Hernández, 2013).

Si el viaje se realiza correctamente y el préstamo más los intereses no se pagan de acuerdo a los términos del contrato a la gruesa, entonces el prestamista adquiere la propiedad del buque, con lo que se evidencia que, en los antecedentes, el contrato a la gruesa era considerado como un préstamo condicional. Además de su uso inicial para la financiación de los próximos viajes, la gruesa fue más tarde también utilizada para pagar los gastos inesperados (como los costos de reparación de daños y perjuicios) que se produjeron durante una travesía (Ritter, 2013).

Por lo tanto, considerando los antecedentes abordados, se tiene que el contrato de seguro marítimo se ha definido como un contrato de indemnización, en el que el asegurador, teniendo en cuenta el pago de una cierta prima, se compromete garantizar la seguridad de todas las pérdidas, que no excedan de una cantidad expresada, mediante póliza implícita, durante un determinado viaje o período de tiempo. Es esencial en una política marítima que las partes contractuales hayan llevado a cabo la operación de buena fe (Ley General de Seguros, 2014).

Esto es cierto para todos los contratos, pero especialmente en un contrato de seguro marítimo, donde los riesgos asumidos no sólo son muy numerosos, sino que también son muy complejos en su naturaleza. Por otra parte, todos los hechos materiales deben indicarse a fin de evitar el fraude de cualquier tipo, ya que aquella ilegalidad anularía la póliza, así como la falsedad u ocultación de hechos materiales con el fin de, engañar o influir en un asegurador para que acepten un riesgo o fijación de la prima, tendría como resultado a la parte infractora no sólo de todas las primas pagadas, sino de todos los derechos derivados de la política contractual acordada entre ambas partes.

1.3.1. Clasificación de seguros marítimos

En la clasificación de seguros marítimos, se tiene lo siguiente:

- Durabilidad del contrato. - Que puede ser por tiempo o por viaje.
- Interés asegurado. - Que diferencia entre el de buque o cascos, el de cargamento, el de beneficio esperado y el de responsabilidad.
- Cobertura del riesgo.- Total si es a todo riesgo o especial de determinados riesgos.
- Modalidades de póliza, ya sea por cuenta ajena, por cuenta propia, por cuenta de quien corresponda o póliza flotante o de abono.
- Circulación de la póliza.- Que se presenta en tres modalidades, nominativa, a la orden y al portador.
- Forma de explotación mutua o a prima fija.

Sin la existencia de la póliza de seguro no se dará por válido el contrato de aseguramiento; en la póliza debe constar por cuenta de quién corre el seguro, pero en los contratos de seguros de mercancías no suele especificarse el nombre de la persona y se admite por cuenta de quien corresponda, la forma escrita es indispensable para concluir el contrato (Noguera, 2014).

a. Seguro de casco y maquinaria

El seguro de Casco y Maquinaria es fundamental para la protección de un buque contra daños, así como su maquinaria y equipo, está asegurado a su valor pleno, en función de la cobertura elegida, de acuerdo a los siguientes riesgos que pueden ser indemnizados en:

- Pérdida total (real o presunta) o los gastos en que puedan incurrir en la reparación o sustitución de piezas del casco, las máquinas y otros equipos dañados.
- Gastos pagados para la prevención, minimización de daños y cálculo de la pérdida, en caso de que dichos gastos sean causados por un riesgo asegurado.
- Buque desaparecido
- General de contribución media.
- Gastos de salvamento.

Aparte de los riesgos, la política contractual del seguro de casco y máquina también puede incluir una cobertura adicional, tal como:

- Aumento del valor de seguros.
- Pérdida de alquiler
- Riesgos de guerra
- Combustible y tiendas a bordo
- Dinero en efectivo a bordo (se ejecuta bajo clausula).
- Objetos fijos y flotantes.

b. Seguro de carga marítima

El seguro de carga marítima está diseñado para una variedad de compañías de seguros que ofrecen servicios de transporte desde la terminal, garantizando los bienes y almacenamiento de la carga, descarga o entrega de las mercancías, en cobertura de todos sus riesgos (Rustione, 2013).

Por ejemplo: en los puertos marítimos se encuentran los almacenes, terminales, empresas estibadoras, así como las agencias de pilotaje, centros de control de la nave y de mando, etc., por lo que, la protección de seguro de carga, cubre las actividades de los operadores de terminales para la responsabilidad civil ante terceros. Un ejemplo de la cobertura de este seguro, son los siguientes:

- Responsabilidad del propietario por daños a la propiedad de terceros, tales como carros, barcos, vehículos de ingeniería contratada, edificios, etc.,
- Responsabilidad civil por los buques estacionados en puertos, o por falta de control durante una emergencia.
- Responsabilidad del propietario por los daños a la vida o la salud humana, accidente o emergencia.
- Responsabilidad civil por daños a la vida silvestre debido a la contaminación del medio ambiente.
- Pérdidas sufridas por los asegurados incurridos en relación con el examen de los casos, costos de expertos, gastos relacionados con la protección de los intereses de los asegurados, costos de asistencia judicial.

c. Seguro de flete

Es un término que se utiliza exclusivamente para el transporte por vía marítima, en que el vendedor deberá de entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de embarque marítimo, y además contratará y pagará el costo del seguro y del flete principal para transportar la mercancía hasta el puerto de destino convenido. Una de las obligaciones del contratante es pagar el precio según lo dispuesto en el contrato y además de conseguir cualquier licencia de importación y llevar a cabo todos los trámites aduaneros para la importación de la mercancía, con la finalidad de que quede asegurado conforme los acuerdos contractuales de ambas partes (Noguera, 2014).

Conforme a ello, el seguro de flete sostiene las siguientes premisas de contratación y aceptación para las partes, definidas en:

- Aceptar la entrega de la mercancía, así como deberá asumir todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento en que haya sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.
- Asumir los riesgos que pueda sufrir la mercancía en el país de origen desde el momento en que ha sido cargada en el barco.
- Pagar todos los gastos relacionados con la mercancía desde el momento en que haya sido entregada, así como los gastos de descarga.
- Pagar todos los derechos, impuestos y otras cargas oficiales, como son los trámites aduaneros pagaderos por importación de mercancía.

1.3.2. Elementos del Contrato Marítimo

a. Elementos subjetivos

En la definición de los elementos subjetivos, se señala como partes del contrato de seguro: al asegurador y al tomador; como terceros relevantes se señalan a las personas aseguradas y beneficiarias. Con ello, es importante destacar lo que se señala en la ley, respecto a la figura del tomador como persona asegurada, y que de igual forma el tomador, como persona asegurada o beneficiaria pueden ser o no la misma persona (Wang, 2012).

b. Elementos objetivos

Los elementos objetivos corresponden principalmente a los siguientes:

- El consentimiento de las partes: El consentimiento es el resultado de la integración armoniosa y conjunta de las declaraciones de voluntad de las partes.
- El interés asegurable: El objeto fundamental del contrato de seguro de transporte marítimo está basado es la relación que exista entre el asegurado y el bien objeto del seguro, a esta importante relación se le conoce como interés asegurable.

- Riesgo asegurable: En la legislación nacional, queda expresado que el seguro de transporte comprenderá todos los riesgos inherentes al transporte de mercancías de cualquier naturaleza, sea por agua, tierra o aire. Incluirá los daños a vehículos de transporte y la responsabilidad del transportista, ambos con ocasión de ese transporte, los daños a mercancías transportadas y el flete (Código de Comercio , 2012).

1.4. Riesgos y cobertura en el contrato de seguro marítimo

Los riesgos de principal importancia cubiertos por pólizas de casco y de carga son los denominados peligros de los mares, que muchas veces, no incluyen todas las pérdidas que se producen en el mar, y generalmente tienen una cobertura del riesgo en accidentales, dejando fuera las pérdidas imprevistas que ocurren a través de la acción extraordinaria de los elementos en el mar, así como accidentes en la navegación, como la colisión con otro buque o encallamiento del mismo, lo que constituye un verdadero riesgo que debe ser cubierto mediante el contrato de seguro (Artigas, 2014).

A medida que las necesidades de seguro de los armadores y expedidores de carga se hicieron más complejas, nuevas cláusulas han sido concebidas para cubrir peligros adicionales, tales como estallido de calderas, rotura de ejes, y accidentes en la carga y descarga. Con el tiempo, se introdujo el concepto de la política de "todo riesgo", la cual establece que cualquier riesgo de pérdida física está cubierto a menos que esté específicamente excluida.

En ellos existen los siguientes riesgos dentro de la jurisdicción donde ha abordado un buque mercante, es decir, se debe considerar el riesgo existente no solo en altamar, sino también dentro de los espacios de navegación de los Estados, esto constituye elementos de riesgo tales como:

- Guerra.
- Captura.
- Convulsiones.

- Trastornos políticos o laborales.
- Disturbios civiles.
- Revueltas.

Y similares peligros están excluidos en virtud de los formularios de seguros marinos básicos, pero se pueden convenir a través de un aval o por una política independiente en la relación contractual. El peligro normalmente cubierto por una póliza de responsabilidad civil es una reclamación o demanda presentada contra los daños que reclaman los asegurados por algún presunto acto ilícito del asegurado.

A menos que el reclamo se haga o el proceso se promueva; el asegurado no sufrirá una pérdida de responsabilidad civil, a pesar de que el asegurado puede haber lesionado o dañado por negligencia la propiedad de otro. Por lo general, las políticas de protección e indemnización contienen varias cláusulas que describen los tipos específicos de pérdidas, costos o gastos en que el asegurador pagará si, y sólo si, el asegurado sea responsable de ellos y ha contratado un seguro que asuma todos los riesgos, incluidos los no tradicionales dentro de las estimaciones más comunes del seguro marítimo.

1.4.1. Tipos de pérdidas cubiertas

El ordenamiento jurídico del Ecuador, en el artículo No. 833 del Código de Comercio señala que las averías son de dos clases: gruesas o comunes, y simples o particulares. Se conoce como avería común, o gruesa, según el artículo 834 del Título V, sección I de las averías, del Código de Comercio a todos los daños que, en virtud de deliberaciones motivadas, se causen antes o después de emprender el viaje, a la nave y su carga, conjunta (Código de Comercio , 2012).

Los tipos de pérdidas cubiertas por las políticas de carga y casco se pueden clasificar como:

- Avería Particular.
- Avería gruesa.

a. Avería Particular

Una avería particular es una pérdida parcial que debe ser soportado sólo por un interés particular (como el buque solo o uno de los diversos intereses de la carga a bordo). Por el contrario, un promedio general es una pérdida parcial que hay que tener proporcionalmente entendida por todos los intereses en la ruta marítima, como el buque y todos los propietarios de la carga a bordo en un viaje en particular, siendo que, la propiedad dañada puede ser considerada como promedio general solamente si dicho bien fue sacrificado con el fin de salvar a toda la empresa o se haya dañado como resultado del sacrificio. Si este elemento es deficiente, el daño es un medio en particular (Ibáñez, 2013).

b. Avería Gruesa

Avería gruesa se originó en la antigüedad como una manera de distribuir equitativamente entre todas las partes para una empresa marítima, en las pérdidas sufridas por algunas de las empresas en beneficio del mantenimiento de la empresa entera, a través de pólizas de casco y carga modernos que incluyen una provisión que cubre la parte asegurada de la avería gruesa. No es un acto de avería gruesa cuando, y sólo cuando, cualquier sacrificio o gasto extraordinario se hace por la seguridad común con el fin de preservarse de un peligro a la propiedad involucrada en una aventura marítima común intencionada y razonable.

El Código de Comercio, en el artículo 832 define lo siguiente:

“Son averías: todo gasto extraordinario hecho para la conservación de la nave, o de las mercaderías, o de ambas, y todo daño que sufran la nave desde su salida hasta su arribo, o las mercaderías desde su embarque hasta su descarga en el puerto de la consignación. No habiendo convención en contrario, se observarán en los casos de avería las disposiciones siguientes (Código de Comercio , 2012).”

Por lo tanto, avería de la gruesa es una cobertura del seguro de transportes, con el objeto de preservar de un peligro de pérdida las mercancías transportadas,

que se incurra intencionalmente con el fin de evitar daños mayores. Consiste en el sacrificio, o gasto extraordinario y debe darse imprescindiblemente tres condiciones:

- Que el hecho sea voluntario.
- Que sea necesario.
- Que se lleve a cabo con éxito.

De realizarse, todos los bienes que resultaron beneficiados con el sacrificio (incluso la embarcación) deben participar en forma proporcional a su valor en el pago de los gastos y pérdidas incurridas.

1.4.2. Política de riesgos especiales

La política de riesgos especiales, en el contrato de seguros marítimos, suelen considerar el riesgo como un atributo dado físicamente por un sistema, que puede ser caracterizado por hechos objetivos (Gómez, 2013). Por lo tanto, son realistas acerca del análisis de riesgos, que se basan exclusivamente o principalmente en datos y modelos de ingeniería o ciencias naturales para fundamentar el desarrollo de dichas políticas, aplicables como una representación objetiva de una verdad subyacente, totalmente determinada por las pruebas del riesgo.

Siendo así, se tiene la existencia de diversas fuentes de política especializada en la regulación de riesgos contractuales, tales como:

- Seguro del barco: El seguro para buques, y demás tipos de barcos, es denominado usualmente, en la terminología de seguros marítimos, como: aseguramiento de barco, que posee toda una gama que cubre en riesgos dicho transporte, como parte de la responsabilidad empresarial.
- Riesgos de guerra o conflicto: Los tipos de seguro, usualmente no poseen cobertura para la navegación de embarcaciones que se aventuren a arribar a puertos en zonas de conflictos. Una ejemplificación común es la exposición al riesgo que existe para las embarcaciones mercantes en la zona del oriente medio, considerado una constante región en guerra.

- Aumento de precio: Este tipo de seguro, se encarga de la protección del valor de la embarcación, en consonancia con su valor en el mercado al momento de la toma de seguro y su exposición de riesgo en dicha embarcación.

1.4.3. Garantías y condiciones contractuales del seguro marítimo

Una singularidad en la legislación de seguros en el Ecuador y seguros marítimos en general, tiene como premisa a la ley de garantías en relación con el seguro marítimo, que a primera vista parece ser muy beneficioso para las aseguradoras y, también podría ser tomada como parte de las garantías y condiciones contractuales, no equitativas para los asegurados.

El incumplimiento de una garantía contractual, da derecho al asegurador a evitar la responsabilidad bajo la política de seguros nacionales, incluso si el incumplimiento de la garantía no tenía nada que ver con la pérdida y con independencia que la garantía era relevante para el riesgo (Constitución Política de la República del Ecuador, 2008). Esto ha sido el resultado común en muchos de los casos de la relación contractual, sin embargo, el seguro marítimo moderno, existe más posibilidad de insatisfacción de cumplimiento contractual, por parte del asegurado que de la aseguradora.

1.5. El Riesgo en los contratos de seguros marítimos

La figura jurídica del riesgo, se encuentra tipificada en el Decreto Supremo No. 1147, en el que trata sobre la definición y elementos del contrato de seguros, por lo que en el artículo 4 define el riesgo en la formación del contrato de seguro, conforme a su evaluación sobre la base de presunciones sobre hechos particulares presentes y pasados o, eventos futuros que se puedan prever o ser posibles. Ellos constituyen un fundamento de la política; si falla, el principio de justo equilibrio de intereses entre el asegurador y el asegurado puede requerir una modificación, o incluso una terminación de la misma (Grassi, 2012).

Potencialmente muchos riesgos más pequeños pueden acumularse en un indeseablemente alto riesgo total, pero cada uno de ellos, se considera como más pequeño en su naturaleza contractual, lo que podrían no justificar la reducción del riesgo para ambas partes al momento de la aceptación. Como consecuencia de ello, matriz de riesgo tiene el potencial de subestimar el riesgo total al ignorar la acumulación (Rojas, 2013).

La matriz de riesgo no tiene una vinculación formal a la tolerabilidad del marco de riesgo, por lo que sus matrices de riesgo se utilizan para casos de seguridad en alta mar con la finalidad de asegurar la evaluación del riesgo implícito en la matriz que se adaptará a la aproximación contractual, y sus definiciones deben ser alteradas de manera apropiada en conformidad con ambas partes.

Dado que los criterios de evaluación de riesgo están predefinidos, los equipos pueden asignar conscientemente los riesgos en una categoría de riesgo menos oneroso adyacente, ya que esto reduce los costos contractuales, y con ello, la falta de estandarización puede causar confusión. Sin embargo, estos adolecen de varias limitaciones, incluyendo las dificultades para hacer frente a múltiples resultados diferentes, de acuerdo a la coherencia en la aplicación de transparencia de las decisiones de categorización, y con ello hacer frente a nuevos peligros en los contratos de seguro marítimo (Morales, 2013).

Sin embargo, las jurisdicciones de derecho civil tratan el mismo problema sin la introducción de un régimen de garantía exhaustiva. Por lo tanto, el riesgo presenta ciertas características que son las siguientes:

- **Riesgo Incierto y Aleatorio:** Se fundamenta sobre la definición y posibilidad de un hecho incierto, basado en la falta de certeza sobre una determinada acción o peligro en el mar, siendo así, la certidumbre del mismo anularía su estado de aleatorio.
- **Riesgo Posible:** Se fundamenta en la existencia de un posible peligro para la embarcación mercante, el mismo que se debe proteger mediante la póliza de seguro marítimo.

- **Riesgo Concreto:** Este tipo de riesgo debe basarse en un análisis y valoración hecho por el seguro marítimo, para establecer su naturaleza y situación, previo a tomar la figura contractual, como una responsabilidad para la aseguradora, y con ello poder asumirlo.
- **Riesgo Lícito:** Este tipo de riesgo, está basado en la figura lícita de un peligro al que está expuesta la embarcación, y debe estar acorde a las normativas del puerto en que ha estacionado el buque, pues caso contrario sería nulo.
- **Riesgo Fortuito:** El peligro abordado en este tipo de riesgo, debe estar fundamentado en un hecho de fuerza mayor, al que no se pueda resistir voluntad de producirlo.
- **De carácter Económico:** Este tipo de seguro debe efectuarse por causa de una pérdida económica con la finalidad de resarcir las pérdidas de cuantía en la embarcación y el objeto del seguro.

En el contrato de seguro, una condición previa a responsabilidad por causa del riesgo se refiere a hechos posibles a un incidente y define las circunstancias en las que la responsabilidad puede entrar en cuestión. Donde se viola la condición suspensiva, la responsabilidad no surgirá en caso de incumplimiento contractual basado en el riesgo en el incumplimiento de una condición previa para descargar los pasivos del asegurador establecidos antes de la violación dentro de la relación contractual.

El riesgo, por lo tanto, mantiene una condición se ha cumplido hasta la fecha de la infracción, lo que sería injusto para el asegurado a perder por completo su relación contractual por el asegurado (Vázquez, 2014). No se sabe cuándo ni cómo ocurre el riesgo, por lo que debido a tales efectos ásperos, la legislación ha sido reacia a interpretar una cláusula como condición previa a la responsabilidad. Con ello, se tiene que la prueba será si la aseguradora pierde todo el beneficio del contrato a través de la brecha contractual definida por el riesgo.

Así mismo, manifiesta que existen algunas clases de riesgo siendo las siguientes:

Por asegurabilidad:

- **Riesgo Asegurable:** Es un riesgo que se ajusta a las normas y especificaciones de la póliza de seguro, de tal manera que el criterio para el seguro se cumple se llama riesgo asegurable. En caso de un escenario en el que la pérdida es demasiado grande que ninguna aseguradora querría pagar por ello, se dice que el riesgo es asegurable.
- **Riesgo Inasegurables:** Es el que no contiene todos los elementos necesarios para que exista un riesgo asegurable, por lo que su naturaleza lo califica de inasegurable, es decir, que no se puede asegurar.
- **Riesgo Patrimonial:** Es el que contiene un débito o peligro total o parcial, al momento de revisar el patrimonio transportado por la embarcación.
- **Riesgo Personal:** Se trata del riesgo que tiene una afectación circunstancial sobre una persona o determinadas personas, podría tratarse de temas derivados de la salud, físicos, mentales, o en la determinación de sus capacidades motoras para su sobrevivencia.

Por regularidad:

- **Riesgo Ordinario:** Es aquél cuya ocurrencia es susceptible de medición estadística y la gestión del riesgo ordinario tiene como objetivo principal la identificación, evaluación y priorización de eventos que pueden tener un impacto adverso en una organización. La gestión del riesgo ordinario se define como el desarrollo lógico y ejecución de un plan para hacer frente a las pérdidas potenciales.
- **Riesgo Extraordinario:** Es el que toma regulaciones sobre datos estadísticos en la ejecución de hechos causados por sucesos ajenos a la voluntad del hombre, es decir que son imposibles de prever o evitar, por lo tanto, amerita texto y tarifas especiales para ser objeto de seguro.

Por su nivel de Intensidad:

- **Riesgo Variable:** Es el que puede ser analizado mediante el grado de complejidad que cause en el riesgo sobre la cuantía del objeto de seguro: Ejemplo: un incendio de embarcación.
- **Riesgo Constante:** Es aquel que no se puede evitar y que siempre esta presente al momento de ejercer las actividades de navegación de la embarcación; Ejemplo: riesgo de naufragio.

Por su proximidad a otros Riesgos:

- **Riesgo Destinado:** Se tiene como riesgo destinado aquello que no cuenta con un carácter relacional o conectividad con otro peligro posible o riesgo de destino inminente.
- **Riesgo Común:** El riesgo común, dentro del sistema marítimo de seguros, se fundamenta en el peligro que comúnmente puede ser causado por su naturaleza o cercanía, lo que puede ser tomado como un riesgo frecuente, ya que su afectación tendría efectos sobre el resto del objeto asegurable.
- **Riesgo Continuo:** Es el que aunque se considera como parte independiente, se encuentra en conexión con otro peligro posible, por lo que la afectación de uno, puede tener consecuencias en el otro.
- **Riesgo Cercano o Inmediato:** Este tipo de riesgo es tomado como independiente el uno del otro, pues no estando unidos, se tiene que la cercanía constituye un peligro considerable, como para afectar a todo el bien protegido.

Con ello, se señala, también que ante características de riesgos las normas de seguridad marinas han crecido de manera reactiva, principalmente, con la experiencia de accidentes, lo que promueve proporcionar la motivación principal para la mejora de la regulación de seguros y la toma de riesgo en los contratos marítimos, con ello se tiene que el éxito para grandes flotas de buques se exponen a la experiencia de buena base legal para la gestión de la seguridad. (Martínez, 2014).

Sin embargo, ha sido menos eficaz para diseños inusuales y rápidamente cambiantes, como muchas instalaciones en alta mar, con varios tipos de regulaciones para tomar el riesgo en el acto contractual, de acuerdo a varios tipos importantes de los buques. En respuesta, la industria del transporte marítimo está desarrollando la evaluación formal de la seguridad como un enfoque más proactivo para la regulación de seguros y el riesgo que esto corresponde (Morales, 2013).

La ventaja de las regulaciones marítimas para seguros, se encapsulan en la sabiduría acumulada con la experiencia de los accidentes y riesgos producidos en todo el mundo, lo que ha contribuido a perfeccionar y mejorar la previsión de la redacción al momento de elaborar un contrato marítimo, y el grado de responsabilidad que este debe desempeñar en función de la protección del objeto asegurable (Gómez, 2013).

Dichas técnicas para la toma del riesgo en el contrato de seguros marítimo, pueden resumirse en las siguientes:

- Selección: Se fundamenta en el grupo de medidas técnicas que adopta la empresa de seguros marítimos, por lo que llega al cometimiento de aceptación del riesgo contractual.
- Análisis: Se enfatizan las herramientas técnicas para la actividad y desempeño de las aseguradoras, en virtud de llegar a un acuerdo contractual equitativo y adecuado.
- Evaluación: Es un esquema por medio del cual se determina el nivel de riesgos y posibles daños o peligros, para establecer el acuerdo contractual y su cuantía.
- Compensación: Se determina de acuerdo a una agrupación de consideraciones contractuales, con el fin de llegar a equilibrar la relación de contrato entre ambas partes, y componer de esta manera la cartera de póliza.

Acompañados a estas se determinan los siguientes tipos de riesgos:

- Riesgo Físico. Se determinan mediante el cambio constante del objeto asegurado.
- Riesgo Económico. Es determinado mediante la capacidad económica de los asegurados.
- Riesgo Moral. Se fundamenta en la calidad y reputación de la persona asegurada según sus actuaciones y moral del entorno en que reside.
- Riesgo Especulativo. Se enfatiza en la opción de ganar o perder a través de la toma de riesgos en los contratos marítimos.
- Riesgo Puro. Es similar al riesgo especulativo, pero tiene mayor nivel de pérdidas en la evaluación del riesgo contractual.

Para ayudar a minimizar el impacto económico, las matrices de riesgo proporcionan un marco trazable a la consideración explícita de la frecuencia y consecuencias de los peligros. Esto puede ser utilizado para clasificarlos en orden de importancia, y detectar a los riesgos insignificantes, o evaluar la necesidad de la reducción del riesgo de cada peligro. Una matriz de riesgo se utiliza dividiendo las dimensiones de la frecuencia del peligro al que esta expuesta una embarcación mercante, lo que también es conocido como posibilidad, probabilidad y consecuencia (Ritter, 2013).

La póliza específica para los riesgos, sostiene que existe poca normalización en asuntos tales como el tamaño de la matriz, el etiquetado de los ejes, etc. En cada caso, una lista de los peligros es generada por una técnica estructurada, y cada situación de riesgo se asigna a una categoría de frecuencia y consecuencia en función de criterios cualitativos y las normativas contractuales del seguro marítimo y la póliza (Lara, 2014).

Las matrices de riesgos utilizan las definiciones cuantitativas de las categorías de frecuencia y consecuencia en los sistemas de seguros marítimos, con la finalidad de proteger los intereses del sistema privado empresarial al que están enfocados, y las actividades de la parte contratante, por lo que esta guía, esto no constituye una

cuantificación y la técnica todavía se clasifica como cualitativa al momento de definir el nivel del riesgo contractual (Martínez, 2014).

1.5.1. Efectos del contrato de seguro

Debido a la figura bilateral del contrato de seguros marítimos, se tiene sus efectos, en la determinación de derechos y obligaciones, de acuerdo a los intereses de quien toma el seguro, y quien lo brinda, por lo que, se tiene lo siguiente:

a. Obligaciones

Obligación de pagar la prima.- Es obligación de quien contrata el seguro pagar la prima, ya que se deduce del precepto legal, fundamentado en el artículo 17 del Código de Comercio. Donde dos personas llegan a la conclusión de un contrato, por lo general, entran en una obligación de dos vías, que uno se compromete a proporcionar a la otra con bienes o un servicio y los otros se compromete a pagar el precio, esto se especifica con más fuerza legal para los contratos marítimos, debido a su complejidad y riesgo. Cada una de las partes en el contrato también está obligado por una obligación hacia la otra para compensarlo si el contrato no se realiza correctamente o no se realiza en absoluto (Código de Comercio, 2012).

b. Derechos

El acceso a los servicios de seguros marítimos, por proveedores de servicios de red adjunta a la póliza de seguro solamente en ejercicio de sus derechos, por lo que el acceso a los beneficios especificados en el documento desde el comienzo de la cobertura del seguro es fundamental para la acción jurídica de ejecución del seguro marítimo. La selección de los montos de cobertura adicionales de dinero que se añade al valor de la prima, son parte de los derechos contractuales, de acuerdo al importe en libros de participación y pago que especifica en la Ley con el proveedor de servicio. De tal manera que no debe llevar cantidades que excedan de los límites de la cobertura del seguro.

1.5.2. Síntesis del riesgo en contratos de seguro marítimo

Como se ha podido analizar en síntesis, la seguridad en los contratos de seguro marítimo, tienen un alto riesgo en cada aspecto del proceso, por lo que, la legislación sobre seguridad marítima sigue siendo la base para la gestión de seguridad de las instalaciones móviles de alta mar. Esto puede ser justificado en la medida en que se enfrentan a riesgos comunes y utilizan soluciones de diseño para navegación similares en todos los pasos contractuales para evitar y observar posibles eventos (Morales, 2013).

El régimen de seguridad de la navegación se compone fundamentalmente de los códigos y normas emitidas por la Organización Marítima Internacional, y las reglas para la construcción de buques emitidos por las sociedades de clasificación independientes. Las administraciones marítimas nacionales, tales como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en su etapa de desarrollo de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial, establecen relativamente pocos requisitos adicionales, lo que refleja la naturaleza internacional de la industria del transporte marítimo, y su necesidad de regulaciones uniformes que se aplican en todos los puertos del Ecuador. (Gómez, 2013). De forma limitada, las mismas consideraciones se aplican a las instalaciones móviles de alta mar.

Las administraciones nacionales tienen un papel importante en la verificación del cumplimiento de la normativa aplicable a través del control del Estado del puerto y los procesos de clasificación para la definición del riesgo en la parte contractual. Esto es equivalente a la verificación independiente que se requiere para instalaciones en alta mar y sus normas de seguridad que han crecido de manera reactiva, principalmente, con la finalidad de proporcionar la motivación principal para la mejora de la regulación en seguros marítimos. Siendo así, la asignación de riesgo y la responsabilidad es una característica esencial en las regulaciones contractuales y legales que rigen la industria marítima mercante (Rojas, 2013).

Este es el gran resultado general, en que el riesgo marítimo, se enfrenta al hecho de que las pérdidas y reclamaciones posteriores pueden ser considerables, lo que manifiesta que el contrato de seguros marítimos, es uno de los más propensos

al riesgo. Por tal razón, tienen una larga tradición establecida para limitar su responsabilidad frente a las demás partes contratantes, de acuerdo a los principios de la contratación de seguros para altamar.

Aunque la práctica de la limitación de responsabilidad se utiliza comúnmente y es ampliamente aceptada en la industria de seguros marítimos, se tiene que el resultado puede en ciertas situaciones llegar a ser muy razonable para una de las partes, ya sea como consecuencia de una regulación prevista de ambas partes de la relación contractual, o como un resultado inesperado de la misma. En estas situaciones, la práctica de la legislación ecuatoriana indica que la cláusula de exención en cuestión puede ser revisada o anulada. A pesar de que los tribunales rara vez revisan los contratos entre las partes, por lo que es importante tener en cuenta este aspecto en la elaboración y estructura en cláusulas de responsabilidad en los contratos de seguros marítimos, considerando el riesgo y la legislación marítima internacional.

CONCLUSIONES

Como conclusión, se tienen que los enfoques de evaluación de riesgos para el contrato de seguros marítimos son cada vez más comúnmente utilizados para la evaluación de los riesgos y la demostración de la necesidad de una legislación más uniforme internacionalmente, al momento de tratar sobre el tema y el transporte de mercancías por mar. En la actualidad, las empresas de seguros han cambiado los aspectos contractuales hacia una posición total de apoyo para los enfoques más simples hasta los más complejos, referidos a los peligros a los que están expuestas las embarcaciones al momento de trasladar mercancías a los distintos puertos del mundo.

Los reglamentos que se aplican a las afueras de las costas ecuatorianas, requieren operadores para llevar a cabo la evaluación de riesgos con el fin de determinar las medidas adecuadas para proteger a las personas contra los accidentes, en la medida en que sea razonablemente posible. Los contratos de seguros incluyen un requisito específico para los riesgos, con la interfaz entre la instalación y carga del buque, y el proceso de navegación. Tal vez como consecuencia, las evaluaciones de riesgo de peligros marítimos en los casos de seguridad han sido cada vez más completos, y han estado acorde a las situaciones y legislaciones de los Estados.

Estas normas contractuales han sido desarrolladas en respuesta a la experiencia de accidentes anteriores, y en general, por ello, se exigen soluciones específicas para las aseguradoras, y así satisfacer el requisito para llevar a cabo una evaluación de riesgos. Los enfoques modernos dejan claro que la evaluación de riesgos tiene un papel importante que desempeñar en muchas decisiones de las aseguradoras, en particular en las relativas a la incertidumbre, la desviación de la práctica de riesgo y las compensaciones estándar, para los cuales las regulaciones nacionales, regulan el papel central del contrato de seguros marítimos en la protección y prevención del riesgo en buques mercantes.

REFERENCIAS

- American Geological Institute. (2012). *Government affairs program: Law of sea*. Washington, Estados Unidos: Argos S.A.
- Artigas, O. (2014). *Riesgo en la relación contractual: Derecho marítimo mercantil*. Lima, Perú: De los Reyes S.A.
- Broseta, M. (2015). *Manual de derecho mercantil* (Octava edición ed.). Madrid , España: EPE S.A.
- Codificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (2012). *Del Transporte mercante*. Nueva York , Estados Unidos.
- Código de Comercio . (2012). *De la matrícula de comercio* (Vol. II). Quito, Pichincha, Ecuador: Ediciones Legales.
- Código de Comercio. (2012). *De la naturaleza comercial*. Quito, Pichincha, Ecuador: Ediciones Legales.
- Constitución Política de la República del Ecuador. (2008). *Derechos de la Naturaleza*. Montecristi, Manabí, Ecuador: CEP.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982). *Estructura jurídica*. Nueva York, Estados Unidos.
- Coronado, L. (2014). *El Contrato de Seguro Marítimo*. Lima, Perú: De los Reyes S.A.
- Gómez, H. (2013). *Política de riesgos especiales en asuntos contractuales marítimos*. Santiago, Chile: Santillana S.A.
- Grassi, R. (2012). *Derecho mercantil internacional: El contrato marítimo y el índice de riesgo contractual*. Buenos Aires , Argentina: EPE.
- Hernández, J. (2013). *El contrato de seguros y sus efectos jurídicos* (Vol. IV). Santiago, Chile.
- Ibáñez, G. (2013). *Los Risgos y el Seguro Marítimo*. Lima, Perú: De los Reyes S.A.
- Lara, R. (2014, agosto jueves). El Riego como eje central del contrato de seguro marítimo. (P. U. Ecuador, Ed.) *Revista de Derecho Universitaria*, 98-102.

- Ley General de Seguros. (2014). *De las limitaciones, prohibiciones y sanciones*. Quito, Pichincha, Ecuador: Ediciones Legales.
- Ley General de Seguros. (2014). *De las pólizas y tarifas*. Quito, Pichincha, Ecuador: Ediciones Legales .
- Martínez, A. (2014, julio martes). Constitucionalización del Derecho Mercantil: La relación contractual en el Derecho Marítimo. (U. S. Quito, Ed.) *Revista jurídica* , IV(VIII), 54-63.
- Morales, R. (2013). *Derecho marítimo: El riesgo en el transporte mercante*. Barcelona, España: Epe S.A.
- Noguera, A. (2014). *Principios clásicos del contrato de seguros*. Bogotá, Cundinamarca , Colombia: Zipaquirá S.A.
- Organización Marítima Internacional. (2010). *Navegación marítima en Estados soberanos* (Vol. II). Nueva York, Estados Unidos.
- Ritter, A. (2013). *El seguro mercantil: Buques mercantes* (Vol. IV). Buenos Aires, Argentina: EPE.
- Rojas, A. (2013). *Gobernanza de aguas compartidas*. (P. U. Perú, Ed.) Lima, Perú: De los Reyes S.A.
- Rustione, A. (2013). *El riesgo en los contratos de seguros marítimos*. Buenos Aires, Argentina: EPE.
- Vázquez, M. (2014). *El derecho del mar y los riesgos marítimos*. México D.F., México: Guerrero S.A.
- Wang, P. (2012). *Elements of marine contract law* (Vol. I). Nueva York, Estados Unidos.
- Wilmot, N. (2014). *Details of marine insurers international law* (Vol. IV). Bergen, Bayern, Alemania: UB.



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



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



SENESCYT

Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Valladares Salinas, Teresa Michelle**, con C.C: #0940979792 autor/a del trabajo de titulación: **Los Riesgos en el Contrato de Seguro Marítimo: aspectos relevantes de la cobertura de los mismos** previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **29 de Agosto de 2016**

f. _____

Nombre: **Valladares Salinas, Teresa Michelle**

C.C: **0940979792**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Los Riesgos en el Contrato de Seguro Marítimo: aspectos relevantes de la cobertura de los mismos.		
AUTOR(ES)	Teresa Michelle, Valladares Salinas		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ab. Andrea Alejandra, Álvarez Torres,		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	24 de Septiembre de 2016	No. DE PÁGINAS:	37
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Marítimo. Derecho de Seguros. Derecho Mercantil		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Derecho, marítimo, transporte, comercial, mercantil, navegación.		

RESUMEN/ABSTRACT

En el presente documento, se analizan los riesgos dentro del contrato de seguro marítimo; al igual que los antecedentes y elementos esenciales de este último, siendo este un a subespecie de los seguros de transporte de gran trascendencia al cubrir los distintos riesgos humanos o de la naturaleza que ofrece la navegación marítima. Para ello, se identificaron los tipos de riesgos y pólizas de seguros existentes que ofrece el mercado marítimo actualmente. La navegación marítima desde sus principios ha sido considerada un medio de transporte comercial, como también un vínculo de comunicación entre los continentes. Sin embargo, el mar siempre ha sido visto como un ambiente inseguro y aventurado para la navegación. Así, el Derecho Marítimo en nuestra legislación se muestra como una rama del Derecho Mercantil, que regula las relaciones jurídicas que se derivan del comercio marítimo y de la navegación en general, en donde el hombre al igual que su embarcación se enfrenta a grandes riesgos como averías gruesas, averías simples, abordaje y naufragio los cuales también son objeto del presente estudio.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-0958840168	E-mail: mitesava@hotmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ab. Reynoso Gaute de Wright, Maritza	
	Teléfono: +593-4-0994602774	
	E-mail: maritza.reynoso@cu.ucsg.edu.ec	

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	