



ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL

**Facultad de Ingeniería Marítima, Ciencias Biológicas,
Oceánicas y Recursos Naturales**

“La Importancia del Peritaje Marítimo en Buques de Pesca
Artesanal para Armadores y Compañías de Seguros en el
Ecuador”

TESIS DE GRADO

Previo a la obtención del Título de:

INGENIERO NAVAL

Presentado por:

Edison Eduardo Flores Delgado

Guayaquil – Ecuador

Año 2011

AGRADECIMIENTO

Al Ing. Alejandro Chanabá Ruíz,
Director de Tesis, sin su apoyo y
colaboración no habría sido posible la
culminación de este trabajo.

A todos los profesores de la
FIMCBOR, por su constante
dedicación, paciencia y sabias
enseñanzas con quienes pasamos por
sus cátedras.

DEDICATORIA

A Dios.

Por permitirme llegar a este momento tan especial en mi vida.

A ti Madre.

Por haberme educado y soportar mis errores. Gracias a tus consejos, por el amor que siempre me has brindado, por cultivar e inculcar ese sabio don de la responsabilidad.

¡Gracias por darme la vida!

¡Te quiero mucho!

A ti Padre.

A quien le debo todo en la vida, le agradezco el cariño, la comprensión, la paciencia y el apoyo que me brindó para culminar mi carrera profesional.

A mi Esposa

Porque siempre he contado con ella para todo, gracias a la confianza que siempre nos hemos tenido; por el apoyo y amistad.

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN



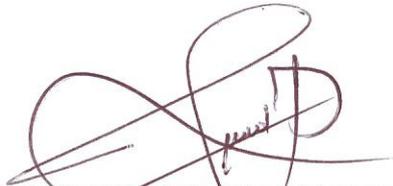
Ing. Bolívar Vaca R.

PRESIDENTE DE TRIBUNAL



Ing. Alejandro Chanabá R.

DIRECTOR DE TESIS



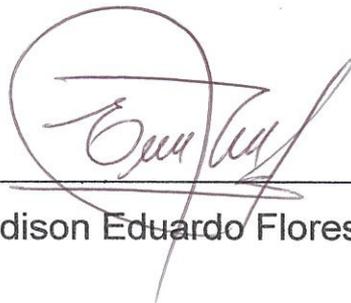
M. Sc. Francisco Medina P.

MIEMBRO PRINCIPAL

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de esta Tesis de Grado, me corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL”

(Reglamento de Graduación de la ESPOL).



Edison Eduardo Flores Delgado

RESUMEN

El presente trabajo detalla una guía de acciones aplicables a las embarcaciones artesanales ubicadas en las principales provincias costeras del Ecuador, de tal manera que estas puedan ser ejecutadas a corto plazo de forma tal que, al efectuar un peritaje marítimo como requerimiento de aseguramiento, no sea objeto de observaciones y posteriores restricciones de coberturas que retarden el proceso de aseguramiento.

De la información obtenida de la Subsecretaria de Recursos Pesqueros, Compañías de seguro y entidades financieras del Ecuador, se da a conocer el total de la flota pesquera artesanal activa, para efectuar la clasificación y estudio de acuerdo al tipo de embarcación y pesca que efectúan, con la finalidad de analizar el riesgo de siniestralidad.

Así también, se indica las características de una empresa de peritaje, su constitución, sus funciones, su rango de operatividad y cuál es su importancia en el ámbito asegurador tanto para el armador como para la compañía de seguros.

En relación a la operatividad de las empresas de peritaje, se analizan los procedimientos y requerimientos para la ejecución de un peritaje marítimo,

cuales son los tipos de información requerida y necesaria que debe contener un informe de peritaje.

Así también, de manera complementaria se efectúa un análisis de las compañías de seguros, en donde, se indica la forma de selección de una compañía de seguros, los tipos de pólizas y coberturas a las que estarán sujetos los cascos de embarcaciones, como también se indica los procedimientos de contratación y como actuar ante un siniestro por parte del armador, que le facilitará la recuperación de sus bienes averiados de forma rápida.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
RESUMEN.....	I
ÍNDICE GENERAL.....	III
ÍNDICE DE FIGURAS.....	V
ÍNDICE DE TABLAS.....	VII
ÍNDICE DE ANEXOS.....	VIII
INTRODUCCIÓN.....	1
1. Análisis de la flota pesquera artesanal en el Ecuador.....	2
1.1 Flota pesquera artesanal activa.....	5
1.2 Tipos de construcción de la flota artesanal activa.....	10
1.3 Flota pesquera artesanal asegurada.....	15
1.4 Grado de siniestralidad de la flota artesanal activa.....	16
2. Descripción de una empresa de peritaje marítimo.....	19
2.1 ¿Qué es una empresa de peritajes marítimos?.....	19
2.2 ¿Qué es un peritaje?.....	22
2.3 Características de una empresa de peritajes.....	25
2.4 Rango de acción de una empresa de peritajes.....	26
2.5 Leyes que debe manejar una empresa de peritajes.....	50

3. Aplicación del peritaje marítimo a buques de pesca artesanal.....	53
3.1 Procedimiento para la contratación de una empresa de peritaje Marítimo.....	54
3.2 Requerimientos para el peritaje marítimo.....	57
3.3 Tipos de peritajes marítimos.....	60
3.4 Informe de peritaje.....	81
3.5 Recomendaciones a cumplir por parte del armador.....	87
4. Análisis del procedimiento para aseguramiento de cascos marítimos y propuesta para los armadores de buques de pesca artesanal.....	99
4.1 Contrato de una empresa de peritajes a través de la compañía de seguros.....	100
4.2 Análisis y recomendación del peritaje adecuado para la flota Artesanal.....	105
4.3 Tipo de póliza contratado por el armador.....	112
4.4 Observaciones de la compañía de seguros.....	131
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	133
ANEXOS.....	137
BIBLIOGRAFIA.....	154

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Flota pesquera artesanal de Esmeraldas.....	3
Figura 2. Provincias costeras de mayor concentración pesquera.....	4
Figura 3. Concentración de buques artesanales activos.....	5
Figura 4. Arte de pesca tipo trasmallo.....	7
Figura 5. Arte de pesca tipo palangre.....	8
Figura 6. Arte de pesca tipo trampa.....	9
Figura 7. Porcentaje de embarcaciones por material de construcción..	11
Figura 8. Canoa de madera.....	12
Figura 9. Lancha de fibra de vidrio.....	13
Figura 10. Embarcación de madera tipo balandra.....	14
Figura 11. Compañías de inspecciones de riesgos.....	20
Figura 12. Compañías ajustadoras de siniestros.....	21
Figura 13. Peritos marítimos.....	23
Figura 14. Peritos en inspección.....	24
Figura 15. Procedimientos de condición.....	55
Figura 16. Procedimientos de varadero.....	56
Figura 17. Procedimientos en siniestros.....	57

Figura 18.	Utilitarios para inspección.....	59
Figura 19.	Requerimientos de armador.....	60
Figura 20.	Buque en inspección de condición.....	61
Figura 21.	Buque en inspección de varadero.....	70
Figura 22.	Buque en inspección de compra.....	71
Figura 23.	Siniestro por hundimiento.....	72
Figura 24.	Corrección de recomendación N° 2.....	88
Figura 25.	Libro de navegación.....	90
Figura 26.	Carta náutica.....	90
Figura 27.	Equipos mínimos para navegación y comunicación.....	91
Figura 28.	Chalecos y señales de emergencia.....	93
Figura 29.	Balsa salvavidas.....	93
Figura 30.	Corrección de recomendación N° 12.....	94
Figura 31.	Corrección de recomendación N° 13.....	94
Figura 32.	Corrección de recomendación N° 14.....	95
Figura 33.	Corrección de recomendación N° 15.....	95
Figura 34.	Corrección de recomendación N° 16.....	96
Figura 35.	Corrección de recomendación N° 17.....	96
Figura 36.	Sistema de alarma electro sonoro y visual.....	97
Figura 37.	Corrección de recomendación N° 19.....	97
Figura 38.	Sistema de achique principal y auxiliar.....	98
Figura 39.	Prueba de arranque de la máquina principal.....	98

ÍNDICE TABLAS

	Pág.
Tabla I. Ramos autorizados.....	17
Tabla II. Siniestros marítimos pagados.....	18
Tabla III. Coeficiente para valorización de naves menores a 500TRB..	78
Tabla IV. Coeficiente Ct para naves de madera menores a 500TRB....	78
Tabla V. Coeficiente Ct para naves de acero menores a 500TRB.....	79
Tabla VI. Tabla para corrección de avalúo por años de servicio.....	80
Tabla VII. Dotación mínima para personal de cubierta.....	89
Tabla VIII. Dotación mínima para personal de máquinas.....	89
Tabla IX. Clasificación del extintor según su agente extintor.....	92

ÍNDICE DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Formato de informe de condición.....	138
Anexo B. Formato de informe de trabajos en varadero.....	144
Anexo C. Formato de informe de siniestro	147
Anexo D. Formato de informe de ajuste	149
Anexo E. Calibración de planchaje.....	152
Anexo F. Formato de informe de trabajos en caliente.....	153

INTRODUCCIÓN

En el país son muchas las deficiencias que se pueden encontrar en las embarcaciones pesqueras artesanales en el ámbito de la seguridad marítima, debido a que no cumplen con los requisitos que exigen las entidades encargadas de seguridad en el mar, por lo que es necesario dar a conocer los puntos de mayor importancia y su forma de aplicación para que una embarcación no tenga inconvenientes en el proceso de aseguramiento y, las compañías de seguros se sientan conformes al momento de asegurar una embarcación pesquera.

Dado el grado de desconocimiento en seguridad marítima que los armadores presentan cuando se trata de asegurar sus embarcaciones artesanales, el peritaje marítimo es una herramienta útil y conveniente que pueden contratar los armadores o entidades que necesitan asegurar una embarcación, porque además de ser un requerimiento único por parte de las compañías de seguros es un medio por el cual se verifica el estado del casco e incluye todos los equipos y sistemas existentes a bordo para que sean tomados en cuenta en el proceso de aseguramiento.

CAPÍTULO I

ANALISIS DE LA FLOTA PESQUERA ARTESANAL EN EL ECUADOR

Las actividades tradicionales de subsistencia de los habitantes de la costa ecuatoriana han sido desde tiempos milenarios: pesca, caza, agricultura y ganadería, principalmente, las mismas que se practican hasta la actualidad.

En el Ecuador el 80% de los pobladores que habitan en las costas ecuatorianas se dedican a la pesca artesanal, ya que es la principal fuente de ingresos económicos para sus familias, por lo que se ha mostrado un particular desarrollo pero con deficiencias técnicas en las construcciones de sus embarcaciones.

Se denomina artesanal al tipo de pesca realizada con implementos rústicos, hasta ciertos puntos no mecanizados, y cuya finalidad es la alimentación y soporte de un núcleo familiar, y fines de comercio a pequeña escala (cooperativas pesqueras artesanales).

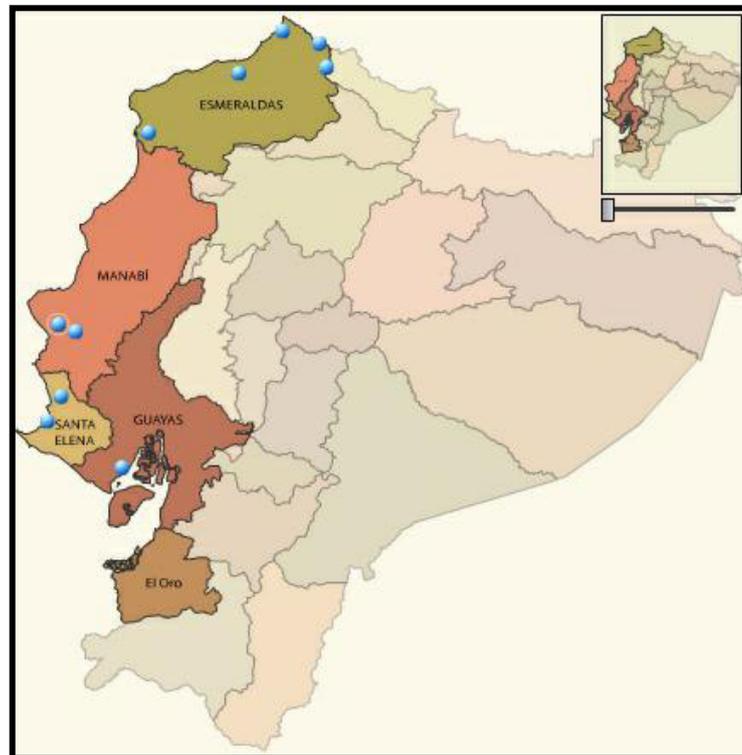


Fuente: JRZ S.A.

Figura 1. Flota pesquera artesanal de Esmeraldas.

La pesca artesanal se realiza a lo largo de la línea costera continental en un total de 138 puertos pesqueros llamadas caletas, en donde sus pobladores se dedican a la pesca y la comercialización de los recursos pesqueros, generando fuentes de trabajo e ingresos económicos de forma directa e indirecta. Dentro de este contexto, la pesca artesanal se efectúa

mediante diferentes artes de pesca tradicionales que son: trasmallo, palangre, trampas, etc.



Fuente: www.pmrc.gov.ec

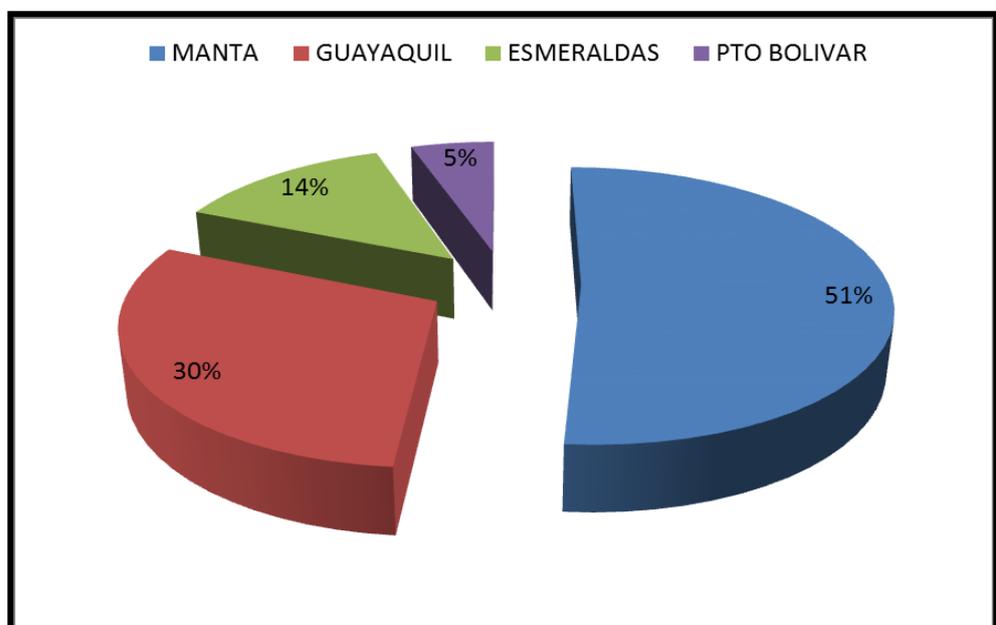
Figura 2. Provincias costeras de mayor concentración pesquera.

Según la subsecretaría de recursos pesqueros (SRP), las 138 caletas de pescadores artesanales distribuidas en cinco provincias costeras: Esmeraldas, Manabí, Guayas, Santa Elena y El Oro. La población pesquera varía de una a otra región; Manabí y Guayas, concentran la mayor proporción de pescadores artesanales.

1.1 Flota pesquera artesanal activa

Ecuador cuenta con 541 embarcaciones pesqueras industriales y 3.674 artesanales registradas, según la Subsecretaría de Recursos Pesqueros (SRP). Sin embargo, las agremiaciones del sector calculan que en la realidad hay alrededor de 8.500 embarcaciones (entre grandes y pequeñas) que zarpan de muelles ecuatorianos a realizar faenas de pesca.

Esta flota abastece a las industrias procesadoras, que mantienen a la pesca como una de las principales actividades del país.



Fuente:Elaboración propia

Figura 3. Concentración de buques artesanales activos.

Según la Subsecretaría de Recursos Pesqueros (SRP), cerca de 3.674 son las embarcaciones artesanales que se encuentran activas y pescando en las costas ecuatorianas en donde el 95% son de bandera ecuatoriana.

La ciudad de Manta posee la mayor flota pesquera del Ecuador (Ver Figura 3) y su expansión ha generado la presencia de la banca y las industrias.

La pesca se ha constituido en el motor de la actividad productiva, la presencia de grandes embarcaciones industriales y de millares de lanchas artesanales, son la base para que la economía del Puerto Manta haya tomado un sitio importante.

- **Artes de pesca artesanal**

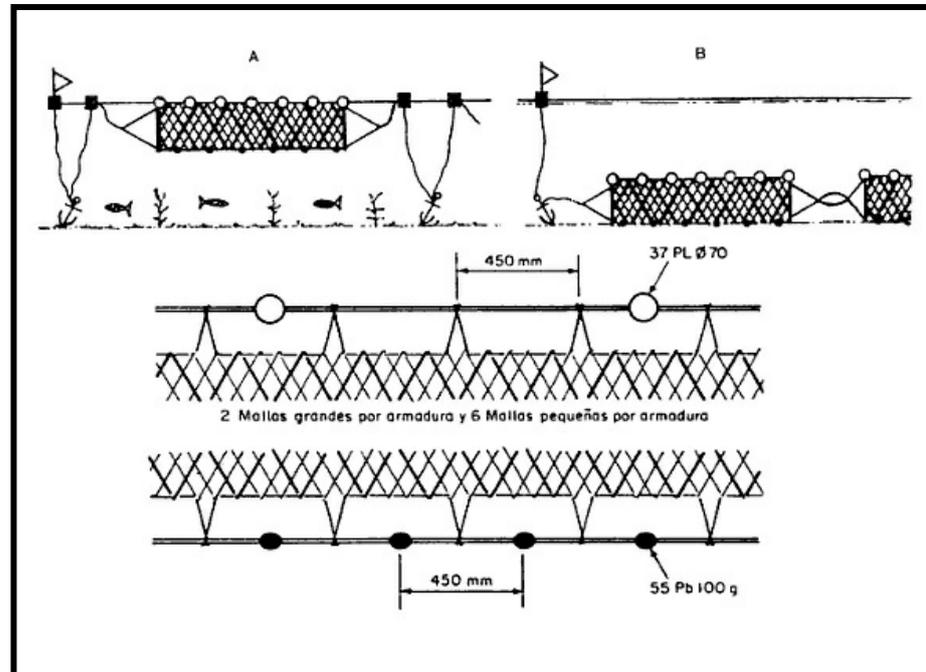
Las principales artes de pesca que utilizan los pescadores artesanales en las costas ecuatorianas son: el trasmallo, palangre y trampas; éstos por lo general capturan peces pelágicos medianos y grandes a una distancia máxima de 8 millas náuticas desde la costa.

A continuación se detallan las características generales de cada uno de las artes de pesca antes mencionados y utilizados en los puertos pesqueros artesanales de mayor importancia en las provincias de Guayas Esmeraldas y Manabí.

▪ Trasmallo

Tienen gran importancia en la pesca en aguas interiores, esteros y mar abierto. Con este tipo de arte los peces quedan enmallados o enredados en los paños de red, que pueden ser uno solo o tres redes.

A veces en una misma arte se combinan varios tipos de red (por ejemplo, red atrasmallada y red de enmalle). Estas redes pueden utilizarse solas o con flotadores y lastre que pueden servir para pescar en la superficie, a profundidad intermedia o en el fondo.

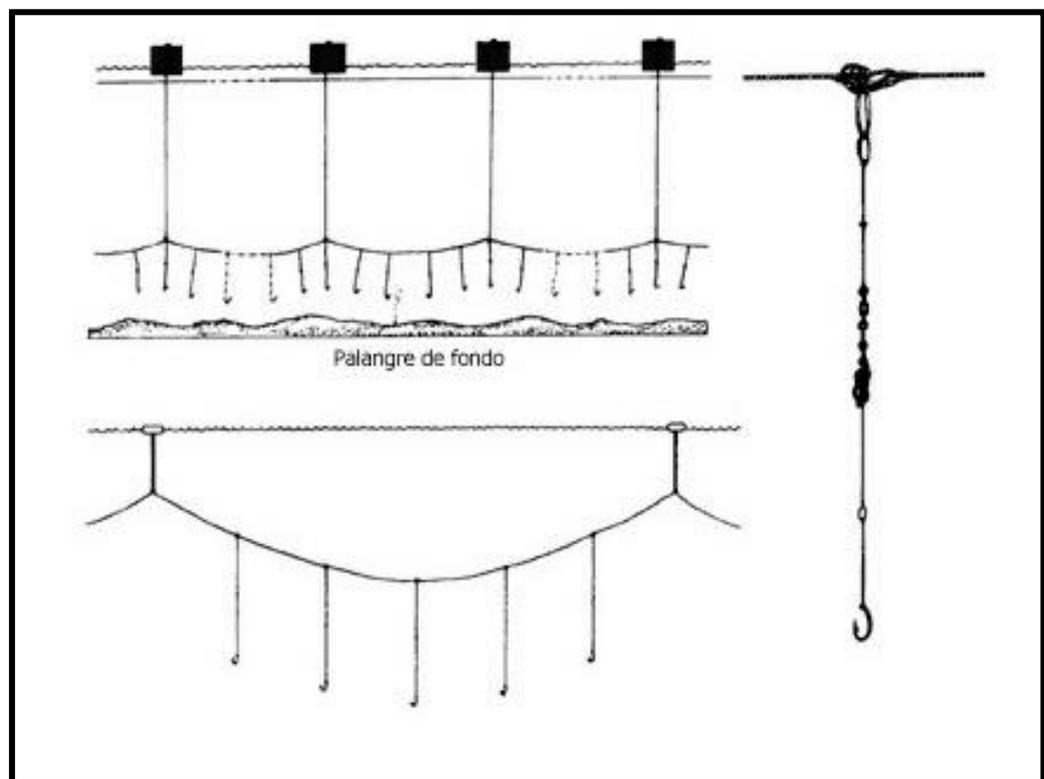


Fuente: www.fao.org

Figura 4. Arte de pesca tipo trasmallo.

- **Palangre**

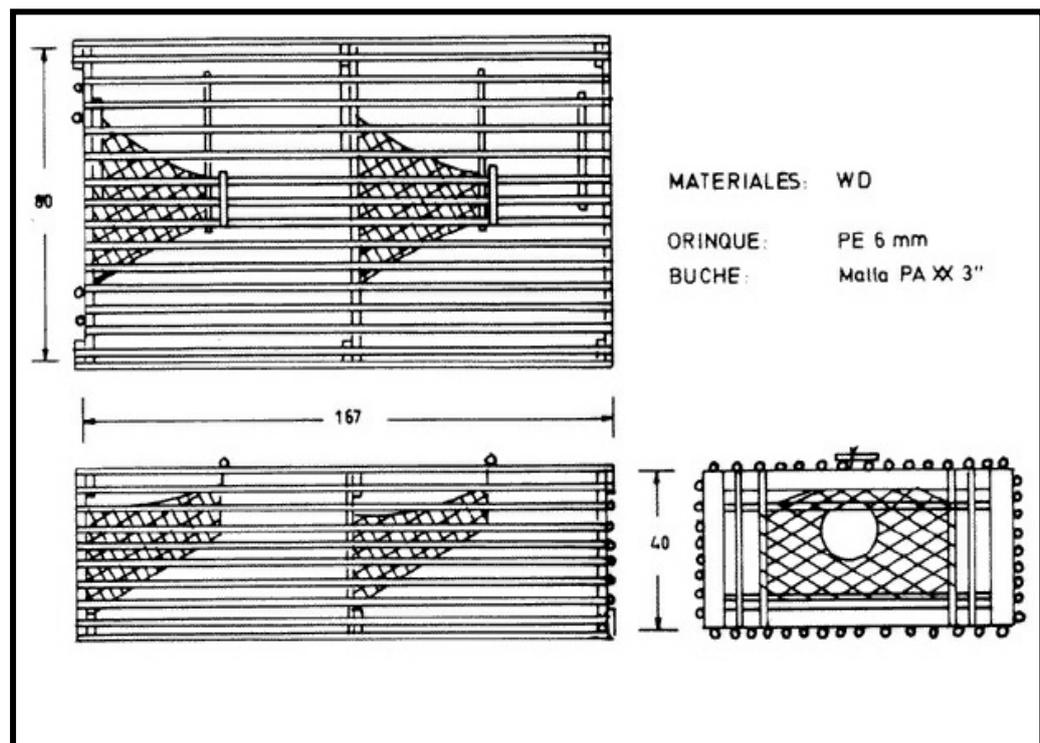
Son artes de pesca que consisten en una línea principal provista de flotadores, y a la cual se anudan los reinales con su respectivo anzuelo a una separación de tres veces la longitud del reinal. Para fabricar un palangre, es necesario conocer la profundidad del área donde va a ser utilizado para definir la longitud de los reinales.



Fuente: www.bibliotecadigital.mx
Figura 5. Arte de pesca tipo palangre.

▪ Trampas

Son del tipo caja o redes y tienen como principio hacer entrar a los animales en un recinto del cual les resulte difícil salir, basándose en el comportamiento y los desplazamientos de los peces. Las trampas y las redes fijas, son instalaciones costeras utilizadas en el fondo desde hace mucho por los habitantes de los litorales tropicales. Las trampas se colocan en el fondo y se suben con frecuencia; a veces se usan a gran profundidad.



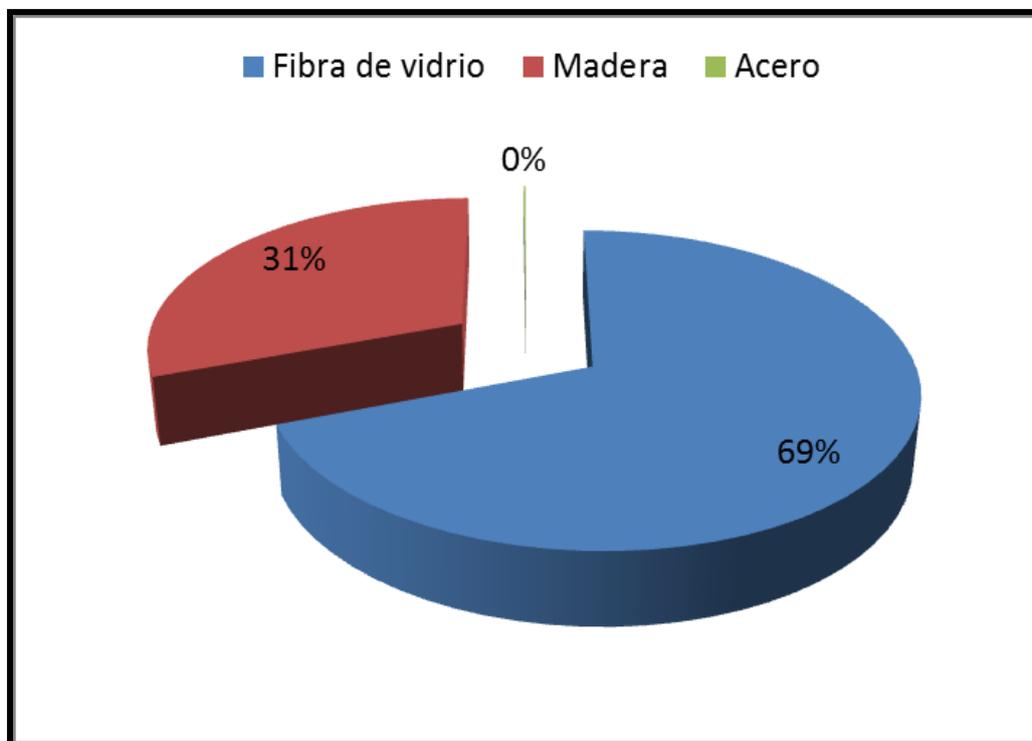
Fuente: www.bibliotecadigital.mx.
Figura 6. Arte de pesca tipo trampa.

1.2 Tipos de construcción de la flota artesanal activa

Entre los años 1980 y 2006, la flota pesquera artesanal incrementó el número de embarcaciones y evolucionó cambiando desde su baja capacidad de desplazamiento y potencia de pangas de madera menores a 45 HP, a botes de fibra de vidrio con motores fuera de borda (superiores a 45 HP) y posteriormente a barcos de madera tipo balandras propulsados con motores estacionarios, originando mayor capacidad de desplazamiento, reducción de los gastos de operación e incremento de la capacidad de cubierta y bodega para el manipuleo, estiva y conservación de la pesca, lo que le permitió acoplarse a las necesidades del mercado en lo referente a calidad y demanda.

La Subsecretaria de Recursos Pesqueros (SRP), estimo que de las 3.674 embarcaciones artesanales que se encuentran activas 2.545 son de construcción en fibra de vidrio, 1.124 en madera y 4 son de acero.

En base a lo mencionado, podemos categorizar a las embarcaciones artesanales en tres tipos de materiales de construcción; madera (30,60%), fibra de vidrio (69,30%) y acero (0,10%).



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7. Porcentaje de embarcaciones por material de construcción.

Así también, se pueden clasificar las embarcaciones pesqueras en rangos de esloras y consecuentemente al tipo de embarcación que se usa para la pesca artesanal, ya que dependerá mucho de su eslora para las faenas de pesca ya sea en las costas o mar adentro.

- **Embarcación tipo canoa**

Dentro de las canoas o bongos hemos incluido a aquellas embarcaciones construidas con tablas, de plywood o de un solo tronco de árbol, tengan o no incorporadas tablas de madera para completar el casco, esta son propulsadas manualmente mediante remos y las dimensiones que oscilan este tipo de embarcación son de 2 a 4 metros de eslora. Son usadas especialmente para brazos de mar, ríos y esteros debido a su poca carga y estabilidad.



Fuente: JRZ S.A.
Figura 8. Canoa de madera.

- **Embarcación tipo lancha o panga**

Las embarcaciones tipo lancha comúnmente conocidas como fibras son aquellas embarcaciones fabricadas con tela de fibra de vidrio y resina plástica en talleres especializados en esta producción, esta son propulsadas mediante motores a gasolina fuera de borda y las dimensiones que oscilan este tipo de embarcación son de 4 a 10 metros de eslora. Son usadas para la pesca con trasmallo y palangre de superficie en las afueras de la costa.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 9. Lancha de fibra de vidrio.

- **Embarcación tipo balandra**

Las embarcaciones tipo balandra son embarcaciones de madera o acero, construidas por maestros o carpinteros navales de la región, cuyo modelo replica el de los atuneros industriales; tienen una pequeña cabina o caseta con algunos equipos y aditamentos en cubierta para las maniobras de pesca, estas embarcaciones son propulsadas mediante motores estacionarios a diesel y las dimensiones que oscilan este tipo de embarcaciones son de 10 a 20 metros de eslora. Son usadas para la pesca con palangre de 3 a 15 días en alta mar.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 10. Embarcación de madera tipo balandra.

En estos últimos años las balandras se modificaron en lo que a propulsión se refiere, implementándose en ellas un motor estacionario. Adicionalmente a esto, se construyeron “barcos pesqueros de madera”.

Estos últimos tienen autonomía de 18 días, sirven también como embarcación madre o nodriza y pueden llevar a la rastra hasta nueve lanchas de fibra de vidrio; el radio de las zonas de pesca puede llegar hasta la Región Insular de Galápagos. Considerando estos antecedentes se puede establecer que, a partir de 1995 parte de la flota artesanal tuvo un gran desarrollo en lo referente a número de embarcaciones.

1.3 Flota pesquera artesanal asegurada

Actualmente en las instituciones que rigen esta actividad, no existen registros específicos del número total de embarcaciones artesanales aseguradas por año, esto se debe al poco interés de asegurar las embarcaciones por parte de los armadores y al alto riesgo que representa para las aseguradoras el asegurar una embarcación de este tipo, teniendo como motivo principal sus prácticas no técnicas de construcción.

De acuerdo a datos de una compañía de peritajes, quien mantiene un registro de embarcaciones inspeccionadas desde el año 2006 hasta la fecha, se han efectuado inspección de condición a 27 embarcaciones artesanales entre lanchas de fibra de vidrio y balandras.

1.4 Grado de siniestralidad de la flota artesanal activa

La Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador, entidad que regula a las compañías de Seguros y Peritajes, no cuentan con la información necesaria para identificar el grado de siniestralidad de la flota pesquera artesanal, ya que la información con la que cuenta en la actualidad está distribuida por ramos como lo indica la Tabla I, donde se muestran a las compañías de seguros más relevantes en el medio con sus respectivos ramos autorizados.

RAMOS AUTORIZADOS PARA LAS COMPAÑIAS ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS CONSTITUIDAS O ESTABLECIDAS EN EL ECUADOR													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		ACC.	INCEND Y LIN	LCI	VEHICU.	TRANS-	MARI-	AVIA-	ROBO	R TEC	RESPON.	FIDE-	FIAN
A SEGUADORAS	AÑO	ACC.	INCEND	L.CESAN	VEHICU.	TRANS-	MARI-	AVIA-	ROBO	CONTRA-	RESPON.	FIDE-	FIAN-
	CONST.	PERSON.	ALIADAS	INCEND	LOS	PORTE	TIMO	CION		TISTAS	CIVIL	LIDAD	ZAS
BALBOA COMPAÑIA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	2005	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
CERVANTES S.A. COMPAÑIA DE SEGUROS Y REASEGUROS	1993	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
LA UNION COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS S.A.	1943	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
PANAMERICANA DEL ECUADOR S.A. CIA. DE SEG. Y REASE	1973	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
RIO GUAYAS COMPAÑIA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A	1993	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SEGUROS SUCRE S.A.	1944	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
TOTAL		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6

Fuente: Superintendencia de bancos y seguros

Tabla I. Ramos autorizados.

La Tabla II, indica los valores por siniestros indemnizados por las compañías de seguros nacionales durante los años 2006 y 2010 en el ramo marítimo, identificando así claramente la falta de datos estadísticos para establecer el grado de siniestralidad de los buques artesanales así también cabe indicar que en el ramo marítimo en las compañías de seguro abarca lo siguiente:

- ✓ Cacos de buques,
- ✓ Maquinaria naval,
- ✓ Transporte de mercancías,
- ✓ Fletamento, etc.

COSTOS DE SINIESTROS PAGADOS POR ASEGURADORAS MAS INFLUYENTES					
RAMO MARITIMO					
VALORES EXPRESADOS EN MILES DE DOLARES					
COMPAÑÍA	2006	2007	2008	2009	2010
BALBOA	452.994	868.114	964.302	1.103.418	1.537.895
CERVANTES	177.272	246.984	540.639	-84.682	630.260
LA UNION	66.180	49.756	28.841	277.305	179.477
PANAMERICANA DEL ECUADOR	770.068	779.526	495.716	830.888	490.842
RIO GUAYAS	1.234	8	1.369	470	5
SUCRE	13.996	-956	3.165	66.835	5.153

Fuente: Superintendencia de bancos y seguros
Tabla II. Siniestros marítimos pagados.

CAPITULO II

DESCRIPCION DE UNA EMPRESA DE PERITAJE MARITIMO

2.1 ¿Qué es una empresa de peritajes marítimos?

Una empresa de peritajes marítimos es aquella entidad que se encuentra acreditada y supervisada por la Superintendencia de Bancos y Seguros de un país, para que opere realizando inspecciones de riesgos previos al aseguramiento o efectuando el análisis de siniestros a embarcaciones o estructuras flotantes para las compañías de seguros o armadores.

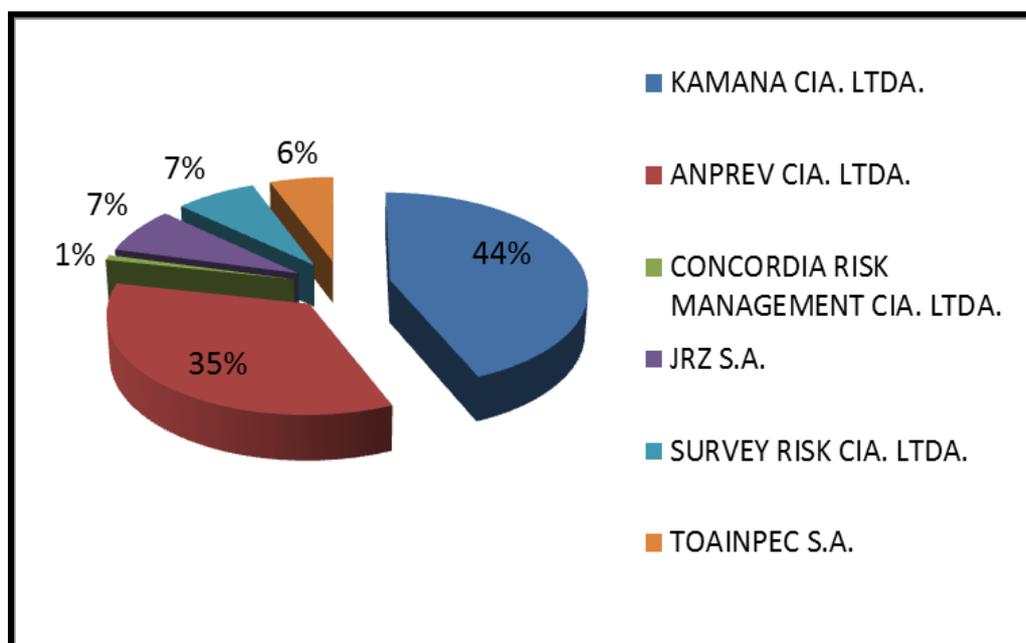
- **Clasificación de una empresa de peritajes marítimos**

Las empresas de peritajes marítimos se encuentran clasificadas según la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador en dos ramos principales:

- **Compañía de Inspectores de riesgos**

Tienen como actividad la de examinar y calificar los riesgos en forma previa a la contratación del seguro y durante la vigencia del contrato, alertar sobre la posibilidad de que ocurra algún daño e investigar los daños y posibles pérdidas.

Las compañías de riesgos más influyentes en el medio ecuatoriano son:



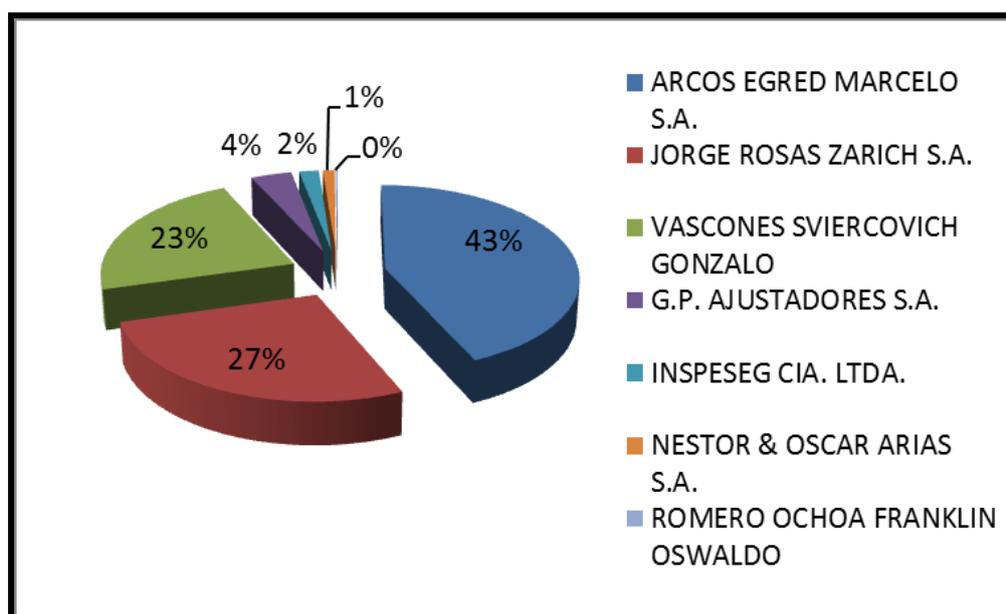
Fuente: JRZ S.A.

Figura 11. Compañías de Inspecciones de riesgos.

▪ **Compañía de Ajustadores de siniestros**

Tiene como actividad la de estimar el valor de los objetos antes de la ocurrencia del siniestro, investigar las causas del siniestro, opinar si el siniestro se encuentra cubierto por la póliza¹, establecer el monto cubierto por la póliza, señalar el importe que corresponde indemnizar de acuerdo a las condiciones de la póliza y establecer el valor del salvamento de los restos siniestrados.

Las compañías ajustadoras más influyentes en el medio ecuatoriano son:



Fuente: JRZ S.A.

Figura 12. Compañías ajustadoras de siniestros.

¹ Póliza: documento que contiene el convenio o contrato celebrado entre el Asegurador y el Asegurado.

2.2 ¿Qué es un peritaje?

Se define al peritaje marítimo como un examen o evaluación que realiza un perito marítimo, donde se verifica si una embarcación está en buen estado de operación y navegación, confirmando mediante un informe si el equipo instalado es suficiente para manejar las emergencias a bordo.

El Peritaje Marítimo está a menudo estrechamente asociado con los seguros marítimos, daños y salvamento, accidentes e investigación de fraudes, dado que, los aseguradores generalmente carecen de la formación y las habilidades requeridas para realizar una evaluación detallada de la condición de una embarcación.

- **Perito marítimo o naval**

Del latín *Peritus*, un perito es una persona experimentada, hábil o entendida en una ciencia o arte. Es una persona acreditada para realizar peritajes, inspecciones, encuestas o exámenes de embarcaciones para evaluar, vigilar e informar sobre su condición y los sistemas a bordo.

Los peritos también inspeccionan los equipos destinados a embarcaciones nuevas o existentes para garantizar el cumplimiento de

diversas normas o especificaciones relacionadas a seguridad marítima, como también la estructura, maquinaria, equipo (radiocomunicación, navegación, seguridad, etc.) y la condición general de la embarcación.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 13. Peritos marítimos.

Aunque los peritos son a veces empleados directamente por los aseguradores, estos mantienen una cierta autonomía profesional con el fin de proporcionar un juicio imparcial. Los peritos independientes son a menudo empleados por los clientes de aseguradores marinos para proporcionar pruebas en apoyo de reclamaciones por daños contra el asegurador.

Una de las principales características de un perito es la autoconfianza en su conocimiento y experiencia tal que, cuando inspecciona una

embarcación, él puede estar seguro de que lo que escribe en su informe es objetivamente correcto. El trabajo del perito es revisar y reportar todo lo que ve cuando inspecciona una embarcación. Para hacer esto, una cualidad primordial es la observación. A menudo observará lo que generalmente parecería ser parte de una embarcación en aparente buen estado, pero son los pequeños detalles, aparentemente insignificantes los que alertarán que no es todo lo que parece ser a primera vista. A partir de aquí, empieza a ser importante la segunda mayor cualidad, la determinación, que de una manera objetiva y sistemática se dispone a descubrir lo que es erróneo.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 14. Peritos en inspección.

Finalmente entra la tercera mayor cualidad, que es cuando el perito debe comunicar sus conclusiones al cliente, de una manera tal que, el cliente entienda completamente lo que ha encontrado durante la

inspección de la embarcación. Haciendo esto, el perito debe recordar que él es el experto y que su cliente podría no estar tan bien informado en terminología naval como el perito. Así que, el perito debe preparar su informe usando un lenguaje que sea apropiado para su cliente.

Todas estas cualidades deben sostenerse en conjunto con la honestidad e integridad, un perito es un experto independiente el cual frecuentemente trabaja lejos de su cliente, por ello, su cliente necesita una fe absoluta en que no solo el perito será diligente en la ejecución de su trabajo, sino que también comunicará sus conclusiones de una manera precisa, exacta y honesta.

2.3 Características de una empresa de peritajes

En el medio ecuatoriano existen muchas empresas dedicadas a los peritajes marítimos, ya sean estas para evaluar el estado de condición actual o en reconocimientos de equipos por algún tipo de siniestro ocurrido a bordo de una embarcación.

Así también, las empresas de peritajes para actuar como tales, necesitan tener a su disposición un equipo humano muy bien preparado para que puedan satisfacer las necesidades requeridas por los clientes, esto es un personal con gran capacidad de conocimiento técnico y experiencia.

Según el Capítulo Segundo “Requisitos para la Obtención de Credenciales” de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, Sección IV, Artículo No 33; se enuncian las principales características que el equipo humano debe tener para que una empresa de peritajes opere adecuadamente:

- ✓ Cinco años de experiencia en el área técnica,
- ✓ Cinco años de experiencia en materia de reclamos (inspección, ajuste y liquidación),
- ✓ Título profesional de conformidad con el tipo de reclamos o inspección a realizar(ingeniero mecánico, naval, entre otros),
- ✓ Para el caso de personas jurídicas, deberán contar con personal especializado afines en los ramos en que se les autoriza operar.

Entre sus características están que, estas empresas podrán dar servicio a diferentes empresas del sector marítimo y de la industria pesquera e industrial, ya sean Compañías de Seguros, de la Banca o del Sector Financiero, tanto a nivel nacional como internacional.

2.4 Rango de acción de una empresa de peritajes

Para que una empresa de peritajes pueda funcionar en el Ecuador, esta debe cumplir con las resoluciones y obligaciones que impone la

Superintendencia de Bancos y Seguros, ya que es la entidad reguladora de ese tipo de empresas.

▪ **Para la compañía de Inspectores de Riesgos**

Según los Artículos No 34 y 35, de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, Sección IV; para obtener la credencial los inspectores de riesgos, personas jurídicas, para ejercer su actividad, deben constituirse ante la Superintendencia de Bancos y Seguros como compañías de comercio, para lo cual requerirán de la Superintendencia de Compañías, previo a la aprobación de la razón social o denominación objetiva, una certificación de que no existe registro previo del nombre propuesto, o similitud con las denominaciones existentes. Para obtener la credencial y los certificados de autorización por ramos, se debe cumplir con los requisitos siguientes:

- a) Nombramientos de los administradores y representantes legales debidamente inscritos en el Registro Mercantil,
- b) Certificado de afiliación a la Cámara de Comercio del lugar donde la compañía tiene su matriz,
- c) Certificado del Registro Único de Contribuyentes,

d) Los miembros del directorio y representantes legales de la Compañía deben cumplir con los siguientes requisitos adicionales:

- ✓ Currículum vitae
- ✓ Certificado de haber aprobado un curso de especialización de seguros de por lo menos 258 horas de duración dictado por un Centro de Educación Superior, o por un organismo legalmente reconocido por la autoridad competente y aceptado por la Superintendencia de Bancos y Seguros y acreditar experiencia equivalente a un tiempo mínimo de 2 años en el área técnica o de comercialización de seguros,
- ✓ La experiencia se acreditará con el certificado otorgado por el representante legal de la persona jurídica que integre el sistema de seguro privado, en donde el interesado haya prestado sus servicios y con el contrato de trabajo debidamente inscrito en la Inspectoría del Trabajo, o a falta de este contrato con el certificado de afiliación del IESS,
- ✓ Copia de la cédula de ciudadanía y copia de la papeleta de votación del último sufragio,

- ✓ Quienes estuvieren en mora en el cumplimiento de sus obligaciones por más de sesenta días con cualquiera de las instituciones del sistema financiero o de seguros quienes en el transcurso de los últimos cinco años hubiesen incurrido en el castigo de sus obligaciones por parte de cualquier institución financiera o de seguros,
 - ✓ En caso de que el solicitante sea extranjero presentará la pertinente autorización laboral otorgada por autoridad competente.
- e) Además de los documentos señalados en los literales precedentes, la compañía debe disponer de un lugar adecuado para su funcionamiento, debiendo mantener el registro actualizado de su dirección, número de teléfono, fax y correo electrónico del representante legal o de un funcionario expresamente autorizado.

▪ **Obligaciones**

Según el Capítulo Segundo, de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, Sección IV, Artículo No 36; Los inspectores de riesgos para el ejercicio de su actividad deben cumplir con las obligaciones

determinadas en el Artículo 20 de este capítulo, en lo que fuere aplicable.

- a) Cumplir con los principios de ética profesional y evitar la competencia desleal en la asesoría, gestión y colocación de contratos de seguros,
- b) Asesorar al cliente en forma veraz, suficiente, detallada y permanente acerca de las condiciones del contrato, haciéndole conocer las mejores opciones según sus necesidades, el alcance de las coberturas, beneficios, exclusiones, primas, forma de pago, requisitos, plazos y procedimientos para reclamar el pago de indemnizaciones,
- c) Comunicar inmediatamente por escrito a la empresa de seguros cualquier modificación del riesgo, si el asegurado le participó de aquello, o por tener conocimiento directo de este particular,
- d) Asesorar al asegurado en las diligencias tendientes al cobro de la indemnización y para actuar a nombre del cliente ante la empresa de seguros, siempre que cuente con poder especial para ello o autorización escrita del asegurado,
- e) Responder ante la empresa de seguros por el correcto manejo de los documentos que le han sido confiados,

- f) Cuidar que el contrato de seguro se mantenga vigente y gestionar la oportuna renovación, cuando expresamente lo haya solicitado el cliente,
- g) Devolver a las empresas de seguros los documentos y papelería que les pertenezcan, cuando dejen de prestar sus servicios,
- h) Suscribir los respectivos contratos de agenciamiento de seguros o de asistencia médica con las empresas de seguros o de medicina pre pagada, respectivamente,
- i) Cumplir las normas e instrucciones de la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- j) Mantener bajo estricta reserva toda cotización que fuere entregada por las empresas de seguros, bajo las prevenciones de ley,
- k) Remitir anualmente adjunto a los estados financieros la nómina de los socios o accionistas y representantes legales y mantener actualizados los referidos nombramientos,
- l) Notificar por escrito en forma inmediata a la Superintendencia de Bancos y Seguros, cambios de domicilio, apertura de sucursales y agencias y cierres de las mismas, cambios de administradores y apoderados; cambios en la composición accionaria; la dirección exacta, teléfono, fax y correo electrónico,

- m) Firmar las propuestas o cotizaciones que tramiten y verificar que ellas cumplan con las exigencias técnicas del riesgo que le sean aplicables,
- n) Cumplir las normas sobre las tarifas que le suministre la empresa de seguros,
- o) Remitir hasta el 30 de abril de cada año, los estados financieros, anexos y formularios del ejercicio económico anterior aprobados por la junta general de socios o accionistas de acuerdo al catálogo único emitido por la Superintendencia de Bancos y Seguros, formulario de declaración de impuesto a la renta; y, demás información requerida por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- p) Pagar la contribución para el sostenimiento de la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- q) Llevar contabilidad de acuerdo a las normas emitidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros y las Normas Ecuatorianas de Contabilidad y conservar sus archivos actualizados con todos los registros de ingresos y egresos de sus operaciones sobre el giro de sus negocios a disposición de la Superintendencia de Bancos y Seguros,

- r) Recibir a los auditores y funcionarios de la Superintendencia de Bancos y Seguros y proporcionarles la información que les sea solicitada por ellos,
- s) Presentar a la Superintendencia de Bancos y Seguros la información de las obligaciones en documento escrito y en medios magnético o electrónico, máximo hasta el 30 de abril de cada año,
- t) Revalidar los certificados de autorización por ramos, de acuerdo a los términos que determine el presente capítulo,
- u) Responder, solidariamente con la aseguradora a las reclamaciones que el asegurado pueda presentar en el ámbito administrativo y judicial; y,
- v) Otras obligaciones que se deriven del giro propio de sus negocios de acuerdo a las normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

▪ **Prohibiciones**

Según el Capítulo 2, de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, Sección IV, Artículo No 37; Será aplicable para los Inspectores de Riesgos, según el caso, las prohibiciones determinadas en los artículos 22 y 23.

- a) Los funcionarios y empleados públicos,
- b) Los miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en servicio activo,
- c) Los directores, representantes legales, apoderados, asesores, gerentes, comisarios, auditores internos y contralores de: instituciones financieras, empresas de seguros, compañías de reaseguros, intermediarios de reaseguros, peritos de seguros, otras agencias asesoras productoras de seguros y de empresas de medicina prepagada,
- d) Los peritos de seguros,
- e) Auditores externos calificados por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- f) Los no residentes en el Ecuador,
- g) Ejercer actividades distintas a las señaladas en la Ley General de Seguros, en el reglamento general, en este capítulo y en el contrato de agenciamiento,
- h) Firmar, cancelar, anular, dejar sin efecto o modificar en cualquier forma el plazo, la cobertura o beneficio, exclusiones, prima o modalidad de pago de los seguros que intermedian, sin previa autorización escrita de la empresa de seguros,

- i) Retener dinero o documentos en pago por concepto de primas así hubiere autorización escrita de la correspondiente empresa de seguros,
- j) Gestionar y colocar contratos de seguros sin contar con los respectivos certificados de autorización por ramos y los contratos de agenciamiento aprobados y registrados por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- k) Operar en calidad de intermediario de reaseguros o perito de seguros y/o recibir remuneración por tales conceptos,
- l) Ofrecer seguros cuyos modelos de pólizas no estén aprobados previamente por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- m) Ofrecer y/o gestionar y/o colocar pólizas de seguros de aseguradoras no constituidas ni establecidas legalmente en el país,
- n) Desempeñar las funciones de asesores, gerentes, representantes legales, directores, accionistas o funcionarios y empleados de las empresas de seguros y compañías de reaseguros,
- o) Descontar valores por cualquier concepto de las primas que les fueren entregadas por el asegurado así hubiere autorización escrita de la empresa de seguros o compañía de reaseguros,

- p) Recibir y/o retener valores por pago de indemnizaciones de siniestros sin contar con poder o autorización escrita del asegurado,
- q) Utilizar en su papelería nombres o términos que no sean los autorizados por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- r) Egresar valores por concepto de comisiones a favor de otros asesores productores de seguros; se exceptúan los asesores productores de seguros que hubieren suscrito un convenio de asociación y participación, especificando los ramos en que cada uno de los asociados va a participar y la forma y porcentaje del pago de comisiones. Podrán actuar como líderes del convenio de asociación y participación únicamente las agencias asesoras productoras de seguros. Sin embargo, no podrán participar en este tipo de convenios los asesores productores de seguros que no tengan aprobados los ramos de seguros respectivos y/o estén suspendidos el pago de comisiones; sin embargo, el líder está obligado a tener aprobados los respectivos certificados por ramos y mantener vigentes los contratos de agenciamiento; y,
- s) Egresar valores por pago de comisiones o reconocimientos económicos a favor de personas naturales o jurídicas ajenas al asesor productor de seguros que de una u otra forma hubieren participado en la colocación de una póliza de seguro.

▪ **Para la compañía de Ajustadores de Siniestros**

Según los Artículos No 38 y 39, de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, Sección IV; para obtener la credencial los ajustadores de siniestro, personas jurídicas, para ejercer su actividad, deben constituirse ante la Superintendencia de Bancos y Seguros como compañías de comercio, para lo cual requerirán de la Superintendencia de Compañías, previo a la aprobación de la razón social o denominación objetiva, una certificación de que no existe registro previo del nombre propuesto, o similitud con las denominaciones existentes. Para obtener la credencial y los certificados de autorización por ramos, se debe cumplir con los requisitos siguientes:

- a) Nombramientos de los administradores y representantes legales debidamente inscritos en el Registro Mercantil,
- b) Certificado de afiliación a la Cámara de Comercio del lugar donde la compañía tiene su matriz,
- c) Certificado del Registro Único de Contribuyentes,
- d) Los miembros del directorio y representantes legales de la Compañía deben cumplir con los siguientes requisitos adicionales:
 - ✓ Currículum vitae

- ✓ Certificado de haber aprobado un curso de especialización de seguros de por lo menos 258 horas de duración dictado por un Centro de Educación Superior, o por un organismo legalmente reconocido por la autoridad competente y aceptado por la Superintendencia de Bancos y Seguros y acreditar experiencia equivalente a un tiempo mínimo de 2 años en el área técnica o de comercialización de seguros,
- ✓ La experiencia se acreditará con el certificado otorgado por el representante legal de la persona jurídica que integre el sistema de seguro privado, en donde el interesado haya prestado sus servicios y con el contrato de trabajo debidamente inscrito en la Inspectoría del Trabajo, o a falta de este contrato con el certificado de afiliación del IESS,
- ✓ Copia de la cédula de ciudadanía y copia de la papeleta de votación del último sufragio,
- ✓ Quienes estuvieren en mora en el cumplimiento de sus obligaciones por más de sesenta días con cualquiera de las instituciones del sistema financiero o de seguros quienes en el transcurso de los últimos cinco años hubiesen incurrido en el castigo de sus obligaciones por parte de cualquier institución financiera o de seguros,

- ✓ En caso de que el solicitante sea extranjero presentará la pertinente autorización laboral otorgada por autoridad competente.
- e) Además de los documentos señalados en los literales precedentes, la compañía debe disponer de un lugar adecuado para su funcionamiento, debiendo mantener el registro actualizado de su dirección, número de teléfono, fax y correo electrónico del representante legal o de un funcionario expresamente autorizado.

- **Obligaciones**

Según el Capítulo Segundo, de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, Sección IV, Artículo No 40; Los ajustadores de siniestros para el ejercicio de su actividad deben cumplir con las obligaciones determinadas en el Artículo 20 de este capítulo, en lo que fuere aplicable.

- a) Cumplir con los principios de ética profesional y evitar la competencia desleal en la asesoría, gestión y colocación de contratos de seguros,
- b) Asesorar al cliente en forma veraz, suficiente, detallada y permanente acerca de las condiciones del contrato, haciéndole conocer las mejores opciones según sus necesidades, el alcance

de las coberturas, beneficios, exclusiones, primas, forma de pago, requisitos, plazos y procedimientos para reclamar el pago de indemnizaciones,

- c) Comunicar inmediatamente por escrito a la empresa de seguros cualquier modificación del riesgo, si el asegurado le participó de aquello, o por tener conocimiento directo de este particular,
- d) Asesorar al asegurado en las diligencias tendientes al cobro de la indemnización y para actuar a nombre del cliente ante la empresa de seguros, siempre que cuente con poder especial para ello o autorización escrita del asegurado,
- e) Responder ante la empresa de seguros por el correcto manejo de los documentos que le han sido confiados,
- f) Cuidar que el contrato de seguro se mantenga vigente y gestionar la oportuna renovación, cuando expresamente lo haya solicitado el cliente,
- g) Devolver a las empresas de seguros los documentos y papelería que les pertenezcan, cuando dejaren de prestar sus servicios,
- h) Suscribir los respectivos contratos de agenciamiento de seguros o de asistencia médica con las empresas de seguros o de medicina pre pagada, respectivamente,
- i) Cumplir las normas e instrucciones de la Superintendencia de Bancos y Seguros,

- j) Mantener bajo estricta reserva toda cotización que fuere entregada por las empresas de seguros, bajo las prevenciones de ley,
- k) Remitir anualmente adjunto a los estados financieros la nómina de los socios o accionistas y representantes legales y mantener actualizados los referidos nombramientos,
- l) Notificar por escrito en forma inmediata a la Superintendencia de Bancos y Seguros, cambios de domicilio, apertura de sucursales y agencias y cierres de las mismas, cambios de administradores y apoderados; cambios en la composición accionaria; la dirección exacta, teléfono, fax y correo electrónico,
- m) Firmar las propuestas o cotizaciones que tramiten y verificar que ellas cumplan con las exigencias técnicas del riesgo que le sean aplicables,
- n) Cumplir las normas sobre las tarifas que le suministre la empresa de seguros,
- o) Remitir hasta el 30 de abril de cada año, los estados financieros, anexos y formularios del ejercicio económico anterior aprobados por la junta general de socios o accionistas de acuerdo al catálogo único emitido por la Superintendencia de Bancos y Seguros, formulario de declaración de impuesto a la renta; y, demás información requerida por la Superintendencia de Bancos y Seguros,

- p) Pagar la contribución para el sostenimiento de la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- q) Llevar contabilidad de acuerdo a las normas emitidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros y las Normas Ecuatorianas de Contabilidad y conservar sus archivos actualizados con todos los registros de ingresos y egresos de sus operaciones sobre el giro de sus negocios a disposición de la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- r) Recibir a los auditores y funcionarios de la Superintendencia de Bancos y Seguros y proporcionarles la información que les sea solicitada por ellos,
- s) Presentar a la Superintendencia de Bancos y Seguros la información de las obligaciones en documento escrito y en medios magnético o electrónico, máximo hasta el 30 de abril de cada año,
- t) Revalidar los certificados de autorización por ramos, de acuerdo a los términos que determine el presente capítulo,
- u) Responder, solidariamente con la aseguradora a las reclamaciones que el asegurado pueda presentar en el ámbito administrativo y judicial; y,
- v) Otras obligaciones que se deriven del giro propio de sus negocios de acuerdo a las normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

De la misma forma deberá cumplir con las obligaciones expuestas en el Artículo No 43 de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros.

- a) Estar autorizados por la Superintendencia de Bancos y Seguros;
- b) Investigar la fecha y circunstancias del siniestro,
- c) Determinar el monto de las pérdidas y el de las indemnizaciones a pagar,
- d) Proponer por escrito al asegurado las medidas urgentes que deban adoptarse para minimizar los daños producidos por el siniestro,
- e) Informar a la empresa de seguros sobre la posibilidad de perseguir la responsabilidad de terceros para fines de los recuperos por los perjuicios sufridos como consecuencia de un siniestro,
- f) Informar por escrito a la empresa de seguros y al asegurado dentro del término de ocho días siguientes a la fecha de su designación, sobre las conclusiones de los ajustes practicados y poner a disposición de la Superintendencia de Bancos y Seguros sus informes,
- g) Poner por escrito en conocimiento de la Superintendencia de Bancos y Seguros, dentro del término de cuarenta y ocho horas de haberlo detectado, las irregularidades que adviertan en el

desempeño de su trabajo sobre infracciones a la Ley, Reglamentos o disposiciones impartidas por el organismo de control,

- h) Mantener actualizado el registro de la dirección comercial, números telefónicos y correo electrónico,
- i) Mantener actualizado y a disposición de la Superintendencia de Bancos y Seguros un libro de avisos y liquidaciones de siniestros en el que conste el nombre de la empresa de seguros, del asegurado o de sus beneficiarios, el número de la póliza, el número asignado al siniestro por el ajustador, la fecha del siniestro y de la denuncia, la fecha de la designación del ajustador y la fecha de la emisión del informe de liquidación; y,
- j) Emplear en la liquidación de siniestros que se les encomienden, el cuidado y reserva que se requiere ordinariamente en el manejo de los negocios propios.

- **Prohibiciones**

Según el Capítulo Segundo, de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, Sección IV, Artículo No41; Será aplicable para los ajustadores de siniestros, según el caso, lasprohibiciones determinadas en los artículos 22 y 23.

- a) Los funcionarios y empleados públicos,
- b) Los miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en servicio activo,
- c) Los directores, representantes legales, apoderados, asesores, gerentes, comisarios, auditores internos y contralores de: instituciones financieras, empresas de seguros, compañías de reaseguros, intermediarios de reaseguros, peritos de seguros, otras agencias asesoras productoras de seguros y de empresas de medicina prepagada,
- d) Los peritos de seguros,
- e) Auditores externos calificados por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- f) Los no residentes en el Ecuador,
- g) Ejercer actividades distintas a las señaladas en la Ley General de Seguros, en el reglamento general, en este capítulo y en el contrato de agenciamiento,
- h) Firmar, cancelar, anular, dejar sin efecto o modificar en cualquier forma el plazo, la cobertura o beneficio, exclusiones, prima o modalidad de pago de los seguros que intermedian, sin previa autorización escrita de la empresa de seguros,

- i) Retener dinero o documentos en pago por concepto de primas así hubiere autorización escrita de la correspondiente empresa de seguros,
- j) Gestionar y colocar contratos de seguros sin contar con los respectivos certificados de autorización por ramos y los contratos de agenciamiento aprobados y registrados por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- k) Operar en calidad de intermediario de reaseguros o perito de seguros y/o recibir remuneración por tales conceptos,
- l) Ofrecer seguros cuyos modelos de pólizas no estén aprobados previamente por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- m) Ofrecer y/o gestionar y/o colocar pólizas de seguros de aseguradoras no constituidas ni establecidas legalmente en el país,
- n) Desempeñar las funciones de asesores, gerentes, representantes legales, directores, accionistas o funcionarios y empleados de las empresas de seguros y compañías de reaseguros,
- o) Descontar valores por cualquier concepto de las primas que les fueren entregadas por el asegurado así hubiere autorización escrita de la empresa de seguros o compañía de reaseguros,

- p) Recibir y/o retener valores por pago de indemnizaciones de siniestros sin contar con poder o autorización escrita del asegurado,
- q) Utilizar en su papelería nombres o términos que no sean los autorizados por la Superintendencia de Bancos y Seguros,
- r) Egresar valores por concepto de comisiones a favor de otros asesores productores de seguros; se exceptúan los asesores productores de seguros que hubieren suscrito un convenio de asociación y participación, especificando los ramos en que cada uno de los asociados va a participar y la forma y porcentaje del pago de comisiones. Podrán actuar como líderes del convenio de asociación y participación únicamente las agencias asesoras productoras de seguros. Sin embargo, no podrán participar en este tipo de convenios los asesores productores de seguros que no tengan aprobados los ramos de seguros respectivos y/o estén suspendidos el pago de comisiones; sin embargo, el líder está obligado a tener aprobados los respectivos certificados por ramos y mantener vigentes los contratos de agenciamiento; y,
- s) Egresar valores por pago de comisiones o reconocimientos económicos a favor de personas naturales o jurídicas ajenas al asesor productor de seguros que de una u otra forma hubieren participado en la colocación de una póliza de seguro.

De acuerdo a disposiciones comunes para los inspectores de riesgos y ajustadores de siniestros, en el Artículo No 47 de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, no podrán ser peritos de seguros ni actuar en tal calidad:

- a) Los martilladores públicos,
- b) Los agentes de aduana u operadores de almacenes generales de depósito o recintos privados aduaneros,
- c) Los asesores productores de seguros, ni sus representantes legales, directores, funcionarios o empleados,
- d) Los accionistas y administradores de empresas de seguros, compañías de reaseguros o intermediarios de reaseguros,
- e) Quienes directa o indirectamente tengan participación en la propiedad de las empresas de seguros, compañías de reaseguros, asesores productores de seguros e intermediarios de reaseguros, por un monto superior al veinte por ciento del capital de la respectiva entidad,
- f) Las personas naturales o jurídicas que se dedican directa o indirectamente al transporte de carga; y,
- g) Los funcionarios o empleados de los organismos de control.

De acuerdo al Artículo No 47 de las Normas para los Asesores Productores de Seguros, Intermediarios de Reaseguros y Peritos de Seguros, se prohíbe a los peritos de seguros:

- a) Practicar inspecciones de riesgos o ajustes de siniestros en los que tengan interés sus cónyuges y/o sus parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad,
- b) Recibir de los asegurados, beneficiarios, empresas de seguros o compañías de reaseguros, beneficios pecuniarios o económicos distintos a su remuneración u honorarios profesionales,
- c) Mandar a reparar bienes siniestrados sin previa autorización escrita de la empresa de seguros,
- d) Adquirir o retener para sí los bienes o productos de los ajustes en que haya intervenido o que sean parte de los salvamentos o recuperos que hubieren practicado o adjudicarlos en cualquier forma a personas relacionadas,
- e) Vender salvamentos o recuperos sin previa autorización escrita de la empresa de seguros o compañía de reaseguros; y,
- f) Otras dispuestas por la Ley General de Seguros, su Reglamento General y ésta resolución.

2.5 Leyes que debe manejar una empresa de peritajes

Para un peritaje las compañías que se dedican a este negocio deben contar con una amplia biblioteca jurídica y técnica ya sean estas, leyes, reglamentos, convenios, resoluciones, códigos nacionales e internacionales.

La literatura jurídica en el Ecuador, las leyes a utilizar son las que emite la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos DIRNEA, que es la entidad encargada de emitir las regulaciones internas para operatividad de las embarcaciones nacionales e internacionales en las costas ecuatorianas.

Entre las leyes, reglamentos, convenios, resoluciones, códigos nacionales e internacionales podemos mencionar algunos:

- **Leyes**
- ✓ Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero,
- ✓ Ley General de Puertos,
- ✓ Ley de control de combustibles,
- ✓ Ley de Faros y Boyas, etc.

- **Códigos y convenios**
 - ✓ Código de Policía Marítima,
 - ✓ Código PBIP²,
 - ✓ Convenio Internacional de Torremolinos, etc.

- **Reglamentos y Resoluciones**
 - ✓ Reglamento para Prevenir Abordajes,
 - ✓ Reglamento a la Actividad Marítima,
 - ✓ Resolución para uso de extintores,
 - ✓ Resolución de identificación de naves.

También contamos con las regulaciones internacionales que emite la OMI (Organización Marítima Internacional), donde se publican los libros de seguridad de la vida en el mar o sus siglas en inglés SOLAS (Safety of Life at Sea) y el convenio internacional para la prevención de contaminación de los buques o sus siglas en inglés MARPOL (Marine Pollution).

En lo referente a seguros se trabaja con:

- ✓ Reglas de York-Amberes
- ✓ Reglas de la Haya – Bisby
- ✓ Leyes inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres

² Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

En lo relacionado con la construcción y reparación de una embarcación o estructura flotante se usaran los libros de las casas clasificadoras más conocidos que son:

- ✓ ABS (American Bureau of Shipping), USA,
- ✓ DNV (Det Norske Veritas), Noruega,
- ✓ BV (Bureau Veritas), Francia,
- ✓ LR (Lloyd's Register), Inglaterra,
- ✓ RINA (Registro Italiano Navale), Italia,
- ✓ GL (Germanischer Lloyd), Alemania,
- ✓ NKK (Nippon Kaiji Kyokai), Japón.

CAPITULO III

APLICACIÓN DEL PERITAJE MARITIMO A BUQUES DE PESCA ARTESANAL

El presente capitulo explica los procedimientos de contratación de una empresa de peritajes, como también las personas que intervienen en el proceso y las recomendaciones que los armadores deben cumplir.

- **Personas que intervienen en la contratación de una empresa de peritaje**

Las personas involucradas directamente en la contratación de una empresa de peritajes son:

Asegurador.- Persona jurídica que mediante contrato, y a cambio de una prestación económica llamada prima, asume las consecuencias y daños producidos por algunos de los riesgos especificados en la póliza.

Asegurado o Armador.- Persona natural o jurídica que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su gestión náutica y operación.

Perito o inspector.- Como se definió en el Capítulo II, Un perito es la persona acreditada para realizar peritajes, inspecciones, encuestas o exámenes de embarcaciones para evaluar, vigilar e informar sobre su condición y los sistemas a bordo.

Bróker de seguros.- Es el agente de seguros que normalmente realiza las labores de promoción de los productos de las aseguradoras entre sus clientes. Asume también la responsabilidad de asesorarlos en la contratación de las coberturas.

3.1 Procedimiento para la contratación de una empresa de peritaje marítimo.

Como se mencionó anteriormente, las empresas de peritajes pueden actuar como Inspector de riesgos o Ajustador de siniestros, esto dependerá directamente del requerimiento del cliente.

Para el caso del asegurado, este requerirá de inspecciones de condición y trabajos en varadero, pero para el caso del asegurador, este requerirá de informes de condición, trabajos en varadero y de siniestros.

En la Figura 15 se muestra en forma general los pasos a seguir en el caso de requerir un informe de condición por parte del asegurado o la compañía de seguros (asegurador).



Fuente: www.jrz.com.pe

Figura 15. Procedimientos de condición.

De igual manera, en la Figura 16 se muestra el procedimiento para efectuar las inspecciones de un buque en varadero, por parte del asegurado o la compañía de seguros (asegurador).



Fuente: www.jrz.com.pe

Figura 16. Procedimientos de varadero.

Para el caso de siniestros, los que generalmente son solicitados por las compañías de seguros, el procedimiento se muestra en la Figura 17.



Fuente: www.jrz.com.pe

Figura 17. Procedimientos en siniestros.

3.2 Requerimientos para el peritaje marítimo.

Para la ejecución de un peritaje, tanto la empresa que realizará la inspección como el armador deberán cumplir con ciertos requerimientos necesarios, ya que de esto dependerá el contenido del informe que el inspector efectúe a bordo de una embarcación.

- **Requerimientos de la empresa de peritajes:**

- ✓ Efectuar las respectivas coordinaciones con el bróker y armador para fijar fecha y hora de inspección,
- ✓ Contar con la disponibilidad de personal capacitado para la fecha coordinada,
- ✓ Investigar antecedentes de la embarcación a inspeccionar,
- ✓ Tener conocimiento del lugar pactado para la inspección.

- **Requerimientos del perito:**

- ✓ Estar al tanto del tipo de inspección que se va a efectuar (condición, varadero o siniestro),
- ✓ Contar con los permisos de entrada a Puertos, muelles, etc.,
- ✓ Contar con la vestimenta adecuada como casco, overol, guantes y botas,
- ✓ Contar con utilitarios aptos para el peritaje, como son: teléfono, linterna, formato de inspección y cámara digital.

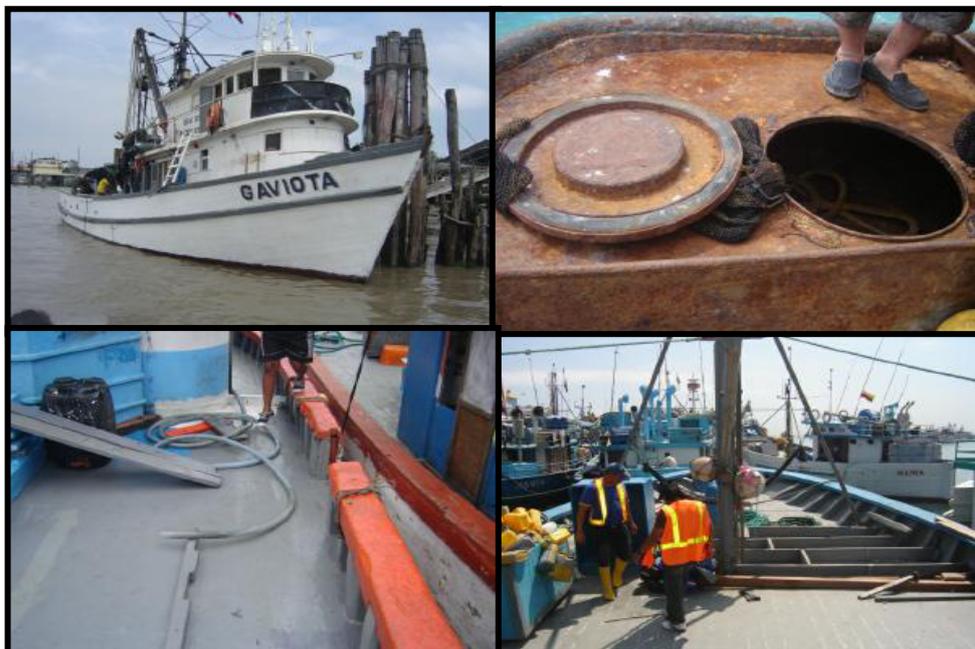


Fuente: JRZ S.A.

Figura 18. Utilitarios para inspección.

- **Requerimientos del armador:**
- ✓ La embarcación deberá estar en un lugar de fácil acceso, esto será abarloado a un muelle o en un fondeadero,
- ✓ Que los accesos confinados o sellados se encuentren despejados y sin tapas selladas,
- ✓ El ambiente del buque se encuentre libre de gases tóxicos o contaminantes,

- ✓ El capitán, Jefe de máquinas y representante del armador deben encontrarse a bordo de la nave.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 19. Requerimientos del armador.

3.3 Tipos de peritajes marítimos

Las empresas de peritajes están habilitadas para inspeccionar cascos de buques, estructuras flotantes y maquinaria naval, de los cuales pueden efectuar diferentes tipos de inspección que son:

- **Inspección de condición**



Fuente: JRZ S.A.

Figura 20. Buque en inspección de condición.

Es el tipo de inspección común en nuestro medio, y es llevado a cabo para evaluar el estado actual de una embarcación, normalmente requerido con fines asegurables.

En este informe se describe el estado en el que se encuentra la embarcación en relación a sus años de operación. Los defectos encontrados son registrados en un claro y detallado informe, juntamente

con las recomendaciones para el cliente, su posible solución y su tiempo de ejecución.

El enfoque de la inspección de condición debe estar centrado y dirigido únicamente hacia las principales áreas de riesgo de un buque. Estas áreas en orden de importancia son las siguientes:

1. Incendio

La mayoría de los incendios son causados principalmente por combustible o aceite al hacer contacto con superficies calientes. La prevención es mejor que el remedio, y es necesario centrar la atención en los siguientes elementos:

- ✓ Tuberías flexibles y mangueras hidráulicas que pueden deteriorarse y fallar. Dichas tuberías incluyen las de presión alta y baja,
- ✓ Tuberías que no tienen adecuados soportes y no se encuentran debidamente aseguradas, estas pueden vibrar, deteriorarse y eventualmente fallar,
- ✓ Tanques, sistemas de tuberías, llaves de paso de drenajes y cualquier otra área donde pudiera registrarse un escape de combustible,

- ✓ Las superficies calientes son generalmente tubos de escape de motores a combustión, que deberían ser debidamente aislados o cubiertos con material aislante,
- ✓ Los procedimientos para trabajos en caliente³ a bordo, tales como soldaduras, oxicorte, etc.,(ver Anexo F)

Mientras más se pueda reducir el riesgo de incendio, mejor. Sin embargo, en la eventualidad de que este se produzca, será necesario tener en cuenta lo siguiente:

- ✓ La buena distribución y adecuados extintores portátiles,
- ✓ La eficiencia de las instalaciones y circuitos contra incendio,
- ✓ La capacidad para clausurar cada área, cerrando todos los ductos de ventilación, puertas, escotillas, etc.,
- ✓ Las cantidades de materiales inflamables en cada área del buque,
- ✓ El riesgo de escape de combustible, aceite, gas inflamable, etc.

³ Trabajo en Caliente: Es cuando se generan o se usan herramientas o dispositivos que generen, chispas, llamas abiertas, arcos eléctricos y/o cualquier fuente de ignición, que bajo determinadas condiciones pueden constituir un riesgo potencial de incendio para las instalaciones u objetos adyacentes.

2. Sobrecarga

Puede que las embarcaciones artesanales tengan Certificados de Línea de Carga adecuados y sus marcas estar pintadas en ambos lados de la embarcación, pero es importante analizar que es lo que en realidad sucede en la práctica. Muchas embarcaciones pesqueras se sumergen por debajo de la línea máxima de carga cuando se encuentran totalmente cargadas. Algunas se sumergen tanto que la cubierta principal permanece bajo el agua. Evidentemente, esta situación es altamente riesgosa debido a una drástica reducción de la estabilidad transversal.

La posición de la línea de carga se encuentra fijada teniendo en cuenta una inundación por compartimentos. Cualquier compartimento puede inundarse y la embarcación permanecerá a flote. Si la embarcación se encuentra cargada por debajo de la línea de máxima carga, este margen de seguridad se pierde, además se reduce la capacidad de soportar un siniestro, como por ejemplo en caso de mal tiempo o de colisión con otra embarcación.

3. Maquinaria

Algun tipo de programa de mantenimiento de la maquinaria instalada debe existir, aunque sea uno simple que incluya cambios periodicos de aceite y otras tareas rutinarias de mantenimiento con un programa en el que indique las tareas realizadas y la programación futura.

En el programa de mantenimiento deberá incluir carenas periodicas asi como la revision de vocines, hélice, timón, etc., asi como lo pertinente a la máquina principal, caja reductora, motores generadores y equipo auxiliar en general.

Debe verificarse el libro de navegación en el que se registren periodicamente las lecturas de parametros básicos, tales como temperatura de agua y presión de aceite, los dispositivos de medición tambien deben estar operativos.

El buque debe contar con repuestos y herramientas adecuadas, asi como tener la capacidad de hacer reparaciones durante la travesia.

4. Integridad estanca

Todas las puertas, tapas y escotillas estancas deberán permanecer cerradas durante la navegación. Sin embargo, esta instrucción es con frecuencia desatendida, puesto que dichos accesos permanecen abiertos cuando se navega en zonas de aguas locales generalmente tranquilas. Sin embargo, las puertas y escotillas estancas han sido instaladas no solo para no permitir el ingreso de agua sino para evitar la inundación progresiva de una embarcación en caso de daño al casco.

Tal como se ha visto muchas veces, una embarcación que colisiona o encalla y el daño a su casco no es grave, termina inundándose debido al ingreso progresivo de agua, debido a que sus puertas estancas fueron dejadas abiertas.

5. Estabilidad

Adicionalmente a los comentarios con relación a la sobrecarga, los aspectos que afectan a la estabilidad de una embarcación y que comúnmente se observa en las embarcaciones tipo balandra son:

- ✓ Retiro del lastre fijo permanente desde el fondo de la bodega, lo que se lleva a cabo para permitir que la embarcación pueda llevar una mayor cantidad de pescado,

- ✓ La adición de grandes pesos sobre la caseta y cubierta principal, tales como tanques de agua dulce, tanques de combustible o a su vez casetas muy grandes, cuyo efecto es subir el centro de gravedad perdiendo así estabilidad,
- ✓ La efectividad de los sistemas de bombeo de las bodegas, como también la buena subdivisión de bodegas y así evitar cualquier efecto de superficie libre⁴.

6. Estructura

Los temas estructurales no son tan comunes, pero ha habido casos de colapso de mamparos y fallas en el planchaje del casco que han ocasionado pérdidas totales. Por lo tanto, es importante que se realice una evaluación de la condición estructural, así como una inspección interna de las bodegas, tanques de colisión y otras áreas importantes.

7. Tripulación y documentación

Este es un parámetro no tomado muy en cuenta pero de mucha importancia, ya que de la tripulación dependerá la buena

⁴ Superficie Libre: cuando un tanque se encuentra parcialmente lleno, y la superficie del líquido contenido en su interior está libre de mantener la horizontal durante el movimiento transversal, se experimenta una pérdida de estabilidad o disminución del brazo (GZ') adrizante.

operatividad de la embarcación y de esta manera bajar el riesgo de un accidente por una mala operación náutica.

Los parametros a tomar en cuenta en este item serán:

- ✓ Tripulación debidamente licenciada para la operación de naves de acuerdo al TRB o potencia de máquinas principales,
- ✓ Credenciales de la tripulación refrendadas y con vigencia,
- ✓ Documentación de la embarcación debidamente actualizada,
- ✓ Permisos de operatividad y pesca actualizados.

▪ **Inspección de varadero**

Este tipo de inspección se la efectuara en seco, parrilla, varadero o dique, en la cual se inspeccionará la obra viva y los apéndices del casco (eje de cola, hélices, arbotantes, quilla, pala, mecha del timón, etc.). Para ello es imprescindible que la obra viva esté limpia y seca. En cascos de madera o fibra e vidrio se harán mediciones de humedad, para evaluar posibles indicaciones de osmosis, y en cascos de acero se observará el estado general, y si se observaran desgastes o deformaciones excesivas en el forro o en su estructura interna (cuadernas, vagras, varengas, etc.), se recomendará realizar medición

de espesores, para compararlos con el escantillonado original del barco, y ver el porcentaje del desgaste a sufrido.

Los principales trabajos recomendados y que deben ser inspeccionados en varadero son:

- ✓ Arenado y pintado de la obra viva,
- ✓ Cambio de ánodos de zinc,
- ✓ Desmontaje del eje de cola y eje barón, se debe retirar el enfibrado del eje cola, a fin de verificar el estado del mismo,
- ✓ Calibración del casco y componentes estructurales en la sala de máquinas, bodegas y compartimentos de flotación. Cambio de planchas cuyo desgaste sea mayor al 25% de su espesor original,
- ✓ Verificación de estanqueidad del lazareto y pique de proa. Recorrido de las tapas de accesos,
- ✓ Calibración y chicoteo de la cadena de fondeo,
- ✓ Recorrido de las puertas y tapas estancas, así como las escotillas y cambiar frisas de ser necesario,
- ✓ Desmontaje del sistema de achique a fin de recuperar la operatividad total de las tuberías por limpieza o cambios de componentes según corresponda,
- ✓ Limpieza de sentinas.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 21. Buque en inspección de varadero.

- **Inspección pre-compra**

Este tipo de inspección es altamente recomendable cuando se tiene la intención de comprar una embarcación nueva o usada.

Este consiste en un completo y profundo examen del estado general de la embarcación y del funcionamiento de sus componentes. El informe es particularmente general, dando al comprador una buena idea para decidirse a ejecutar la compra o no. Este informe también es útil para

poder negociar con el vendedor, teniendo en cuenta los defectos encontrados.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 22. Buque en inspección de compra.

- **Inspección de siniestros**

Este tipo de inspección es requerido por las compañías de seguros ya que con este se evalúa las causas y los costos de reparación relacionados a la avería⁵.

⁵Avería: sinónimo de siniestro y se define como todo daño que sufra la nave, desde la salida hasta su arribo a puerto.

Las averías en los siniestros pueden ser debidas a varias índoles como incendio, hundimiento, colisión y daños a la maquinaria.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 23. Siniestro por hundimiento.

Un peritaje de siniestro es necesario para evaluar la extensión del daño y para obtener las recomendaciones del perito con respecto a la disposición de la embarcación y/o a cualquier acción que se tome para hacer frente a las reparaciones. El perito ayudará en el esbozo de las especificaciones para las reparaciones temporales y obtendrá cotizaciones para el trabajo de reparación, cuando así lo requiera el asegurador.

De esta inspección de siniestro se elabora un informe basado en entrevistas e investigaciones realizadas al personal involucrado en el siniestro, así también se verifica los antecedentes y consecuencias del siniestro. Y se emitirá un informe final con los valores a indemnizar.

▪ **Documentos necesarios para la reclamación de siniestros**

Los documentos necesarios que deben ser entregados a la compañía de seguros para la reclamación de un siniestro son:

- ✓ Comunicación escrita dirigida a la compañía de seguros notificando el siniestro,
- ✓ Protesto de mar ante la capitanía de puerto,
- ✓ Rol de zarpe y tripulación⁶,
- ✓ Matrícula de la embarcación,
- ✓ Certificado de seguridad de la embarcación,
- ✓ Certificado de permiso de tráfico,
- ✓ Certificado de permiso de pesca,
- ✓ Certificado de dotación mínima,
- ✓ Certificado de licencia de radio,
- ✓ Fotocopia de matrícula del capitán y jefe de máquinas,

⁶ Rol de zarpe y tripulación: es la nómina de todo el personal embarcado, incluido el capitán, en el momento del zarpe.

- ✓ Certificado del último mantenimiento de motores,
- ✓ Certificado de la última subida a dique seco,
- ✓ Informe de inspección de condición,
- ✓ Gastos relacionados al siniestro,
- ✓ Cuando se trate de pérdidas que resulten como consecuencia de la comisión de un delito, copia de la denuncia penal debidamente autenticada.

Estos documentos son de carácter general, dependiendo del tipo de reclamo se verá la necesidad o no de solicitar:

- ✓ Jurado de capitanes,
- ✓ Ratificación del jurado de capitanes por el consejo de Almirantes.

▪ **Pérdida de derecho a la indemnización**

El asegurado perderá todo derecho a indemnización, en cualquier caso de los siguientes:

- ✓ Cuando no ha notificado previamente a la compañía de seguros el cambio de nombre del buque asegurado,
- ✓ Cuando se haya cambiado el Capitán sin el consentimiento de la compañía de seguros,

- ✓ Cuando, al momento de la contratación del seguro, el Asegurado no haya previamente declarado y hecho conocer a la Compañía de seguros las hipotecas y los préstamos a riesgos marítimos que graven al buque asegurado; y, si dentro de diez (10) días calendario no informa a la compañía las hipotecas o cambios marítimos que fueren posteriores a la fecha de suscripción del seguro,
- ✓ Cuando la noticia de un suceso relativo al buque asegurado pueda haber llegado antes de la fecha de contratación del seguro. Siempre se presume que el Asegurado ha tenido conocimiento de las noticias relativas al buque cuando haya pasado el tiempo necesario para recibirla, por cualquier medio de comunicación,
- ✓ Si el aviso del siniestro supera los 20 días laborables o como lo estime el contrato de seguro, luego de haber ocurrido el siniestro,
- ✓ Si la reclamación fuere de cualquier manera fraudulenta,
- ✓ Si el siniestro hubiere sido causado por el propio Asegurado o con su complicidad,
- ✓ Cuando al mando de la nave esté una persona no autorizada por las Leyes y reglamentos marítimos de acuerdo con sus características, uso y tonelaje de la nave, calificada por las autoridades y organismos competentes.

- **Avalúos**

Los avalúos se llevan a cabo para obtener suficiente información para justificar o determinar el precio actual de mercado razonable para cada embarcación. Las valoraciones normalmente son requeridas por entidades financieras, aseguradoras, y armadores.

En el caso de buques en construcción o inoperativas, el avalúo tendrá el carácter de provisional, con validez de noventa días. La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral podrá renovarlos considerando el avance de la construcción y/o equipamiento de la nave cuando así lo amerite.

En los buques de 500 toneladas brutas o menos, la valoración de sus equipos y componentes se efectuará considerando su vida útil, valor residual, valor de reposición, valor de depreciación, tipo de buque, número cúbico y potencia de su máquina principal y auxiliar, para lo cual se utilizarán medios comparativos para mantener su registro actualizado.

La vida útil para buques de madera de 500 TRB o menos se estima en 25 años; y para buques de acero, aluminio y fibra de vidrio, en forma general, 30 años.

El valor de reposición (VR) se fijara como el costo actual que la embarcacion debiera poseer al momento de efectuar la inspección concidernado su tipo, uso y años de operación.

El valor residual (Vr) se fijara como el costo que constituye el buque en el mercado de desguace o de uso, cuando su utilidad comercial es nula.

El valor de depreciación (VD) sera el costo anual que determinará la pérdida de valor de una embarcación con el paso del tiempo.

La valoracion de las naves de 500 TRB o menos se realizara aplicando la siguiente formula:

$$VA = VR + Vr - VD$$

Donde:

VA = Valor total actual [USD]

VR = Valor de reposición [USD]

Vr = Valor residual [USD]

VD = Valor de depreciación [USD]

VR = $k \times$ Numero cubico del casco (Eslora x Manga x Puntal)

Vr = $VR \times (1 - i)^m$ y $VD = VR \times (1 - Ct)$

- C_t = Coeficiente de depreciación (Ver Tabla 4 y 5)
 k = Factor de costo que depende del tipo de buque (Tabla 3)
 m = Años de vida
 i = tasa de interes (10%)

Todos estos valores se calcularán en base al coeficiente de naves, bajo parámetros normalizados expuestos en la Tabla 3.

TIPO DE BUQUE	K
Motonaves de carga de construcción nacional	140
Motoveleros	420
Lanchas/yates de pasajeros de construcción nacional	265
Yates	300
Lanchas de carga	260
Remolcadores	175
Barcazas (sin propulsión)	65
Pesqueros (espinel, long line, cañeros)	169
Pesqueros - camareros	118
pesqueros - red de cerco	156

Fuente: Legislación Marítima y Portuaria

Tabla III. Coeficiente para valorización de naves menores a 500 TRB.

AÑOS DE OPERACIÓN	COEFICIENTE DEPRECIACION
0	0
5	0.178
10	0.355
15	0.533
20	0.600
25	0.667

Fuente: Legislación Marítima y Portuaria

Tabla IV. Coeficiente C_t para naves de madera menores a 500 TRB.

AÑOS DE OPERACIÓN	COEFICIENTE DEPRECIACION
0	0
5	0.167
10	0.333
15	0.500
20	0.555
25	0.612
30	0.685

Fuente: Legislación Marítima y Portuaria

Tabla V. Coeficiente C_t para naves de acero menores a 500 TRB.

Las embarcaciones de 10 TRB o menos se avaluaran de acuerdo al siguiente procedimiento:

Para naves de madera o fibra de vidrio:

$$VT = V + (HP \times 60)$$

Donde:

VT = Valor total actual [USD]

V = Valor del casco = $NC \times 250$

NC = Eslora x Manga x Puntal [metros]

HP = Potencia del motor fuera de borda en HP

Para canoas de una sola pieza:

$$VT = V + (HP \times 60)$$

Donde:

VT = Valor total actual [USD]

V = Valor del casco = $NA \times 25$

NA = Eslora x Manga [metros]

HP = Potencia del motor fuera de borda en HP

Si las embarcaciones o los motores no son nuevos, utilice la Tabla 6 para corregir el valor total de la embarcación o los valores parciales del motor.

AÑOS DE OPERACIÓN	VALOR TOTAL ACTUAL
0	VTA = VT x 1.000
1	VTA = VT x 0.955
2	VTA = VT x 0.910
3	VTA = VT x 0.860
4	VTA = VT x 0.820
5	VTA = VT x 0.770
6	VTA = VT x 0.730
7	VTA = VT x 0.680
8	VTA = VT x 0.640
9	VTA = VT x 0.590
10	VTA = VT x 0.550
11	VTA = VT x 0.500
De 11 años en adelante se aplicara el mismo factor de 0.500	

Fuente: Legislación Marítima y Portuaria
Tabla VI. Tabla para corrección de avalúo por años de servicio

3.4 Informe de peritaje

El informe de peritaje es un documento importante para cada una de las inspecciones anteriormente detalladas, en este informe se plasma todo lo observado a bordo de la embarcación. En este ítem daremos a conocer como debe estar estructurado cada informe para cada tipo de inspección.

- **Informe de condición**

Una vez especificados los riesgos a inspeccionar en una embarcación, se efectúa el informe de peritaje, donde deberá contener la siguiente información:

1. Número de informe,
2. Información de la embarcación,
3. Lugar y fecha de la inspección,
4. Información de la máquina principal,
5. Descripción de equipos mecánicos y electrónicos,
6. Descripción del estado del casco,
7. Descripción de la documentación, puente y alrededores,
8. Descripción del arte de pesca,
9. Descripción del área de proa y material de fondeo,
10. Descripción de arboladura, cubierta principal y bodegas,

11. Descripción de la sala de gobierno y tanque de colisión,
12. Descripción de la acomodación de la tripulación,
13. Descripción de sala de máquinas,
14. Conclusiones y recomendaciones,
15. Valor de reposición de la nave.

En el Anexo A se muestra un formato de informe de condición para una embarcación de pesca artesanal posterior a su aseguramiento los cuales se llevan a cabo en el Puerto de Manta, Manabí – Ecuador.

▪ **Informe de trabajos en varadero**

La estructura del informe de trabajos en varadero, cuyo informe sera efectuado una ves que la embarcación haya culminado sus trabajos en parrilla, contendrá la siguiente información:

1. Número de informe,
2. Información de la embarcación,
3. Lugar de la inspección,
4. Número de visitas efectuadas a la embarcación en seco,
5. Información de la máquina principal,
6. Resumen de seguridad y apreciación de estado del casco según el punto de vista del perito,

7. Descripción de trabajos efectuados al casco,
8. Descripción de trabajos efectuados al sistema de propulsión y gobierno,
9. Descripción de trabajos efectuados a la sala de máquinas,
10. Descripción de trabajos efectuados a las bodegas de pescado,
11. Descripción de trabajos efectuados a los sistemas de comunicación y navegación,
12. Descripción de trabajos efectuados a la caseta, puente, cubierta y arboladura,
13. Conclusiones y recomendaciones.

En el Anexo B, se muestra el formato de informe de trabajos en varadero para una embarcación de pesca artesanal, los cuales se llevan a cabo en las ciudades de Manta y Guayaquil.

▪ **Informe de siniestro**

El informe de la inspección puede incorporar una opinión sobre si las reparaciones pueden ser realizadas en el puerto de arribada y, si esto no es práctico, si las reparaciones temporales son necesarias para habilitar la embarcación para ser movida a otro puerto para reparaciones permanentes. Con excepción de cuando sea requerido para realizarlo, el inspector no es responsable de determinar la causa

de la pérdida, pero sí es común que su informe exprese una opinión al respecto.

Para los trabajos de siniestros, según la Superintendencia de Bancos y Seguros, estos deberán ser seccionados en dos informes que son:

a. Informe de peritaje por siniestro

Una vez de haber sido designado como perito de siniestro por parte de la compañía de seguros y siguiendo los pasos expuestos en Capítulo III, ítem 3.1, se procede a efectuar una inspección inicial a la embarcación siniestrada y con los antecedentes de la avería se efectuará un informe inicial preliminar, el cual contine la siguiente información:

1. Nombre de informe de acuerdo al tipo de siniestro,
2. Información básica del armador y la embarcación,
3. Lugar y fecha de de la inspección,
4. Lugar y fecha del siniestro,
5. Antecedentes del siniestro,
6. Consecuencias del siniestro,
7. Valor de salvataje.

El informe preliminar es requerido por la compañía de seguros inmediatamente, para tener conocimiento del siniestro o tipo de avería que se está tratando.

Así también, luego de haber efectuado la primera inspección, el perito coordinará con el representante del armador y los reparadores sus próximas visitas a la nave hasta que la avería quede totalmente subsanada.

La información que deberá incluir el informe de peritaje final de un siniestro es:

1. Nombre de informe de acuerdo al tipo de siniestro,
2. Número de informe,
3. Características de la embarcación,
4. Documentos de la nave y relacionados al siniestro,
5. Antecedentes,
6. Circunstancias,
7. Consecuencias,
8. Análisis,
9. Conclusiones.

En el Anexo C, se muestra el formato para un informe de siniestro de cualquier tipo de avería, los cuales se llevan a cabo en las ciudades costeras del Ecuador.

b. Ajuste de siniestro

El informe de ajuste esta basado totalmente en el informe de peritaje por siniestro, donde se indicara si el siniestro esta o no esta cubierto por la poliza contratada por el armador, como tambien los valores a indemnizar por parte de la aseguradora.

La información incluida en el informe de ajuste es:

1. Características de la embarcación,
2. Antecedentes,
3. Circunstancias,
4. Investigaciones efectuadas,
5. Causa del siniestro,
6. Descripción de Póliza,
7. Costos relacionados al siniestro,
8. Cobertura,
9. Liquidación / Indemnización,
10. Análisis de costos,
11. Documentación análisis de costos,
12. Documentación relacionada al ajuste.

En el Anexo D, se muestra el formato para un informe de ajuste de una embarcación de pesca artesanal, los cuales se llevan a cabo en las ciudades costeras del Ecuador.

3.5 Recomendaciones a cumplir por parte del armador

Una vez que se han llevado a cabo las inspecciones ya sea de condición o varadero, el armador deberá cumplir en un tiempo límite las recomendaciones formuladas por el perito naval, y estas deberán ser dadas a conocer a la compañía de seguros una vez corregidas.

Las recomendaciones impuestas por el perito, son falencias que tienen las embarcaciones con respecto a seguridad marítima, falla estructural, documentación, etc.

Las recomendaciones comunes a corregir en una embarcación por parte del armador son las siguientes:

1. Actualmente la embarcación se encuentra fuera del plazo establecido por la compañía aseguradora (12 meses), para efectuar su carena. Comunicar a la compañía de seguros, la fecha de subida a varadero, con la finalidad de efectuar el seguimiento de los trabajos requeridos por la compañía de seguros.

Plazo:De inmediato.

2. Pintar el nombre de la embarcación en ambas bandas del casco a proa.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 24. Corrección de recomendación N° 2.

3. Remitir copia actualizada de los siguientes documentos:
 - Certificado de matrícula,
 - Certificado de seguridad,
 - Certificado de línea de carga,
 - Certificado de arqueo, avalúo y clasificación,
 - Permiso de tráfico,
 - Patente de navegación,
 - Permiso de pesca,
 - Certificado de dotación mínima,
 - Licencia de radio,
 - Dispositivo de monitoreo satelital.**Plazo:** 15 días.

4. Comunicar el nombre del Patrón designado, de acuerdo al TRB de la embarcación.

Plazo: 15 días.

TONELAJE REGISTRO BRUTO T.R.B.	CAPITAN DE PESCA DE ALTURA u OFICIAL DE CUBIERTA	PATRON DE PESCA DE ALTURA o PATRON DE ALTURA	PATRON DE PESCA COSTANERO o PATRON COSTANERO	TIMONEL DE BUQUE PESQUERO o TIMONEL	JEFE DE CUBIERTA DE B/P o CONTRAMAESTRE	MARINERO PESCADOR o MARINERO
50 - 100			1	1		2
101 - 200			1	2		2
201 - 750		1		2	1	3
751 - en adelante	1	1	1	2	1	3

Fuente: DIRNEA Resolución N° 107/01

Tabla VII. Dotación mínima para personal de cubierta.

5. Comunicar el nombre del Motorista designado, de acuerdo la potencia de la máquina principal.

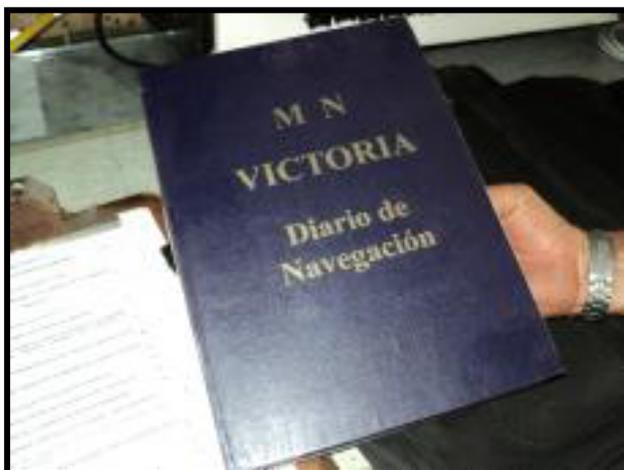
Plazo: 15 días.

POTENCIA BHP	JEFE DE MAQUINAS PRIMERA DE B/P u OFICIAL DE MAQUINAS	JEFE DE MAQUINAS SEGUNDA DE B/P u OFICIAL DE MAQUINAS	ELECTRICISTA	MAQUINISTA DE B/P o MAQUINISTA	MOTORISTA DE B/P o MOTORISTA	OPERADOR DE MAQUINAS o ACEITERO
10 - 250						1
251 - 500					1	1
501 - 750				1	1	1
751 - 1000			1	1	1	1
1001 - 1200			1	1	1	2
1201 - 1500		1	1	1	1	2
1501 - 3000		1	1	1	2	2
3001 en adelante	1	1	1	1	2	2

Fuente: DIRNEA Resolución N° 107/01

Tabla VIII. Dotación mínima para personal de máquinas.

6. Suministrar libro de navegación a la embarcación.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 25. Libro de navegación.

7. Suministrar cartas de navegación de la zona de operación.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 26. Carta náutica.

8. Suministrar los equipos de navegación y de comunicaciones necesarios para la navegación segura.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 27. Equipos mínimos para navegación y comunicación.

Los equipos mínimos para navegación y comunicación son:

- (1) Radio HF,
- (1) Radio VHF,
- (1) Ecosonda,
- (1) Radar,
- (1) Navegador por satélite – GPS,
- (1) Compas magnético.

Equipos electrónicos de seguridad:

- (2) Radios bidireccionales,
- (1) EPIRB,
- (1) Dispositivo de monitoreo satelital – DMS.

9. Suministrar extintores adecuados a la embarcación.
Plazo: 15 días.

Los extintores se clasifican según el agente extintor que contienen como lo muestra la Tabla 9.

Agente extintor	Recomendado para uso en incendios que afecten a:
Agua	madera, papel, tejidos y materiales análogos
Espuma	madera, papel, tejidos y líquidos inflamables
Polvo seco/producto químico seco (normales)	líquidos inflamables, equipo eléctrico y gases inflamables
Polvo seco/producto químico (fines múltiples o generales)	madera, papel, tejidos, líquidos inflamables, equipo eléctrico y gases inflamables
Polvo seco/producto químico seco (para metales)	metales combustibles
Anhídrido carbónico	líquidos inflamables, equipo eléctrico y gases inflamables
Hidrocarburos halogenados (Halones)	líquidos inflamables, equipo eléctrico y gases inflamables

Fuente: SOLAS Edición refundida 2002

Tabla IX. Clasificación del extintor según su agente extintor.

En una embarcación tipo balandra, no deberá existir menos de 5 extintores portátiles. Además todo extintor llevará marcados claramente los siguientes datos como mínimo.

- Nombre del fabricante,
- Tipos de incendios para los que el extintor es apropiado,
- Tipo y cantidad de agente extintor,
- Instrucción de empleo y para la recarga,
- Año de fabricación,

- Gama de temperaturas a la que el extintor funcionara satisfactoriamente,
 - Presión de prueba.
10. Suministrar chalecos salvavidas y señales de emergencia a la embarcación.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 28. Chalecos y señales de emergencia.

11. Suministrar una balsa salvavidas reglamentaria.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 29. Balsa salvavidas.

La balsa salvavidas deberá tener capacidad para toda la tripulación a bordo de la embarcación, como también contar con productos secos de supervivencia.

12. Efectuar calibración al planchaje del casco y reemplazar las zonas donde el desgaste sea mayor al 25% de su espesor original.

Plazo: 30 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 30. Corrección de recomendación N° 12.

13. Efectuar mantenimiento mecánico a las cuadernas de las bodegas y reemplazar las zonas donde el desgaste sea mayor al 25% de su espesor original.

Plazo: 30 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 31. Corrección de recomendación N° 13.

14. Instalar tapas y mecanismos de cierre estanco a los ductos de ventilación a la sala de máquinas.

Plazo: 30 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 32. Corrección de recomendación N° 14.

15. Adecuar la puerta de ingreso a la sala de máquinas, para la instalación de frisos con mecanismo de cierre estanco.

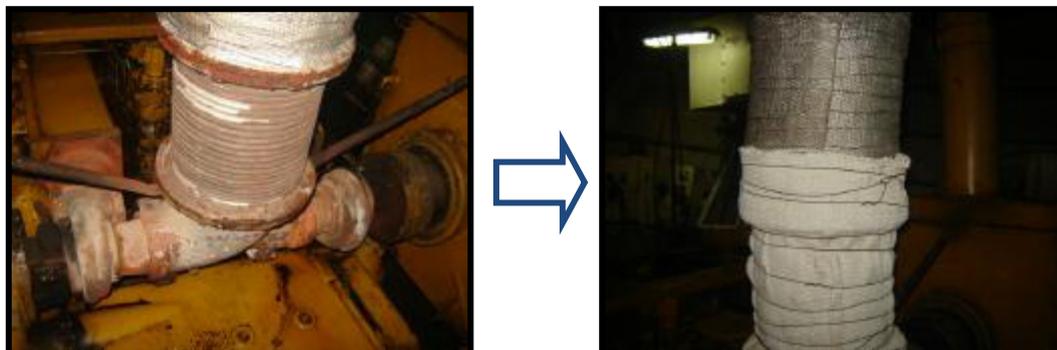
Plazo: 30 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 33. Corrección de recomendación N° 15.

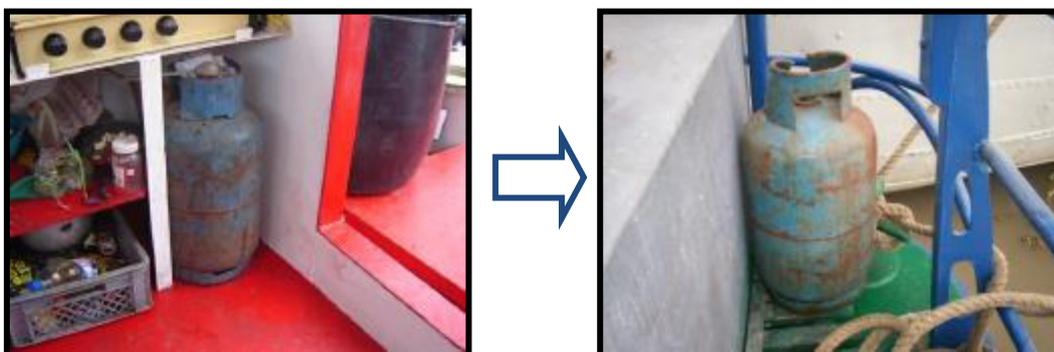
16. Aislar adecuadamente el tubo de escape de la máquina principal.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 34. Corrección de recomendación N° 16.

17. Reubicar el cilindro de gas en un lugar ventilado, donde no ponga en riesgo la integridad del cocinero o tripulantes, en caso de fugas.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 35. Corrección de recomendación N° 17.

18. Instalar un sistema de alarmas adecuado para la máquina principal.

Plazo: 15 días.

El sistema de alarmas deberá estar conectado a los motores principales y auxiliares, para así prevenir calentamiento excesivo y bajas presiones de aceite.

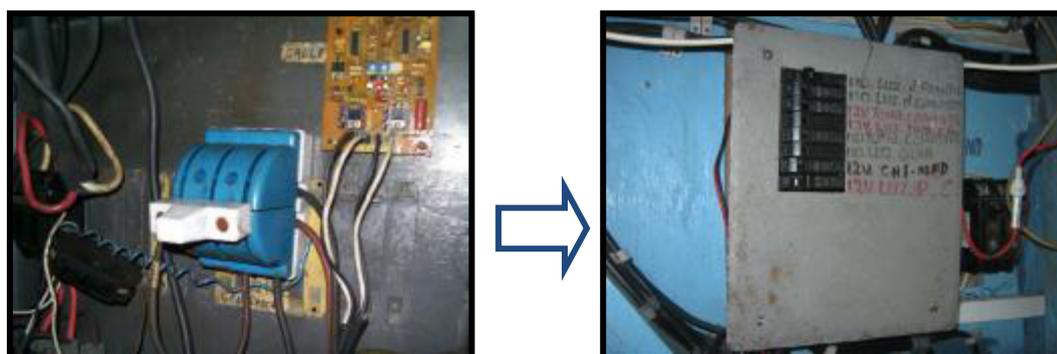


Fuente: JRZ S.A.

Figura 36. Sistema de alarma electro sonoro y visual.

19. Reemplazar llave tipo cuchilla por interruptores termo magnéticos.

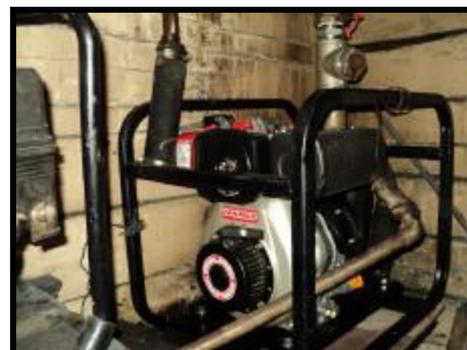
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 37. Corrección de recomendación N° 19.

20. Suministrar bombas de achique adecuadas en la sala de máquinas.
Plazo: 15 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 38. Sistema de achique principal y auxiliar.

21. Verificar el correcto funcionamiento de la máquina principal así como de los tableros de control ubicados en la sala de máquinas y puente de mando.
Plazo: 30 días.



Fuente: JRZ S.A.

Figura 39. Prueba de arranque de la máquina principal.

CAPITULO IV

ANALISIS DEL PROCEDIMIENTO PARA ASEGURAMIENTO DE CASCOS MARITIMOS Y PROPUESTA PARA LOS ARMADORES DE BUQUES DE PESCA ARTESANAL

En este capítulo se tratará sobre la relación existente entre el asegurado y la compañía de seguros al momento de efectuar el contrato de seguro, como también se detalla el mecanismo de una inspección de condición y trabajos en varadero, el reclamo de un siniestro y si cumple o no para ser indemnizado.

4.1 Contrato de una empresa de peritajes a través de la compañía de seguros

- **Procedimiento de contratación**

Por lo general el armador recurre a una empresa de peritajes por sí solo, pero debido al mercado asegurador actual, los costos por peritajes de inspección ya están siendo asumidos por los aseguradores, en su totalidad (100%) o parcialmente (50% asegurado y 50% asegurador), estos valores que fluctúan de 8 a 17 Dólares por metro de eslora que también pueden depender del tipo de embarcación, no generan un gasto adicional al asegurado, y para la flota artesanal, esto representa una opción aceptable al momento de elegir con qué compañía asegurar sus embarcaciones.

Para iniciar el contrato de aseguramiento el asegurado:

- 1) Debe estar seguro con qué compañía de seguros elegida, está dispuesto a asegurar la embarcación, para esto, las cualidades que debe conocer al momento de escoger una empresa de seguros acorde a las necesidades son:

- ✓ Años de experiencia y especialización en el seguro que solicita,
 - ✓ Situación financiera,
 - ✓ Reputación en el pago de siniestros,
 - ✓ Representantes en su área de comercio en caso de incidentes,
 - ✓ Tipo de póliza, condiciones y términos. Deducibles aplicables,
 - ✓ Reconocimiento y aceptación por otros propietarios de buques,
 - ✓ El menor costo del seguro (primabaja) no es siempre un buen indicador para decidir un asegurador frente a la competencia,
 - ✓ Relación comercial establecida entre las partes.
- 2) Cuando ha decidido asegurar su embarcación con su compañía de seguros escogida, procederá acudiendo a las instalaciones de la compañía aseguradora para iniciar el trámite,
- 3) Informará que está interesado en asegurar su embarcación adjuntando la siguiente documentación:
- ✓ Certificado de matrícula de la embarcación,
 - ✓ Certificado de matrícula del armador,

- ✓ Certificado de permiso de tráfico,
 - ✓ En caso de ser construcción nueva se adjuntará la memoria técnica con los planos firmados por un Ingeniero Naval y aprobados por la entidad reguladora,
 - ✓ Cedula de identidad del armador, persona natural o del representante legal,
 - ✓ Certificado de votación,
 - ✓ Informe de avalúo comercial, para el caso de no tener el valor de aseguramiento de la embarcación.
- 4) Con la documentación mencionada, y la información técnica de la embarcación, la compañía de seguros procederá a efectuar una cotización inicial del valor de la prima o valor que deberá cancelar el asegurado por asegurar la embarcación.

Estimación del valor de la prima para un buque pesquero

El asegurado determina el valor del buque en el mercado o mediante un avalúo y lo propone al asegurador, si este lo acepta, este valor se convierte en el valor acordado de aseguramiento.

Ejemplo: Buque pesquero con avalúo comercial de **US\$ 100.000,00**

El asegurador establece una tarifa de acuerdo al riesgo, entre otros se tomara en cuenta lo siguiente:

- ✓ Años de operación,
- ✓ Clase,
- ✓ Tipo de buque,
- ✓ Zona de navegación,
- ✓ Historial de pérdidas, etc.

Mientras más alto sea el índice de historial de perdidas mayor será el riesgo, por lo tanto mayor será la tarifa.

Por lo general se estima una tarifa del **3%**.

$$PRIMA = \left(Valor\ Asegurado \times \frac{Tarifa}{100} \right)$$

Valor asegurado: US\$ 100.000,00

Tarifa de Seguro: 3.0%

Prima Anual de Seguro a Pagar: US\$ 3.000,00

En la mayoría de los casos, el asegurado realiza pagos trimestrales en cantidades fijas e iguales. En este ejemplo, el

asegurado pagaría en 4 plazos unos US\$ 750 cada 3 meses. Esto constituye un crédito del asegurador al asegurado y forma una obligación contractual de pagos a efectuar.

- 5) Cuando se ha llegado a un acuerdo y aceptado los valores de prima a cancelar por parte del asegurado, el asegurador efectuará la contratación de la empresa de peritajes para que efectúe un informe de inspección a la embarcación y verificar si el estado actual de la nave es igual a la de la información presentada por el asegurado.
- 6) Cuando la empresa de peritajes emite el informe de inspección a la compañía de seguros, esta evaluará la condición y si lo amerita hará los ajustes necesarios a los valores de prima o si no se procederá a firmar la póliza o contrato de seguro.
- 7) En el caso que el asegurado no llegase a cancelar una de las cuotas de la prima, la compañía de seguros dará por terminado unilateralmente el contrato de la póliza y quedará sin derecho a indemnización, en caso se presente un siniestro.

4.2 Análisis y recomendación del peritaje adecuado para la flota artesanal

Con los tipos de peritajes detallados en el Capítulo anterior, y de acuerdo a la experiencia adquirida en las diferentes empresas de peritajes, se puede concluir que para la flota artesanal de eslora oscilante entre 10 y 25 metros, los peritajes recomendados sería como sigue:

- **Inspección de condición**

De acuerdo al Capítulo de este trabajo, la mayor flota pesquera artesanal se encuentra ubicada en el Puerto de Manta y para los buques de la zona lo que se recomienda es:

- 1. Cotización**

Para la inspección de una embarcación se requerirá por vía telefónica o correo electrónico, las dimensiones principales y el tipo de embarcación para con esto hacer una cotización del costo de honorarios por efectuar el informe de inspección de condición a dicha embarcación. Para dar inicio a la inspección, la cotización deberá estar previamente aprobada por el armador.

2. Coordinación

Coordinar con el armador de la embarcación y fijar lugar, fecha y hora para la ejecución de la inspección, siempre y cuando la embarcación no se encuentre con carga en sus bodegas para que permita una correcta visualización de todas las áreas y compartimentos del buque.

3. Personal responsable del buque

El Capitán y Jefe de máquinas deberán estar a bordo el día de la inspección, ya que con ellos se efectuara la inspección en sus respectivas áreas:

a) Capitán

Se recorrerán las áreas sobre la cubierta principal como:

Casco.- Se verificará el estado de la pintura, marcado de nombre del buque en ambos lados del casco a proa, marcado del número de matrícula en ambos lados de la caseta, marcas de calado, marca de línea de carga, luces de navegación, abolladuras, estado del material del casco (acero o madera), arboladura y aparejos de pesca.

Camarotes.- Se verificará orden y limpieza, extintores, detectores de humo, luces de emergencia, conexiones eléctricas y chalecos salvavidas.

Comedor y cocina.- Se verificará orden y limpieza, extintores, detectores de humo, conexiones eléctricas, cilindro de gas, luces de emergencia y rol zafarranchos.

Puente.- Se verificará orden y limpieza, extintores, detectores de humo, conexiones eléctricas, luces de emergencia, señales de emergencia, equipo de comunicación, equipo de navegación, cuadros de control de las máquinas principales, cartas de náuticas, libro de navegación, EPIRB⁷, balsa salvavidas y documentación del personal y la nave.

b) Jefe de máquinas

Se recorrerán las áreas bajo la cubierta principal como:

⁷Emergency Position Indicating Radio Beacons, radiobaliza que emite una señal en ciertas frecuencias posibilitando que su posición sea determinada, destinada para facilitar las tareas de búsqueda y rescate en casos de emergencias en el mar.

Tanque de colisión de proa.- Se verificará la tapa de acceso al mismo con sus respectivos sistemas de cierre estanco, pintura, estructuras (cuadernas, baos, etc.), en el caso de ser usado como pañol se verificará el tipo de sustancia, líquido o material almacenado.

Sala de máquinas.- Se verificará la tapa de acceso a la misma, extintores, instalaciones eléctricas, máquinas principales y auxiliares(encendido y mantenimiento), recubrimiento de elementos calientes, mangueras y tuberías, alarmas, cuadros de control, bombas de achique (principal y auxiliar), sentinas, equipos auxiliares, estructuras (cuadernas, baos, etc.)

Bodegas.- Se verificará las tapas de accesos a la misma, la altura de la boca de bodega, el estado del planchaje, pintura, la capacidad de achique a la bodega.

Sala de gobierno.- Se verificará la tapa de acceso al mismo, extintores, instalaciones eléctricas, sistema de gobierno (mangueras, cadenas, gatos hidráulicos, etc.), bomba de achique, estructuras (cuadernas, baos, etc.)

Tanque de colisión de popa.- Se verificará la tapa de acceso al mismo con sus respectivos sistemas de cierre estanco, pintura, estructuras (cuadernas, baos, etc.), en el caso de ser usado como pañol se verificará el tipo de sustancia, líquido o material almacenado.

- **Inspección envaradero**

Para las embarcaciones que requieran de un informe de trabajos en varadero lo que se recomienda es:

1. **Cotización**

Para la inspección de una embarcación en varadero se requerirá por vía telefónica o correo electrónico, las dimensiones principales y el tipo de embarcación para con esto hacer una cotización del costo de honorarios por efectuar el informe de inspección de varadero a dicha embarcación. Para dar inicio a la inspección, la cotización deberá estar previamente aprobada por el armador.

2. **Coordinación**

Coordinar con el armador de la embarcación el lugar y fecha donde la embarcación efectuará los trabajos en varadero para la ejecución de las inspecciones. En la inspección de trabajos en

varadero el perito deberá efectuar las visitas necesarias a la embarcación, verificando todos los trabajos que se estén realizando.

3. Personal responsable del buque

El representante del armador o persona encargada (Capitán o Jefe de Máquinas) deberá estar a bordo el día de la primera inspección, ya que con el se verificara todos los trabajos que se lleven a cabo.

4. Trabajos recomendados en varadero

Para embarcaciones de acero lo recomendable es realizar:

- ✓ Rasqueteo de incrustaciones o moluscos en el casco,
- ✓ Limpieza del casco con chorro de agua a presión (Hidroblasting a 4.000 PSI),
- ✓ Limpieza del casco con chorro de arena (Arenado o Sandblasting grado SA 2.5),
- ✓ Toma de espesores al casco en la obra viva, cambiando las planchas cuyo desgaste sea mayor al 25% de su espesor original (Ver Anexo E),
- ✓ Toma de espesores en componentes estructurales en la sala de máquinas, bodegas y compartimentos de

flotación, cambiando los elementos cuyo desgaste sea mayor al 25% de su espesor original,

- ✓ Reemplazo de ánodos de zinc, si estos se han consumido en un 75%, por lo contrario, pueden ser reutilizados con su respectivo tratamiento de limpieza, en zonas de menos desgaste,
- ✓ Pintado con sus respectivas capas la obra viva.

Para embarcaciones de madera lo recomendable es realizar:

- ✓ Rasqueteo y limpieza del casco con chorro de agua a presión (Hidroblasting),
- ✓ Verificación del casco en la obra viva, cambiando los tablonces que se encuentren astillados, quebrados o podridos,
- ✓ Verificación de los componentes estructurales en la sala de máquinas, bodegas y compartimentos de flotación, cambiando los elementos que estén astillados, quebrados o podridos,
- ✓ Reemplazo de ánodos de zinc, en la pala de timón, si estos se han consumido en un 75%, por lo contrario, pueden ser reutilizados,
- ✓ Pintado con sus respectivas capas la obra viva.

Para embarcaciones de acero y madera lo recomendable es efectuar:

- ✓ Desmontaje del eje de cola y eje barón, se debe retirar el enfibrado del eje cola, en el caso que se encuentre deteriorado, a fin de verificar el estado del mismo,
- ✓ Recorrido de todas las tapas de accesos, verificando frisos y sistemas de cierre estanco,
- ✓ Calibración de la cadena de fondeo, en el caso de eslabones desgastados o rajados, reemplazar los paños que sean necesarios,
- ✓ Limpieza de tanques de combustible y aceite,
- ✓ Desmontaje del sistema de achique a fin de recuperar la operatividad total de las tuberías efectuando limpieza o cambios de válvulas según corresponda,
- ✓ Limpieza de las rejillas y cajas de mar,
- ✓ Limpieza de sentinas.

4.3 Tipo de póliza contratado por el armador

- **¿Por qué asegurar un buque?**
- ✓ Toda travesía marítima está sometida a un innumerable conjunto de riesgos impredecibles,

- ✓ El carácter fortuito de una aventura hace pensar al armador en cómo proteger su propiedad o buque,
- ✓ La ejecución de un simple riesgo puede provocar la pérdida parcial o total de un buque, y consigo, el fracaso financiero o quiebra del armador.

- **Seguro marítimo**

Es un contrato en la cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medidas convenidas, contra las pérdidas marítimas, es decir, pérdidas incidentales durante una aventura marítima.

- **Aventura marítima**

Toda aventura marítima lícita puede ser objeto de un contrato de seguro marítimo. En particular existe una aventura marítima en los siguientes casos:

- a) Cuando un buque, mercancías u otros efectos están expuestos a los riesgos marítimos.
- b) Cuando la ganancia o adquisición de un flete, precio del pasaje, utilidad u otro beneficio pecuniario⁸, están en peligro debido a la exposición de la propiedad asegurable a los riesgos marítimos.

⁸ Pecuniario: perteneciente o relativo al dinero en efectivo.

- c) Cuando se incurra en responsabilidad frente a terceros con motivo de riesgos marítimos, por el armador u otra persona interesada en o responsable de la propiedad asegurable.

▪ **Riesgos marítimos**

Son los peligros consecuentes o incidentales de la navegación en el mar, es decir, peligros de los mares, avería a maquinaria, incendios, guerras, echazón⁹, piratería, baratería, capturas, secuestros, restricciones o detenciones en puertos y cualquier otro peligro del mismo género que pueda ser establecido en la póliza.

▪ **Principales coberturas de seguros marítimos**

En el caso de las embarcaciones se cubren básicamente por su pérdida total como consecuencia de hundimiento, naufragio, varadura, colisión e incendio, así como la contribución a la avería gruesa¹⁰, y se puede incluir los riesgos de guerra y huelgas, así como la responsabilidad civil por colisión con otra embarcación.

⁹ Echazón: la acción y efecto de arrojar al mar la carga y otras cosas que hacen peso en la nave, cuando es necesario aligerarla, para que no perezca por la tempestad.

¹⁰ Avería gruesa: existe cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una expedición marítima.

- **Coberturas aplicables a los buques pesqueros**

Las compañías de seguros tienen bien definidas las coberturas para las embarcaciones pesqueras, de acuerdo a las Leyes Inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres, las cláusulas para seguros de cascos son:

CL 280. Cláusulas a Terminio del instituto – Cascos.

CL 284. Cláusulas a Terminio del Instituto – Cascos – Perdida Total – Avería Gruesa y 3/4 de Responsabilidad por Colisión (Incluyendo Salvamento, Gastos de Salvamento y Sue and Labour¹¹).

CL 289. Cláusulas a Terminio del Instituto – Cascos – Perdida Total solamente (Incluyendo Salvamento, Gastos de Salvamento y Sue and Labour).

CL 312. Cláusulas a Terminio del Instituto – Cascos. Riesgo de Puerto Incluyendo Navegación Limitada.

CL 346. Cláusulas del Instituto para Buque Pesquero.

- **Generalidades de las pólizas de seguros**

De lo expuesto en elCapítulo 1 de la Legislación Sobre el Contrato de Seguros, Artículo No 1, “La póliza es un contrato mediante el cual una

¹¹Sue and Labour: labores del asegurado para minimizar las pérdidas.

de las partes, el asegurador, se obliga, acambio del pago de una prima, a indemnizar a la otra parte, asegurado, dentro de los limites convenidos,de una pérdida o un daño producido por un acontecimiento incierto; o a pagar un capital o unarenta, si ocurre la eventualidad prevista en el contrato”.

Es importante mencionar que existen diferentes clases de pólizas o contratos de seguros marítimos como los que se describen a continuación:

- a) **Póliza por viaje.**-Cuando el contrato tiene como fin asegurar “en y desde” o “desde” un lugar a otro u otros.
- b) **Póliza a término.**- Cuando el contrato tiene como fin asegurar por un periodo de tiempo determinado.
- c) **Póliza con valoración.**-Es aquella que expresa el valor convenido del bien asegurado.
- d) **Póliza sin valoración.**-Es aquella que no especifica el valor del bien asegurado.

- e) **Póliza flotante.**-Es aquella que, en virtud de las características especiales del riesgo (variabilidad del objeto asegurado, modificación en la cuantía del capital cubierto, etc.), se concede al asegurado, dentro de ciertos límites y previo reconocimiento de determinadas condiciones, una garantía abierta en la que pueden establecerse aumentos o reducciones.

- f) **Póliza a todo riesgo:** Es aquella en que, respecto al objeto asegurado, se garantizan conjunta y simultáneamente todos los riesgos que puedan afectar al bien asegurable incluyendo contaminación ambiental.

- g) **Póliza combinada.**- Es aquella en la que, simultáneamente, se concede cobertura al asegurado para diferentes riesgos que tienen un nexo común (póliza combinada de seguros de automóviles y seguro de ocupantes; póliza combinada de seguros de incendio, robo y responsabilidad civil¹², etc.).

En el Capítulo 1 de la Legislación Sobre el Contrato del Seguro, Artículo No 7, señala que toda póliza debe contener los siguientes datos:

¹² En los seguros de responsabilidad civil, el asegurador debe satisfacer, dentro de los límites fijados en el contrato, las indemnizaciones pecuniarias que, de acuerdo con las leyes, resulten obligado a pagar al asegurado, como civilmente responsable de los daños causados a terceros, por hechos previstos en el contrato.

- a) El nombre y domicilio del asegurador,
- b) Los nombres y domicilios del solicitante, asegurado y beneficiario,
- c) La calidad en que actúa el solicitante del seguro,
- d) La identificación precisa de la persona o cosa con respecto a la cual se contrata el seguro,
- e) La vigencia del contrato, con indicación de las fechas y horas de iniciación y vencimiento, o el modelo de determinar unas y otras,
- f) El monto asegurado o el modo de precisarlo,
- g) La prima o el modo de calcularla,
- h) La naturaleza de los riesgos tomados a su cargo por el asegurador,
- i) La fecha en que se celebra el contrato y la firma de los contratantes,
- j) Las demás cláusulas que deben figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales.

Todos los modelos de pólizas, tarifas de primas y notas técnicas, requerirán autorización previa de la Superintendencia de Bancos y Seguros para ponerlas en vigor.

▪ **Contenido de Póliza para Seguro de Casco y Maquinaria de Buques**

1) Coberturas

De acuerdo a las coberturas anteriormente nombradas, esta póliza cubre pérdida o daño al interés asegurado causado por:

- ✓ Peligros de los mares, ríos, lagos y otras aguas navegables,
- ✓ Fuego y explosión,
- ✓ Robo con violencia por personas fuera del buque,
- ✓ Echazón o botadura deliberada para aligerar el buque,
- ✓ Piratería,
- ✓ Averías de o accidentes a instalaciones nucleares o reactores,
- ✓ Contacto con aviones u objetos similares, u objetos que caigan de los mismos, medios de transporte terrestre, muelle o equipo o instalación portuaria,
- ✓ Terremoto, erupción volcánica o rayo,
- ✓ Accidentes durante la carga, descarga o corrimiento de la captura, combustibles o pertrechos,
- ✓ Estallido de calderas, roturas de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o casco,
- ✓ Negligencia del Capitán, Oficiales, Tripulación o Prácticos,

- ✓ Negligencia de Reparadores o de fletadores siempre que tales reparadores o fletadores no sean un asegurado bajo esta póliza,
- ✓ Baratería del Capitán, Oficiales o Tripulación.

2) Exclusiones

La Compañía no es responsable por pérdidas o daños parciales o totales que provengan directa o indirectamente de:

- a) Remoción o disposición de obstáculos, naufragios, cargamentos o cualquier otra cosa,
- b) Cualquier bien inmueble o mueble o cualquier otra cosa excepto otros buques o propiedad en otros buques,
- c) El cargamento u otra propiedad en él, o compromisos del, buque asegurado,
- d) Pérdida de vidas, daños corporales o enfermedades,
- e) Polución o contaminación de cualquier bien inmueble o mueble o de cualquier otra cosa(excepto otros buques con los cuales el buque asegurado entrara en colisión, o propiedad en tales otros buques),
- f) Pasajeros,
- g) Guerra civil o internacional, declarada o no y sus consecuencias, minas marinas yflotantes, hostilidades,

disposiciones restrictivas de la autoridad, interdicción de comercio, represalias, embargo o requisa, cierre de puerto, rapiña, bloqueo, captura, secuestro, apresamiento, confiscación, sea quien fuere la autoridad que ordenare o practicare tales actos, o que esas molestias dependieren de Gobierno amigo o enemigo, de poder de derecho o usurpado, reconocido o no,

- h) Guerra y/o conmociones civiles, sediciones, motines, insurrecciones, sublevaciones, actos facciosos, saqueos, huelgas, boicot y sus consecuencias,
- i) Violación de bloqueo, contrabando, comercio prohibido o clandestino, así como resistencia a la "visita",
- j) Los actos dolosos o los de negligencia inexcusable realizada por el armador, capitán u oficiales de la nave, agentes de la misma y los mandatarios de sus dueños,
- k) Vicio propio, oculto o no, aún si a ellos contribuyere un riesgo de mar,
- l) Cualquier gasto motivado por el invernadero, cuarentenas, sobrestadías, estadías forzosas, sea cualquiera la causa que lo origine,
- m) Cualquier consecuencia que pueda sufrir el buque a causa de cualquier acto del capitán o de la tripulación en tierra,

- n) Cualquier reclamo de terceros contra el buque asegurado por muerte o heridas de personas, cualquiera que sea la causa,
- o) Insuficiencia de combustible, aún en el caso de que el daño sea considerado como avería común,
- p) Incendio y/o explosión y sus consecuencias, originados por la carga y/o transporte de materiales inflamables y/o explosivos,
- q) Cualquier arma nuclear de guerra, artefactos nucleares y radioactividad.

3) Duración del seguro

Las Pólizas de cascos tienen una duración de 12 meses (365 días). Las coberturas deben indicar el lugar, fecha y hora de comienzo y terminación de la póliza.

Si la póliza es a término, comenzarán y terminarán en el momento en que se hayan estipulado como principio y fin de la vigencia de esta Póliza.

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

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

4) Suma asegurada

La valoración de la nave ha sido fijada de mutuo acuerdo entre la Compañía de seguros y el Asegurado, considerándose en dicha valoración el casco, las maquinarias, aparatos, aparejos, enseres, pertrechos y accesorios de toda clase y la provisión normal de combustibles. Las redes y demás aparejos de pesca quedan totalmente excluidos, salvo estipulación en contrario en las condiciones particulares de esta Póliza.

5) Deducible

Su objetivo es el de eliminar las reclamaciones menores e interesar al Asegurado en evitar las pérdidas o daños al buque. El Asegurador solo paga pérdidas y gastos que exceden el deducible predeterminado.

El deducible depende de la opinión del Asegurador sobre el riesgo y se refiere al valor acordado en la Póliza. Una póliza de US\$ 100.000,00 puede tener un deducible de \$ 10.000,00 o de \$ 5.000,00.

Las Maquinarias pueden tener un deducible mayor y por separado dentro de la misma póliza.

En caso de Pérdida Total, no se aplica ningún deducible, pagándosele al Asegurado el valor total de la Póliza

6) Zona de navegación

Esta Póliza ampara la embarcación asegurada para navegar únicamente en la zona en ella especificada, pero no la ampara para navegar en zonas diferentes a aquella. La navegación en brazuelos, canales y otros afluentes que en ocasiones se hace en busca de mayor caudal de agua, o comodidad de cargue y descargue, estará amparada por esta Póliza, pero con la rigurosa limitación de que sean vías regulares para embarcaciones de las características de la que por esta Póliza se ampara.

7) Pérdida total constructiva

La pérdida total constructiva tiene lugar cuando la nave no ha sido completamente destruida y puede repararse, pero los daños que haya sufrido o las condiciones en que haya quedado sean de tal naturaleza que su reparación costare más que el valor de la nave una vez reparada. Para los efectos de esta Póliza el valor de la

nave reparada se estima igual al valor comercial de la misma; de suerte que sólo habrá pérdida total constructiva o asimilada si el costo de la reparación o de la proporción de los gastos de salvamento que corresponda a la nave, o de ambas, excediere el valor de la nave para los efectos de la presente Póliza.

Para estimar el importe de la reparación no se deducirá nada por razón del valor en que pudiere venderse la nave dañada en calidad de rezagos o restos.

8) Derecho de inspección de la compañía de seguros

La Compañía se reserva el derecho de hacer inspeccionar la nave asegurada, cuando lo estime conveniente y exigir las reparaciones y/o mejoras para las perfectas condiciones de navegabilidad.

El incumplimiento de las reparaciones y/o mejoras indicadas por la Compañía, dará lugar a la caducidad del seguro, quedando la Compañía exonerada de toda responsabilidad por cualquier siniestro que ocurra a partir de la fecha en que la Compañía haya notificado por escrito al Asegurado, la necesidad de las reparaciones y/o mejoras del caso.

9) Pago de primas

Las primas son pagaderas al contado y por anticipado. A falta de cobro por medio de corresponsales banqueros, es obligatorio pagar la prima en cualquiera de las oficinas del asegurador. En caso de que el asegurador aceptare dar facilidades de pago al cliente para cobrar la prima, la demora de treinta (30) días o más en el pago de cualquiera de las cuotas producirá la terminación automática del contrato de seguro.

10) Seguros de otras compañías

El Asegurado no podrá contratar un nuevo seguro sobre la nave amparada por la presente Póliza, sino con autorización previa, por escrito de la Compañía.

11) Terminación anticipada del seguro

Cualquiera de las partes tienen la facultad para cancelar anticipadamente la Póliza, en cualquier tiempo. Si la cancelación la solicita el Asegurado, deberá dar aviso por escrito al asegurador, devolviendo el original de esta Póliza, surtiendo efecto la cancelación desde la fecha en que el asegurador reciba el aviso, salvo que el asegurado fije una fecha posterior en dicho aviso. En tal caso, la Compañía tendrá derecho a retener la parte

de la prima que corresponda al tiempo durante el cual esta Póliza haya estado en vigor, liquidada a corto plazo.

12) Aviso de reclamos

El Asegurado queda específicamente obligado en caso de siniestro, bajo pena de pérdida de sus derechos, a notificar a la Compañía de seguros dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que hubiere tenido conocimiento del mismo y a tomar, de acuerdo con la Compañía de seguros, todas las medidas necesarias para salvar el buque.

En la estipulación de las pérdidas o daños y/o presupuestos de reparaciones o el reemplazo de las partes averiadas o sacrificadas por accidentes de mar cubiertos por la Póliza, quedarán totalmente excluidas las depreciaciones y las piezas, objetos, accesorios, partes de máquina, etc., dañadas o desgastadas por su uso normal o vicio propio de ellas.

13) Pago de indemnizaciones

Si el Asegurador aceptare una reclamación en caso de siniestro amparado bajo esta Póliza, tendrá la obligación de pagar al Asegurado la indemnización correspondiente a la pérdida

debidamente comprobada, dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes al que el Asegurado o susrepresentantes presentaron por escrito la reclamación, aparejada de los documentos estipulados en el presente contrato.

La Compañía estará obligada a pagar como máximo, por pérdidas o daños indemnizables según esta Póliza, la menor de las siguientes cantidades:

- a) El valor asegurado o suma del seguro,
- b) La reposición sobre el valor de las pérdidas o daños, según relación existente, entre el valor asegurado o suma del seguro y el valor total de la nave,
- c) Si existiesen otras Pólizas de seguros sobre la misma nave, la parte proporcional correspondiente, de acuerdo con los literales a) y b).

Todos los peritajes y gastos que fueren necesarios para el reconocimiento de las averías y daños deberán ser arreglados de común acuerdo con la Compañía de seguros o sus representantes, y, en caso de incumplimiento, no estará obligada a reconocer los desembolsos efectuados por el Asegurado.

14) Cesión de derechos

La presente Póliza no puede ser endosada por el Asegurado, sin el consentimiento del Asegurador y si así lo hiciera, sin tal requisito, tanto el Asegurado como el endosatario perderán todos los derechos del seguro. Los endosos a favor de los acreedores del Asegurado, aceptados por la Compañía pasarán con todos sus derechos y obligaciones a favor del Acreedor y/o Acreedores, hasta por las sumas estipuladas en el endoso, quedando convenido y acordado que, si al amparode un siniestro, la deuda fuere menor al valor endosado, la diferencia será entregada directamente al propietario asegurado.

15) Disposiciones generales

Cada viaje del buque asegurado dará lugar a una liquidación separada. Cada liquidación seráefectuada considerando como si para cada viaje existiera una Póliza distinta.

Un buque que haya sufrido un accidente que disminuya sus condiciones de navegabilidad, no podrádejar el primer puerto de arribada, sin que antes las autoridades competentes hayan reconocido su estado y autorizado su navegación, indicando hasta qué puerto le concede permiso.

No le está permitido al buque asegurado hacer remolques o hacerse remolcar, excepto cuando se trate de salvataje, en cuyo caso el remolque deberá limitarse al puerto más cercano conveniente.

16) Notificaciones

Cualquier declaración que haya que notificarse a la Compañía para la ejecución de las estipulaciones anteriores, deberán efectuarse por escrito. Toda comunicación que la Compañía tenga que pasar al Asegurado deberá también hacerse por escrito, a la última dirección conocida por ella.

17) Jurisdicción y domicilio

Cualquier litigio que se suscitare entre la Compañía y el Asegurado con motivo del presente contrato de seguro queda sometido a la jurisdicción ecuatoriana.

Las acciones contra la Compañía deberán ser presentadas en el domicilio de ésta; las acciones contra el Asegurado o beneficiario, en el domicilio del demandado.

Cabe indicar que todas las pólizas emitidas por cualquiera de las compañías de seguro en el Ecuador deberán ser aprobadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

4.4 Observaciones de la compañía de seguros

Las observaciones presentadas por las compañías de seguro hacia las empresas de peritaje en los diferentes tipos de inspección son:

- **Inspección de condición**
 - ✓ Falta de información detallada en los informes,
 - ✓ No cumplir con los tiempos de entrega estipulados en la cotización,
 - ✓ Falta de Información verás en los informes,
 - ✓ Honorarios muy elevados,
 - ✓ Falta de conocimientos en el ámbito marino.

- **Inspección de varadero**
 - ✓ No efectuar las suficiente inspecciones en varadero,
 - ✓ Falta de conocimientos en mantenimiento de embarcaciones,
 - ✓ No apoyar al armador en sus reparaciones,

- **Informes de siniestros**
- ✓ Entrega de informes preliminares con mucho retraso,
- ✓ Valores de reserva técnica no concordante,
- ✓ Entrega de informes finales escuetos,
- ✓ Falta de experiencia en reclamación de siniestros,
- ✓ Ser desleal a la compañía de seguros.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

1. Mediante la presente tesis, se ha constatado la debilidad del Derecho del Mar, debido en parte a las limitadas competencias de prevención, control y ejecución de las leyes del Estado ribereño. Es por ello, que se debe realizar las leyes del Derecho Marítimo para lograr su aplicación efectiva, que por supuesto parte de la base de la cooperación internacional como elemento indispensable para conseguir dicho objetivo.
2. Si bien es cierto que se ha evolucionado favorablemente con la adopción de nueva normativa, como se ha podido comprobar a lo largo de este trabajo, sin embargo ya antes existía legislación (aunque no tan dilatada) que regulaba las embarcaciones pesqueras menores en materia de seguridad. Es por ello imprescindible una aplicación efectiva de los textos legales.

3. En particular, se debería centrar la revisión del régimen jurídico en la previsión de accidentes y en fomentar medidas de carácter previo, controlando así la navegación de las embarcaciones pesqueras artesanales que no cumplen las condiciones adecuadas.
4. Además de una legislación internacional y comunitaria, los Estados deben comprometerse a emplear las normas de forma práctica y dinámica, ejerciendo un robusto control, que se considera esencial, para el cumplimiento de la legislación sobre seguridad marítima.
5. En cuanto a operatividad, los armadores de buques pesqueros artesanales, no cuentan con una gestión organizada que le permita prever el mantenimiento preventivo de sus naves a diferencia de los armadores de pesca industrial que si la poseen.
6. El mercado asegurador es muy dinámico, con la estabilidad de la moneda sehan observado crecimientos en el sistema nacional de seguros, sin embargo hay que tomar en cuenta las cualidades que se han establecido en esta tesis, para que al momento de producirse un siniestro, la compañía aseguradora sea solvente y pueda realizar las respectivas indemnizaciones de los siniestros suscitados.

7. Las compañías de seguros que generalmente emiten sus pólizas, se cuidan de no incluir en sus coberturas todos los riesgos existentes.
8. El bróker del asegurado en cambio debe velar, que tenga todas las coberturas en los diferentes riesgos que hemos analizado en esta tesis.

Recomendaciones

Es de vital importancia tanto para armadores como empresas de seguros que se consideren los siguientes aspectos, con fines de mejorar los procesos de peritación y aseguramiento de embarcaciones pesqueras artesanales.

Acontinuación se detallan las observaciones y recomendaciones:

1. Implementar manuales de operación y mantenimientos preventivos en forma clara y detallada, tanto para carenamiento como para maquinaria a bordo de una embarcación pesquera.
2. Durante la modificación o trabajos en varadero de embarcaciones, se recomienda que al armador contrate un perito, para que éste lo asesore

en los trabajos requeridos y efectúe un informe con las modificaciones efectuadas para su posterior envío a la compañía de seguros.

3. Capacitar a la tripulación para la ejecución de mantenimiento a los sistemas de seguridad y maquinaria para así minimizar los riesgos a bordo.
4. Capacitar a la tripulación y personal administrativo en los procedimientos de peritajes y reclamación de siniestros.
5. Luego de la ejecución de un peritaje, ejecutar las observaciones y recomendaciones impuestas por el perito, cumpliendo con los tiempos estipulados en el informe y así evitar penalidades en las coberturas.
6. Durante la reclamación de siniestros, recurrir inicialmente al bróker de seguros, para que este guíe el reclamo de forma oportuna y de manera correcta el proceso.

ANEXOS

ANEXO A

FORMATO DE INFORME DE CONDICION

INFORME DEL PERITAJE DE CONDICIÓN

Nº

CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Embarcación	Nº de matrícula
Armador	Constructor y año de construcción
Eslora	Casco
Manga	TRB
Puntal	TRN
Capacidad bodega	Clasificación
Método de pesca	Lugar y fecha de la última carena

MÁQUINA PRINCIPAL

Marca	Modelo
Potencia HP / RPM	Nº de serie
Nº de cilindros	Año de fabricación
Sistema de arranque	Fecha del último recorrido
Caja de reducción	Tomafuerza
Horas de trabajo desde el último recorrido integral	Alarmas

OTRA INFORMACIÓN

Lugar de la inspección	Fecha y hora de la inspección
Representante de la empresa	Solicitado por
Inspector autorizado	Firma

PRINCIPALES EQUIPOS INSTALADOS A BORDO

1.- CAJA DE REDUCCIÓN

Marca
Modelo
Serie
Relación

2.- MOTOR AUXILIAR

Marca
Nº de cilindros
Arranque
Ubicación
Equipos acoplados
Estado

3.- SISTEMA DE PROPULSIÓN

Diámetro del eje
Composición
Tipo de túnel
Hélice

4.- SISTEMA DE ACHIQUE

Bombas
Marca
Tubería
Cantidad
Ubicación
Estado

5.- SISTEMA DE GOBIERNO

Sistema
Bomba
Indicador de ángulo
detimón
Rueda de cabillas

6.- SISTEMA DE FONDEO

Anclas
Cadenas
Cabo
Cabrestante

7.- SISTEMA ELÉCTRICO

Tableros eléctricos

Marca
Características
Ubicación
Estado

Baterías
Marca
Cantidad
Ubicación
Estado

Cargador de baterías

Marca

Modelo

Ubicación

Estado

8.- EQUIPOS AUXILIARES

Bombas

Marca

Capacidad

Cantidad

Ubicación

Estado

9.- EQUIPOS ELECTRÓNICOS Y DE NAVEGACIÓN

Radio HF

Marca

Modelo

Serie

Estado

Radio VHF

Marca

Modelo

Serie

Estado

Navegador por satélite

Marca

Modelo

Serie

Estado

Compás magnético

Marca

Modelo

Diámetro de la rosa

Estado

1. <u>CASCO</u>	
1	Estado del planchaje del casco.
2	Estado de la pintura sobre la línea de flotación.
3	El nombre y número de matrícula del B/P, ¿Se encuentran marcados en ambos lados de la caseta de la nave?
4	El nombre y número de matrícula del B/P, ¿Se encuentran marcados en ambas bandas del casco en proa?
5	La condición de los cordones de soldadura, ¿Es buena a simple vista?

2. <u>DOCUMENTACIÓN, PUENTE Y ALREDEDORES</u>	
	¿Se encuentran actualizados los siguientes certificados?
1	• Matrícula
2	• Seguridad
3	• Arqueo
4	• Permiso de tráfico
5	• Patente de navegación
6	• Permiso de pesca
7	• Dotación mínima
8	• Licencia de radio
9	• DMS
10	¿El capitán lleva a bordo un diario de bitácora y lo mantiene actualizado?
11	¿Hay cartas de navegación para las zonas de operación de la embarcación?
12	¿Tiene suficientes equipos de comunicación y navegación para operar en forma segura?
13	¿Están operativas y completas las luces de navegación?
14	¿La radiobaliza se encuentra instalada y libre de obstáculos para su accionamiento?
15	¿Hay en el puente instrumentos de control de la máquina principal como presión de aceite, RPM, temperatura, etc.? ¿Funcionan?
16	¿Los cables / cadenas / válvulas / tuberías del sistema de gobierno se encuentran en buen estado / sin fugas?

17	¿Hay suficientes extintores en el puente? ¿Son del tipo adecuado? ¿Tienen fecha de recarga vigente?
18	¿La balsa salvavidas es adecuada y suficiente para la tripulación? ¿Hay paquetes de supervivencia para toda la tripulación?
<u>3. ÁREA DE PROA Y MATERIAL DE FONDEO</u>	
1	¿La tapa de acceso al pañol de cadenas / tanque de colisión proa permite una correcta estanqueidad?
2	¿Están las estructuras, planchaje y pintura del pañol de cadenas / tanque de colisión proa en buen estado?
3	¿El peso y tipo de ancla es el adecuado para el tipo y tamaño de la embarcación y se encuentra en buen estado?
4	¿Los accesos de ventilación a la sala de máquinas son adecuados? ¿Tienen tapas estancas en buen estado?
<u>4. ARBOLADURA, CUBIERTA PRINCIPAL Y BODEGAS</u>	
1	¿Son estancas las puertas que ingresan a compartimentos bajo la cubierta principal?
2	Los soportes, bípodes, pernos, pines y cuellos de ganso del mástil y plumas, ¿Se encuentran en buen estado de conservación?
3	Las planchas, estructuras de la cubierta principal, ¿Se encuentran en buen estado?
4	¿Qué tipo de tapa tiene la bodega?
5	Las estructuras y planchaje interior de la bodega, ¿Se encuentran en buen estado? ¿Están todos los mamparos transversales y longitudinales en su lugar?
<u>5. SALA DE GOBIERNO / TANQUE DE COLISIÓN DE POPA</u>	
1	¿La escotilla de acceso a la sala de gobierno tiene mecanismos de cierre estanco? ¿Está en buen estado de funcionamiento? ¿Abre y cierra adecuadamente?
2	¿La sala de gobierno está seca? ¿Tiene un sistema que achique la sala de gobierno en caso se inunde?
3	¿Las estructuras, planchas y pintura se encuentran en buenas condiciones?
4	¿Las tuberías, bombas y motor (cadenas y cables) del sistema de gobierno se encuentran en buenas condiciones y libre de fugas de aceite?

6. <u>ACOMODACIÓN DE LA TRIPULACIÓN</u>	
1	¿El cilindro de gas es mantenido en lugar ventilado y las conexiones, tuberías y válvulas de gas se encuentran en buen estado?
2	¿Hay suficientes y apropiados extintores en el comedor y área de alojamiento?
3	¿Está el comedor en buen estado de conservación y limpieza?
4	¿Está el área de camarotes en buen estado de conservación y limpieza?
7. <u>SALA DE MÁQUINAS</u>	
1	¿La escotilla de acceso a la sala de maquinas tiene mecanismos de cierre estanco? ¿Está en buen estado de funcionamiento? ¿Abre y cierra adecuadamente?
2	¿La máquina principal tiene por lo menos alarmas de baja presión de aceite y de alta temperatura de agua? ¿Están operativas estas alarmas?
3	¿Están los tubos de escape de la máquina principal y auxiliares adecuadamente aislados?
4	¿El motorista mantiene un diario de máquinas? ¿Se encuentra actualizado?
5	Los tableros eléctricos, cuadros de control y demás elementos eléctricos en general, ¿Son los adecuados para su uso a bordo? ¿Todos están en buen estado?
6	¿Hay suficientes bombas de sentinas en la sala de máquinas? ¿Están operativas?
7	¿La máquina principal fue probada? ¿Se encontró operativa y sin novedad importante que reportar?

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se deberá incluir Información relevante sobre el peritaje, novedades encontradas, zona de navegación, etc.

VALOR DE REPOSICION

VALOR DE REPOSICIÓN US \$ CANTIDAD

FECHA

FIRMA

ANEXO B

FORMATO DE INFORME DE TRABAJOS EN VARADERO

INFORME DEL PERITAJE DE TRABAJOS EN VARADERO

N° 000

<u>CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE</u>	
Embarcación	N° de matrícula
Armador	Constructor y año de construcción
Eslora	Material del casco
Manga	TRB
Puntal	TRN
Capacidad	Clasificación
Tipo	Lugar y fecha de varadero
<u>MÁQUINA PRINCIPAL</u>	
Marca	Modelo
Potencia HP / RPM	N° de serie
N° de cilindros	Año de fabricación
Arranque	Fecha de último mantenimiento
Caja de reducción	Tomafuerza
Horas de trabajo desde el último recorrido integral	Alarmas
<u>OTRA INFORMACIÓN</u>	
Lugar de la inspección	Fecha y hora de la inspección
Representante de la empresa	Solicitada por
Inspector autorizado	Firma

APRECIACIÓN GENERAL DEL ESTADO DEL CASCO

	CASCO	ESTADO
1	Cubierta	
2	Cuadernas, baos, mamparos longitudinales	
	• Bodegas	
	• Sala de máquinas	
	• Pañol de cadenas	
	• Sala de gobierno	

TRIPULACIÓN

	TITULO Y CATEGORÍA VIGENTES Y ADECUADOS DE ACUERDO AL TONELAJE / POTENCIA DEL MOTOR	SI / NO
1	PUENTE	
2	MAQUINAS	

ORDEN Y CONTROL

		OBSERVACIONES
1	Mantenimiento	
2	Orden y limpieza	
3	Control del Jefe de Operaciones	

INFORME DE TRABAJOS EN VARADERO

	1. <u>CASCO</u>
1	Descripción de todos los trabajos efectuados al casco de la embarcación tales como: limpieza, pintura, cambio de planchaje, etc.

	2. <u>SISTEMAS DE PROPULSIÓN Y GOBIERNO</u>
1	Descripción de todos los trabajos efectuados al sistema de propulsión y gobiernos tales como: medición de claros, desmontaje de ejes, enfibrado de ejes, limpieza de hélice, cambio de bocines, etc.

	3. <u>SISTEMA DE FONDEO Y ARBOLADURA</u>
1	Descripción de todos los trabajos efectuados al sistema de fondeo y arboladura tales como: calibración de cadenas, pintado de cadenas, reemplazo de poleas, reemplazo de cables, mantenimiento a aparejos de pesca, etc.

	4. <u>MÁQUINA PRINCIPAL Y EQUIPOS AUXILIARES</u>
1	Descripción de todos los trabajos efectuados a los motores de combustión y eléctricos tales como: mantenimiento de reparación, mantenimiento preventivo, etc.

	6. <u>HABITABILIDAD Y ACOMODACION</u>
1	Descripción de todos los trabajos efectuados a la caseta tales como: reemplazo de planchaje a los pisos, cambio de literas, pintura, etc.

	6. <u>SISTEMA ELÉCTRICO</u>
1	Descripción de todos los trabajos efectuados al sistema eléctrico tales como: reemplazo de tableros eléctricos, reemplazo de cables, mantenimiento a generadores, etc.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se deberá incluir Información relevante sobre los trabajos efectuados y los trabajos inconclusos

Fecha de entrega

FIRMA

ANEXO C

FORMATO DE INFORME DE SINIESTRO

NOMBRE DE BUQUE - TIPO DE DAÑO
INFORME DE SINIESTRO

DESCRIPCIÓN DEL SINIESTRO							
1. POSICIÓN DEL SINIESTRO							
						Lat.:	
						Long:	
2. FECHA/HORA DE LA OCURRENCIA							
2. TIPO DE SINIESTRO							
3. RANGO DE LOS DAÑOS DEL SINIESTRO							
PERDIDA DE LA NAVE		AVERÍA EN LA NAVE		DAÑOS A TERCEROS		SIN DAÑOS	ACCIDENTES PERSONALES

Lugar de la entrevista e
Inspección a la tripulación:

Fecha de la entrevista e
Inspección a la tripulación:

Características de la Nave

Nombre

Tipo

Matrícula

Construcción / Año

Material del casco

Eslora

Manga

Puntal

TRB / TRN

Máquina principal

Último varadero

Armador

ANTECEDENTES

Procedimientos efectuados desde la asignación como peritos hasta la verificación de los daños.

CIRCUNSTANCIAS

Información acerca de los hechos del siniestro proporcionada por parte del armador, tripulación y personal técnico de reparaciones.

DAÑOS

Información de la cantidad y tipo de daños proporcionada por los técnicos del varadero o mecánicos reparadores.

VALOR DE SALVATAJE

Valor proporcionado por el perito de averías a la compañía de seguros como costo máximo de daños.

FOTOS ADJUNTAS DE DAÑOS

1.- CARACTERÍSTICAS DELBUQUE

Nombre	:	.....
Asegurado	:	.....
Matrícula	:	.....
Astillero	:	.....
Casco	:	.....
Eslora	:	.....
Manga	:	.....
Puntal	:	.....
TRB	:	.....
TRN	:	.....
Capacidad	:	.....
Motor principal	:	.....

2.- ANTECEDENTES

Procedimientos efectuados desde la asignación como peritos hasta la verificación de los daños.

3.- CIRCUNSTANCIAS

Información acerca de los hechos del siniestro proporcionada por parte del armador, tripulación y personal técnico de reparaciones.

4.- INVESTIGACIONES EFECTUADAS

Información acerca del análisis de las averías presentadas, información proporcionada por personal técnico en mantenimiento respecto al daño.

5.- CAUSAS DEL SINIESTRO

Información acerca de los hechos del siniestro proporcionada por parte del armador, tripulación y personal técnico de reparaciones.

6.- DESCRIPCIÓN DE LA PÓLIZA

Información acerca del contrato de la póliza con sus respectivas coberturas.

7.- COSTOS RELACIONADOS AL SINIESTRO

Información acerca de los valores presentados por el armador y la relación con los valores incurridos en el siniestro.

8. -COBERTURA

Información acerca de la causa del siniestro si está cubierto o no lo está.

9.- LIQUIDACIÓN / INDEMNIZACIÓN

Información acerca de los valores incurridos para la indemnización.

11.- ANEXO - DOCUMENTACIÓN DEL ANÁLISIS DE COSTOS

Documentación relacionada a los gastos incurridos por el armador a consecuencia del siniestro.

ANEXO F

FORMATO DE INFORME DE TRABAJOS EN CALIENTE

PERMISO DE TRABAJO												
<input type="radio"/> CALIENTE				<input type="radio"/> FRIO								
VALIDO PARA EL PERIODO, LUGAR, EQUIPO Y TRABAJO INDICADO												
Fecha : Hora Inicial: Hora Final:												
Sector/ Area/ Equipo:												
Lugar y descripción de la tarea:												
Se requiere el siguiente equipo de lucha contra incendio: (tildar el casillero que corresponda)												
Manguera de Agua			Extintor de PQS			Extintor CO2			Barrido		Otros	
PRUEBA DE GASES						OPERACIONES						
Ensayo Realizado	Hora	Resultado 1) Muestra	Firma	Hora	Resultado 2) Muestra	Firma	Ha Sido	SI	NO	N/A		
Oxigeno							Purgado y Drenado					
% LEL							Lavado					
Otros							Inertizado					
							Ventilado Enfriado					
							Temperatura Apta					
LISTA DE VERIFICACION PREVIA DE SUP. RESPONSABLE DE AREA										SI	NO	N/A
Circuitos eléctricos desenergizados ,inmovilizados , con sus avisos de corte?												
Están desconectados todos los fluidos, aire – gas – combustibles?												
Se encuentra el equipo o zona libre de gases - presión – sustancias calientes?												
Están cerradas las válvulas y colocadas las bridas ciegas?												
Se encuentra el lugar de trabajo libre de mezclas explosivas?												
Están en servicio los equipos adyacentes?												
Se encuentran los equipos adyacentes libres de gases – presión – temperatura?												
Esta el equipo o cañería inertizado?												
Están sellados los desagües – canaletas?												
LISTA DE VERIFICACIÓN PREVIA DE SUP. RESPONSABLE DEL TRABAJO												
Se encuentra (ATS) Análisis de Tarea Segura, acompañando este permiso?												
Se ha previsto de los elementos de protección personal?												
Se ha delimitado – aislado convenientemente el área de trabajo?												
Ha sido instruido el personal en relación con los riesgos que puedan presentarse durante este trabajo?												
Permiten los factores externos (dirección del viento, condiciones atmosféricas etc.) que el trabajo se realice con seguridad?												
Se encuentran los equipos y/o herramientas revisadas y en buen estado?												
Se requiere el siguiente equipo de protección Personal? (tildar el casillero que corresponda)												
Cabeza	Manos	Pie	Ojos	Oídos	Cara	Respiración	Cuerpo	Arnés de Seguridad	Equipo de Aire Asistido	Otros		
VERIFICACIONES DE SEGURIDAD												
Observación			Apellido y Nombre				Firma			Hora		
AUTORIZACIÓN DE TRABAJO												
Responsables			Apellido y Nombre				Firma			Hora		
Sup. Resp. del Área												
Sup. Resp. del Trabajo												
Sup. Resp. del Contratista												
OBSERVACIONES												
.....												
.....												
.....												
CIERRE DE PERMISO												
Entrega. Sup. Resp. del Trabajo Sr :						Recibe Sup. Resp. del Área Sr:						
..... Firma : .....						..... Firma :					
Fecha : Hora :												

BIBLIOGRAFIA

1. Dante Di Liberto D., Manual de Seguros de Cascos Marítimos, Primera Edición, 1996.
2. Brown R.H., Marine Insurance, Witherby, 3rd. Edition, London, England.
3. A.J. Minetto, Folleto de Seguros Marítimos de Cascos y Máquinas, Ecuador, 2009.
4. CEPLAES, La Pesca Artesanal en el Ecuador, Quito, 1987.
5. Mercedes Prieto N., Los Pescadores Artesanales de la Costa Ecuatoriana, 1989.
6. Corporación de Estudios y Publicaciones, Legislación Marítima y Portuaria, Primera Edición, Tomo II, 2003.
7. IMO, "Safety of Life at Sea" (SOLAS). IMO, 2002.
8. Publicaciones y Diseños E.B.G., Revista Redes del mar, Año 5, Edición 18, 2005.
9. Cámara Nacional de Pesquería, Revista Ecuador Pesquero, Año 9, Edición 34, 2005.
10. www.superban.gov.ec/practg/p_index
11. www.subpesca.gob.ec/flota-artesanal0-flota-pesquera-artesanal.html
12. www.mapfre.com/wdiccionario/general/diccionario-mapfre-seguros.shtm

13. www.brumed-marine.com/es/servicios
14. www.jrz.com.pe
15. www.fullseguros.com