



**ESPE**  
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA**

**CARRERA LICENCIATURA EN LOGÍSTICA NAVAL**

Tesis presentada como requisito previo a la obtención del grado de:

**LICENCIADO EN LOGÍSTICA NAVAL**

**AUTOR**

**KEVIN FERNANDO ZAMBRANO BANCHÓN**

**TEMA**

**MANEJO DE SEGUROS EN EL CRUCERO INTERNACIONAL DE INSTRUCCIÓN ATLÁNTICO 2012 - II FASE DEL BUQUE ESCUELA GUAYAS; PROPUESTA DE MEJORA AL PROCESO PARA CRUCEROS INTERNACIONALES**

**DIRECTOR**

**TNNV. MARLON BAQUERO ESPINOSA, LIC.**

**SALINAS, DICIEMBRE 2013**

## **CERTIFICACIÓN**

Certifico que el presente trabajo realizado por el estudiante Kevin Fernando Zambrano Banchón, cumple con las normas metodológicas establecidas por la UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE y, se ha desarrollado bajo mi supervisión, observando el rigor académico y científico que la Institución demanda para trabajos de este bagaje intelectual, por lo cual autorizo se proceda con el trámite legal correspondiente.

Salinas, 4 de diciembre del 2013

Atentamente

---

Lic. Marlon BAQUERO Espinosa.

## **DECLARACIÓN EXPRESA.**

El suscrito, Kevin Fernando Zambrano Banchón, declaro por mis propios y personales derechos, con relación a la responsabilidad de los contenidos teóricos y resultados procesados, que han sido presentados en formato impreso y digital en la presente investigación, cuyo título es: “MANEJO DE SEGUROS EN EL CRUCERO INTERNACIONAL DE INSTRUCCIÓN ATLÁNTICO 2012 - II FASE DEL BUQUE ESCUELA GUAYAS; PROPUESTA DE MEJORA AL PROCESO PARA CRUCEROS INTERNACIONALES”, son de mi autoría exclusiva, que la propiedad intelectual de los autores consultados, ha sido respetada en su totalidad y, que el patrimonio intelectual de este trabajo le corresponde a la UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS – ESPE.

AUTOR

---

Kevin Fernando Zambrano Banchón

## **AUTORIZACIÓN**

Yo, Kevin Fernando Zambrano Banchón

Autorizo a la UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE, la publicación en la biblioteca de la institución de la Tesis titulada: “MANEJO DE SEGUROS EN EL CRUCERO INTERNACIONAL DE INSTRUCCIÓN ATLÁNTICO 2012 - II FASE DEL BUQUE ESCUELA GUAYAS; PROPUESTA DE MEJORA AL PROCESO PARA CRUCEROS INTERNACIONALES”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Salinas, 4 de diciembre del año 2013

AUTOR

---

Kevin Fernando Zambrano Banchón

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de investigación es dedicado a todos aquellos que luchan día a día por cumplir sus sueños, derrumbando las barreras que les impone el destino, porque solo si lo intentas sabrás que algo es posible.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco, a Dios por las fuerzas y sabiduría que me brindo durante esta sacrificada pero hermosa carrera, a la Sra. Carmen Banchón y al sr. Ramón Zambrano por la fe y confianza que depositaron en mí... y por su apoyo incondicional durante mi proceso de formación y profesionalización.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS.

CERTIFICACIÓN	i
DECLARACIÓN EXPRESA	ii
AUTORIZACIÓN	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	x
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE ANEXOS	xi
RESUMEN	xii
ABSTRACT	xiii
INTRODUCCIÓN	1
1. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	2
2. DEFINICIÓN DE PROBLEMA	2
3. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN	2
3.1. OBJETIVO GENERAL	2
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
4. MARCO TEÓRICO	3
5. HIPÓTESIS DEL TRABAJO	4
5.1. HIPÓTESIS GENERAL	4
5.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	5
6. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	5
6.1. MÉTODO TEÓRICO	5
6.1.1. MÉTODO DEDUCTIVO	5
6.1.2. MÉTODO ANALÍTICO SINTÉTICO	6
6.1.3. MÉTODO EMPÍRICO	6

## **CAPÍTULO I: FUNDAMENTACION TEÓRICA**

1. EL SEGURO MARÍTIMO	7
1.1. FUNDAMENTACIÓN LEGAL	7
1.1.1. LEY GENERAL DE SEGUROS	7
1.1.2. REGLAMENTO A LA LEY GENERAL DE SEGUROS	7
1.1.3. REGLAMENTO GENERAL PARA EL MANEJO DE BIENES	7
1.1.4. CÓDIGO DE COMERCIO	8
1.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	8
1.2.1. FUNDAMENTO	8
1.2.2. CONCEPTO	8
1.2.3. ANTECEDENTES	9
1.2.4. INICIOS DEL SEGURO MARÍTIMO	9
1.2.4.1. Edad Antigua	9
1.2.4.2. Edad Media	10
1.2.4.3. Edad Moderna	10
1.2.5. PRÉSTAMO A LA GRUESA	10
1.3. CLASIFICACIÓN DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS	11
1.3.1. SEGURO DE CASCO	11
1.3.2. SEGURO DE MERCANCÍA	11
1.3.3. SEGURO DE FLETE	11
1.3.4. SEGURO DE DESEMBOLSO	11
1.3.5. SEGURO DE BENEFICIOS PROBABLES	12
1.3.6. SEGURO DE PRÉSTAMO A LA GRUESA	12
1.3.7. SEGUROS DE RESPONSABILIDAD	12
1.4. LA PÓLIZA	13
1.4.1. PÓLIZA DE SEGURO	13
1.4.2. ELEMENTOS DE UNA PÓLIZA DE SEGURO MARÍTIMO	13
1.4.3. CONTENIDO DE UNA PÓLIZA DE SEGUROS	14
1.5. TIPOS DE PÓLIZA	16
1.5.1. DE CASCO MARÍTIMO	16
1.5.2. DE CARGA	17
1.5.3. DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I)	17



1.5.4. DE RESPONSABILIDAD CIVIL	19
1.6. ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO	20
1.6.1. ELEMENTOS PERSONALES	20
1.6.1.1. El asegurador	20
1.6.1.2. Asesor de Seguros	20
1.6.1.3. El Solicitante	21
1.6.1.4. Beneficiario	21
1.6.2. ELEMENTOS OBJETIVOS	21
1.6.2.1. El Riesgo	21
1.6.2.2. La Prima	21
1.6.3. ELEMENTO FORMAL	22
1.6.3.1. La Póliza	22
1.6.3.2. Diferencia entre Contrato de Seguro Marítimo y Póliza	22
1.7. CONDICIONES DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES	23
1.8. ASPECTO A TOMAR EN CUENTA PARA LA PRIMA	24
1.9. CONVENIO INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL	25
1.10. NULIDAD DEL CONTRATO	25
1.11. PARA LLEVAR A CABO LA INDEMINIZACIÓN	25
1.12. OBJETO DEL SEGURO MARÍTIMO	26
1.13. RESTRICCIONES DEL SEGURO MARÍTIMO	26
1.14. PERITO DE SEGUROS	27
1.15. EMPRESAS ASEGURADORAS	27
<b>CAPÍTULO II: DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA</b>	
2. ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	29
2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	30
2.1.1. POBLACIÓN Y MUESTRA	30
2.1.1.1. Entrevista	30
2.1.2. INVESTIGACIÓN DE CAMPO	37
2.1.2.1. Registro de Observación	37
2.1.3.1. Estudio de Amenazas	41
2.1.3.2. Estudio de Vulnerabilidades	46
2.1.3.3. Estudio de Riesgos	53

2.1.4. ANÁLISIS CONSOLIDADO DEL RIESGO	55
2.1.5. RECOLECCIÓN TÉCNICA DE INFORMACIÓN	57
2.1.5.1. Datos estadísticos de siniestros	57
2.1.6. ANÁLISIS DE ACCIDENTES POR ZONAS	64
2.2. COMPARACIÓN DE SEGUROS DE CASCO MARÍTIMO	66
2.2.1. EXCLUSIONES GENERALES	66
2.3. ANÁLISIS DE CLÁUSULAS APLICABLES AL BUQUE ESCUELA GUAYAS	67
<b>CAPÍTULO III: PROPUESTA DE CONTRATACIÓN DE SEGURO</b>	
3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	70
3.1. OBJETIVO	70
3.2. JUSTIFICACIÓN	70
3.3. FUNDAMENTACIÓN LEGAL	71
3.4. ANÁLISIS FODA	73
3.5. CONTENIDO DE LA PROPUESTA	74
CONCLUSIONES	99
RECOMENDACIONES	100
BIBLIOGRAFÍA.	101

## ÍNDICE DE FIGURAS.

Figura 1. Nivel de los Ejercicios de Zafarranchos.	31
Figura 2. Utilización de Equipos de Salvamento.	32
Figura 3. Visibilidad de Extintores de Incendio.	33
Figura 4. Conocimiento de Maniobras a bordo.	34
Figura 5. Información de Puertos.	35
Figura 6. Accidentes de Buques.	58
Figura 7. Tipos de Accidentes Marítimos.	59
Figura 8. Accidentes por Tipos de Buques.	60
Figura 9. Accidentes Anuales de la Armada del Ecuador.	62
Figura 10. Tipos de Accidentes de la Armada del Ecuador.	63
Figura 11. Accidentes por Zonas.	64

## ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1: Nivel de los Ejercicios de Zafarranchos	31
Tabla 2: Utilizacion de Equipos de Salvamento	32
Tabla 3: Visibilidad de Extintores de Incendio	33
Tabla 4: Conocimiento de Maniobras a bordo	34
Tabla 5: Informacion de Puertos	35
Tabla 6: Identificacion de Amenazas	41
Tabla 7: Parámetros para Clasificacion de las Amenazas	42
Tabla 8: Clasificacion de Amenazas	42
Tabla 9: Identificacion de Vulnerabilidades	46
Tabla 10: Parámetros para Calificacion de Vulnerabilidades	47
Tabla 11: Parámetros para Clasificacion de Vulnerabilidades	47
Tabla 12: Calificacion de Vulnerabilidades del Personal	48
Tabla 13: Calificacion de Vulnerabilidades del Material	49
Tabla 14: Calificacion de Vulnerabilidades de Maniobras y Operaciones	50
Tabla 15: Parámetros para el Analisis de Vulnerabilidades	51
Tabla 16: Análisis consolidado del Riesgo	55
Tabla 17: Accidentes de Buques en Aguas Europeas	57
Tabla 18: Tipos de Accidentes	59
Tabla 19: Accidentes por Tipos de Buques	60
Tabla 20: Tipos de Accidentes de la Armada del Ecuador	63
Tabla 21: Accidentes por Zonas	64
Tabla 22: Coberturas de Aseguradoras Nacionales	66

## RESUMEN

Al realizarse la II fase del Crucero Internacional denominado “Atlántico 2012”, con un total de 101 días navegados, se logró observar los riesgos a los cuales se encuentra expuesto el Buque Escuela GUAYAS durante sus travesías; factores con gran influencia como la fuerza de la naturaleza y otros de poco riesgo como accidentes antropológicos, con el objetivo de eliminar estas incertidumbres de la ocurrencia de un siniestro, se propone una Póliza de Seguro de Casco Marítimo y Maquinaria, la misma que contribuirá a solventar los gastos producidos por la eventualidad suscitada a bordo mientras se navega o cuando se está atracado en un puerto alrededor del mundo, es importante el estudio de las diferentes cláusulas que proponen en los contratos las aseguradoras, para que la póliza se ejecute de manera eficiente evitando dejar ciertas amenazas fuera de la cobertura acordada.

## **ABSTRACT**

Performing the 2012 Phase II International Cruise, called “Atlantic’s 2012”, with a total of 101 navigation days, it was possible to observe the risks to which the Guayas School Vessel Ship was exposed during its voyages; factors of great influence, such as, the force of nature, and other of lesser scale, like the high rank officers on board. With the objective to eliminate these catastrophe uncertainties, an Insurance Policy of Hull Maritime and Engines Aboard is proposed, This insurance will help to overcome expenses in case unwanted accidents could occur aboard while navigating or while docked on any port around the world. It is important to study the different clauses the insurance agencies offer in order for the insurance policy to be used and executed in the most efficient manner avoiding leaving primary areas out of the insurance umbrella.

## INTRODUCCIÓN

El Buque Escuela GUAYAS, nave a vela, embajadora de la cultura ecuatoriana en tierras extranjeras, denominado así por las costumbres y el sentimiento de Patria que poseen el personal embarcado y en forma conjunta en honor; al Río Guayas y al vapor Guayas, el primer barco de vapor que se construyó en América del Sur en 1841. Buque que no está exento de sufrir accidentes durante sus navegaciones.

Razón por la cual se considera necesaria la contratación de un “Seguro de Caso Marítimo y Maquinaria” que fundamentalmente consista en el pago de una indemnización por parte de la entidad aseguradora en la ocurrencia de un siniestro, entendiendo como tal, el hecho súbdito e imprevisto que se suscita de forma involuntaria.

Basándonos en la metodología Investigación científica, se analiza los accidentes suscitados en otras unidades para enfocarlos en el Buque Escuela GUAYAS y determinar las amenazas más probables a la que se puede exponer la unidad.

En el presente proyecto se elabora una propuesta para el Manejo de una Póliza de Seguro de Casco Marítimo y Maquinarias, incluyendo responsabilidad por colisión, ante terceros y ante la tripulación del Buque Escuela GUAYAS, que ayudará en la correcta aplicación del contrato en el momento de que se decida la contratación de una Póliza de Seguros.

## **1. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.**

Las diferentes amenazas como averías, incendios, colisión o abordajes pueden afectar a un buque en operación ocasionando accidentes catastróficos, por los riesgos a los que la unidad enfrenta en la mar, e incluso a terceros como el medio ambiente, los cuales podrían ser solventados con la contratación de un seguro, con el fin de reducir las consecuencias económicas que dejarían estas eventualidades, con un efecto mucho menor si el buque no contara con un seguro, de esta manera precautelando a la Armada del Ecuador y la operatividad de sus unidades.

## **2. DEFINICIÓN DE PROBLEMA.**

Necesidad de identificar los riesgos a los que se expone el Buque Escuela GUAYAS en los cruceros nacionales e internacionales de instrucción y su posible incidencia en la integridad de la unidad, enfocado en el ámbito material.

## **3. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN.**

### **3.1. OBJETIVO GENERAL.**

Realizar una propuesta de contratación de seguros de casco marítimo que garantice la seguridad de la unidad en las travesías planificadas a bordo del Buque Escuela GUAYAS en cruceros nacionales e internacionales de instrucción.



### **3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.**

- Diagnosticar los riesgos a los que están expuesto el Buque Escuela GUAYAS, en la realización de cruceros nacionales e internacionales de instrucción.
- Analizar los seguros de casco marítimo y maquinaria con cobertura de todo riesgo.
- Desarrollar una propuesta para la contratación de seguros que solvente los daños causados en la ocurrencia de un siniestro en cruceros nacionales e internacionales de instrucción a bordo del Buque Escuela GUAYAS.

## **4. MARCO TEÓRICO.**

### **EL SEGURO**

Es un contrato entre dos partes, donde el asegurado se compromete a cancelar un valor denominado prima a cambio de que el asegurador pague una indemnización por la ocurrencia de un siniestro, perfeccionando el contrato mediante una póliza de seguros, el objeto del seguro es el interés asegurado el mismo puede ser un bien material o personas. El seguro es aplicable cuando exista la posibilidad de la ocurrencia de un siniestro, el cual debe ser futuro e incierto.

Un seguro de casco marítimo ampara los riesgos que sufren las embarcaciones en la mar, eliminando las sensaciones de incertidumbre e

inseguridad durante la navegación y transfiriéndolas a las aseguradoras por el pago de una compensación llamada prima de seguro.

El seguro de casco marítimo contiene cláusulas con cobertura de daños propios y coberturas de responsabilidad civil o la cobertura de: Protección e Indemnización (PANDI, siglas en ingles), mientras que en el seguro de asistencia médica utiliza pólizas por gastos médicos necesarios y razonables incurridos fuera del Ecuador, como consecuencia de emergencia médica comprobada por accidente o enfermedad adquirida en el exterior, transporte aéreo de emergencia médica para evacuación de heridos, traslado y/o repatriación de heridos o enfermos y traslado de restos mortales si el caso lo requiera.

Para el cálculo de la prima dentro de un seguro marítimo es necesaria la contratación de un perito de seguros el cual determinara mediante una inspección y según las condiciones de la unidad el valor que se otorgara al bien asegurado.

## **5. HIPÓTESIS DEL TRABAJO.**

### **5.1. HIPÓTESIS GENERAL.**

El Seguro de Casco Marítimo para el Buque Escuela GUAYAS, puede garantizar la seguridad integral de la unidad y la recuperación del material en la ocurrencia de un siniestro, siendo fundamental si ocurriese en aguas internacionales.

## **5.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS:**

La no contratación de seguro de casco marítimo, podría causar gastos elevados para reparar la unidad en la ocurrencia de un siniestro o la pérdida total de la unidad en accidentes catastróficos, dificultando la recuperación de la unidad si la eventualidad sucede en aguas internacionales.

La no existencia de un seguro de casco marítimo, será uno de los principales factores que afecten a la reposición de un bien con similares características en el caso que ocurriese un siniestro.

La ocurrencia de un siniestro en la mar que tenga como resultado el daño del material o que el personal sufra heridas severas son a causa de: (1) fenómenos naturales como tormentas o chubascos, (2) la falla del equipo de navegación, (3) falla en la maquinaria principal del buque, (4) el no cumplimiento de normas de seguridad cuando el personal trabaja a bordo del buque tanto en cubierta, por alto o en la maquinaria.

## **6. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.**

### **6.1. MÉTODO TEÓRICO.**

#### **6.1.1. MÉTODO DEDUCTIVO.**

A partir del estudio de casos particulares suscitados en otras unidades, se pretende obtener conclusiones sobre la probabilidad existente en un accidente en el mar.

### **6.1.2. MÉTODO ANALÍTICO SINTÉTICO.**

El método analítico sintético permitió el análisis de las amenazas a las que se encuentra expuesto el buque para determinar la necesidad de la contratación de un seguro.

También se estudió las diferentes cláusulas establecidas por las entidades aseguradoras a fin de obtener una póliza de seguros que influya de manera eficiente en el reembolso de dinero o bienes en la ocurrencia de un siniestro.

### **6.1.3. MÉTODO EMPÍRICO.**

Mediante las observaciones durante el Crucero Internacional de Instrucción “Atlántico 2012”, se logró evidenciar la fuerza de la naturaleza con la que influye en la unidad a flote, evidenciando estos fenómenos por medio de fichas de observación incluidas en el segundo capítulo del presente proyecto.

# **CAPÍTULO I**

## **FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.**

### **1. EL SEGURO MARÍTIMO:**

#### **1.1. FUNDAMENTACIÓN LEGAL.**

##### **1.1.1. LEY GENERAL DE SEGUROS.**

Según su artículo primero, expresa: “Esta Ley regula la constitución, organización, actividades, funcionamiento y extinción de las personas jurídicas y las operaciones y actividades de las personas naturales que integran el sistema de seguro privado; las cuales se someterán a las leyes de la República y a la vigilancia y control de la Superintendencia”.

##### **1.1.2. REGLAMENTO A LA LEY GENERAL DE SEGUROS.**

Conjunto de normas jurídicas, donde detallan la correcta aplicación de la Ley General de Seguros, la cual es subordinada a la misma.

##### **1.1.3. REGLAMENTO GENERAL SUSTITUTIVO PARA EL MANEJO Y ADMINISTRACIÓN DE BIENES DEL SECTOR PÚBLICO.**

En su artículo primero; ámbito de aplicación, expresa “Este reglamento se aplicará para la gestión de los bienes de propiedad de los organismos y entidades del sector, de las entidades de derecho privado que disponen de recursos públicos y reformado de la Ley Orgánica de la Contraloría, y para los

bienes de terceros que por cualquier causa estén en el sector público bajo custodia o manejo.

#### **1.1.4. CÓDIGO DE COMERCIO.**

En su artículo primero, expresa: “El Código de Comercio rige las obligaciones de los comerciantes en sus operaciones mercantiles, y los actos y contratos de comercio, aunque sean ejecutados por no comerciantes”.

### **1.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA**

#### **1.2.1. FUNDAMENTO.**

Las personas que laboran en este medio de transporte son las que realmente saben el riesgo que desafían en sus labores diarias, es por esto que nace el seguro marítimo, las estadísticas de siniestros que les ocurrían a estos navíos fueron el motivo por el cual aparecen empresas de seguros marítimos. Se forman grupos de inversionistas que por una cantidad que el armador o el embarcador pagaba, este grupo de inversionistas protegía el valor del buque y/o sus mercancías, cuya relación es directa con el buque a través del armador.

#### **1.2.2. CONCEPTO.**

Es el contrato por el que el asegurador se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar al asegurado dentro de los límites pactados los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima.

### **1.2.3. ANTECEDENTES.**

El seguro marítimo es uno de los pioneros en términos de seguros en general, dando sus inicios en la edad media como consecuencia del tráfico marítimo en el mar Mediterráneo siendo prohibido en Inglaterra por la iglesia católica el préstamo a la gruesa.

La póliza de seguros marítimos más antigua conocida es de “Lloyds”, data de 1779, la misma es el origen de las que sucesivamente se han producido, con casi identidad en sus sucesivas copias, apenas con pequeños cambios, lo que explica en parte algunos problemas graves de interpretación y aplicación de las pólizas por los errores de su antigüedad y pésimas traducciones sucesivas y es la recomendada en su versión inglesa por el Instituto de suscriptores de Londres.

### **1.2.4. INICIOS DEL SEGURO MARÍTIMO.**

#### **1.2.4.1. Edad Antigua.**

En esta etapa no se encuentran rasgos jurídicos. Se basaba en la mutualidad y la transferencia de riesgo donde se denominó Seguro Mutuo, significaba que un conjunto de poseedores de riesgos se organizaban y al suceder un siniestro, todos ayudaban al perjudicado proporcionalmente con lo que poseían.

#### **1.2.4.2. Edad Media.**

Cada vez había mayor importancia de contratar un seguro marítimo debido al florecimiento del tráfico marítimo, aquí esta institución se independizó del papel accesorio de otros contratos y surgió el contrato de seguro mediante el pago de una prima.

#### **1.2.4.3. Edad Moderna.**

Surge en un café especial administrado por Edgard Lloyd, que era frecuentado por aquellos comerciantes quienes participaban en el comercio marítimo. La cafetería adquirió rápidamente una buena fama por noticias fiables sobre la navegación y por conseguir protección marítima.

En el año 1871 los individuos o suscriptores formalizaron un acuerdo bajo el Acta de Parlamento y se creó formalmente la “Corporación de Lloy’s”.

#### **1.2.5. PRÉSTAMO A LA GRUESA.**

Era la recaudación de dinero en condición de préstamo, el cual se utilizaba para cubrir las consecuencias de un siniestro, de igual manera este dinero servía en caso de robos por parte de piratas en el traslado de mercancías de un lugar a otro, en el caso de que la mercancía llegue a su destino los prestamistas recibían su dinero con un monto adicional por el préstamo, caso contrario el dinero lo perdían.

El préstamo a la gruesa es considerado un juego de azar, debido a que se apostaba cierto monto de dinero a la seguridad de la nave.



### **1.3. CLASIFICACIÓN DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS.**

#### **1.3.1. SEGURO DE CASCO.**

Se ampara la pérdida total real o implícita del buque o embarcación, causada como consecuencia de los peligros mientras se encuentra navegando en aguas dulces o mares.

Cubre las pérdidas causadas por incendio, colisión del buque, hundimiento, explosión, rayo y otros que puedan ser cubiertos mediante un convenio expreso. Se ofrece la cobertura de casco y responsabilidad civil por daos a terceros en sus bienes y/o personas. (DAVIVIENDA Seguros, 2013).

#### **1.3.2. SEGURO DE MERCANCÍA.**

Todo riesgo de pérdida o daño que sufra la mercancía asegurada, excepto lo dispuesto en riesgos excluidos. Avería gruesa y gastos de salvamento. (Diccionario MAPFRE de seguros, 2013)

#### **1.3.3. SEGURO DE FLETE**

Protege el derecho a cobrar el flete.

#### **1.3.4. SEGURO DE DESEMBOLSO**

Cubre daños difusos. Ampara los perjuicios derivados de la falta de explotación del buque, comprendiendo los conjuntos de diversas partidas, tales como salarios de la tripulación, primas del seguro, perdidos de beneficios, etc.

### **1.3.5. SEGURO DE BENEFICIOS PROBABLES.**

Modalidad del seguro de transporte por la que al cargador de las mercancías transportadas en el buque se le garantiza, en caso de accidente o naufragio de la embarcación, la entrega de una indemnización equivalente al beneficio comercial que obtendría al venderse o entregarse en destino tales mercancías. (Diccionario MAPFRE de seguros, 2013)

### **1.3.6. SEGURO DE PRÉSTAMO A LA GRUESA.**

Es una variante del contrato de mutuo, que consiste en que el prestamista entrega dinero y otros bienes fungibles a un naviero para realizar transporte marítimo, obligándose el naviero a pagar al prestamista el precio del riesgo si el viaje concluía en feliz arribo a puerto, en caso contrario, si el barco naufraga o no llega a puerto; nada debe el naviero al mutuante (perdiendo capital e interés).

Su reembolso, tanto del principal como de sus intereses, se hace depende de la llegada a puerto de los efectos sobre los que se ha hecho o del valor obtenido por ellos en caso de siniestro. (Diccionario MAPFRE de seguros, 2013).

### **1.3.7. SEGUROS DE RESPONSABILIDAD.**

Dicha garantía es conocida con el nombre de “recursos de tercero” y su alcance queda limitado a los daños materiales causados a bienes de terceros.

## **1.4. LA PÓLIZA.**

### **1.4.1. PÓLIZA DE SEGURO.**

Es el documento en el que constan los derechos y las obligaciones de las partes contrayentes, en el cual se perfecciona el contrato de seguro. El carácter de dicho documento es que es probatorio de la existencia del contrato de seguro, el cual se debe redactar en castellano y firmado por los contratantes.

### **1.4.2. ELEMENTOS DE UNA PÓLIZA DE SEGURO MARÍTIMO.**

- Asegurado.- Es la persona u objeto asegurado, sobre el cual recaen los efectos de la cobertura del seguro.
- Asegurador.- Es la persona jurídica el cual mediante la aceptación de una prima está obligado a indemnizar el daño producido por un siniestro.
- Beneficiario.- Es la persona que tiene el derecho a la indemnización por el suceso de un siniestro a la persona o material asegurado.
- El siniestro.- Daño, destrucción o pérdida del bien asegurado, que activa la garantía del asegurador, es cuando el riesgo se vuelve un suceso.
- El deducible.- Es el monto de dinero fijo que paga el asegurado en caso que suceda el siniestro de acuerdo con lo establecido en el contrato de seguros, es considerada la responsabilidad del asegurado para que este evite la ocurrencia de un siniestro.
- Indemnización.- Es la compensación o monto que recibe el asegurado o beneficiario de la póliza, en el caso de que el riesgo se convierta en un siniestro. Para el pago de esta indemnización se debe cancelar el deducible.

- Subrogación.- Traslación de los derechos al asegurador, con el fin de ejercerlos y tomar las acciones correspondientes al asegurado contra los terceros que resulten responsables.
- Buque.- Comprende el casco, maquinaria, materiales, aparejos, bodegas, provisiones para la dotación del buque, etc.

### **1.4.3. CONTENIDO DE UNA PÓLIZA DE SEGUROS.**

- 1.- Nombres y domicilios de los contratantes, y la firma de la aseguradora.
- 2.- Designación de la cosa o persona asegurada.
- 3.- Naturaleza de los riesgos cubiertos.
- 4.- Duración del contrato.
- 5.- Monto del valor asegurado.
- 6.- Prima del seguro.
- 7.- Demás cláusulas a las que se someten. (Gómez, COMPENDIO DE SEGUROS MARITIMOS, 2009)

Toda póliza se divide en tres condiciones: Generales, Particulares y especiales:

- 1.- Las condiciones generales de la póliza son las que se presentan al organismo de control (Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador) para su aprobación, son formatos que se deben presentar para que se legalice su cumplimiento.
- 2.- Las condiciones particulares, son las que se pactan entre el asegurado y el asegurador.

- 3.- Las condiciones especiales, son las que se adaptan para aclarar ciertos ramos muy técnicos (casco marítimo).

En la administración de riesgos, los riesgos potenciales que se pueden prever son:

- 1.- La condición del buque.
- 2.- Las rutas de navegación.
- 3.- La tripulación.
- 4.- Los cargamentos a transportar.

Los riesgos potenciales que no se pueden prever:

- 1.- Las condiciones climatológicas y atmosféricas.
- 2.- Las fallas en la maquinaria del buque.
- 3.- Las fallas del casco durante la navegación.
- 4.- Accidentes a bordo del buque a personas o cosas.
- 5.- Errores humanos a bordo.
- 6.- Los errores de terceros a bordo.
- 7.- Las consecuencias de terceros hacia el buque.
- 8.- Las consecuencias políticas, laborales y de peligro que algunas naciones puedan provocar. (“Compendio de seguros marítimos”, Ing. Mec. Nav. Pablo Gómez Sánchez, 10 de junio del 2009).

## **1.5. TIPOS DE PÓLIZA**

### **1.5.1. DE CASCO MARÍTIMO.**

Esta póliza otorga la protección a los ajustadores de seguros el cual se clasifica en dos categorías:

1. BIENES, lo cual significa que va a asegurarse sus propiedades financieras o activos. Las embarcaciones son el medio de transporte que tiene mayor importancia para ser asegurado.

2. TERCEROS, son utilizados para cubrir los riesgos por posibles daños causados a terceros, este seguro es también conocido como seguro de responsabilidad civil.

Cobertura de la Póliza del Casco

1. Colisión.
2. Varada.
3. Hundimiento.
4. Incendio.
5. Daños por mal tiempo.
6. Gastos por salvamento, puerto de refugio y arribada forzosa.
7. Accidentes al cargar, descargar o proveerse de combustible.
8. Accidentes debidos a negligencia de Oficiales, Tripulación y Pilotos.
9. Daños consecuentes debido a defectos latentes de maquinaria.
10. Avería gruesa.

### **1.5.2. DE CARGA.**

Es el cual otorga protección a los propietarios de la carga y las coberturas se pueden dividir en tres grandes rubros:

1. Clausulas contra riesgo.
2. Salvamento y avería común.
3. Culpabilidad compartida en abordaje.

### **1.5.3. DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I).**

El seguro de P & I constituye una especie de seguro de responsabilidad, que otorga su cobertura como seguro de indemnización.

La diferencia entre el seguro de responsabilidad propiamente tal y el seguro de indemnización, radica en que el asegurador de responsabilidad se obliga a indemnizar a la víctima tan pronto sea declarada o asumida la responsabilidad del asegurado, mientras que un asegurador de indemnización únicamente se obliga a reparar el daño sufrido por el asegurado como consecuencia de haber pagado su deuda de responsabilidad.

En consecuencia, tratándose de un seguro de indemnización, será necesario el pago del asegurado a la víctima para que nazca la obligación del asegurador, no siendo menester este pago en el caso de un seguro de responsabilidad propiamente.

Tanto el seguro de responsabilidad como el de indemnización, protegen el patrimonio del asegurado de las consecuencias de sus actos culpables.

La diferencia surge del diverso mecanismo protector que utilizan. La póliza de responsabilidad facilita la protección previa al daño, evitándolo, pues el asegurador asume la responsabilidad del asegurado, resarciendo a la víctima y evitando a prioridad el daño en el patrimonio del asegurado, que queda incólume.

“En cambio, la póliza de indemnización protege al asegurado, únicamente, mediante el mecanismo de la reparación, porque no evita la lesión en su patrimonio, al tener éste que indemnizar o pagar a la víctima antes de dirigirse contra el asegurador. Se convierte así en una cobertura a posterior al daño sufrido”. (Clavero Ternero, Manuel F, Novedades recientes en el seguro de P &I, IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián, Librería Carmelo, Donostia - San Sebastián - 1997, pág. 190.)

Esta póliza complementariamente cubre ciertos riesgos no amparados por la Ordinaria de Casco y Maquinaria, como son:

1. Daños a propiedad de terceros: muelles, malecones, embarcaderos, puentes.
2. Rompe olas, boyas, estructuras, cables, objetos fijos o movibles y a los bienes que en ellos se encuentren.
3. Pérdida de vidas y lesiones corporales.
4. Los gastos por demolición de los restos de una embarcación después de un naufragio, cuando tal demolición sea obligatoria.
5. Gastos de repatriación.



6. Carga y efectos personales de pasajeros.
7. Multas u otras sanciones impuestas a la embarcación por cualquier Corte Tribunal o Autoridad con jurisdicción competente por infringir leyes y ordenanzas portuarias, migratorias o aduanales, contaminar aguas, contrabando, etc.
8. Motines y mala conducta de tripulantes.
9. Gastos de cuarentena y extraordinarios impuestos por leyes sanitarias.
10. Desviación de ruta.
11. Participación en avería gruesa.
12. Costos de defensa.
13. Daños por colisión.

#### **1.5.4. DE RESPONSABILIDAD CIVIL.**

“Aquel por el cual el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado de cuanto deba un tercero, como consecuencia de su responsabilidad materializada en un daño, se denomina comúnmente seguro de responsabilidad civil. La contratación de este seguro de responsabilidad civil o RC, mediante la cual un asegurador se obliga a responder frente a terceros de las indemnizaciones que estos reclamen al asegurado por los actos dañosos previstos o descritos en el contrato póliza”. (“Compendio de seguros marítimos”, Ing. Mec. Nav. Pablo Gómez Sánchez, 10 de junio del 2009).

## **1.6. ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.**

### **1.6.1. ELEMENTOS PERSONALES.**

#### **1.6.1.1.El asegurador.**

Según el Código de Comercio del Ecuador en su Título XVII, Del seguro, capítulo 1, sección 1, art 3, se considera asegurador a la persona jurídica legalmente autorizada para operar en el Ecuador, que asume los riesgos especificados en el contrato de seguro; solicitante a la persona natural o jurídica que contrata el seguro, sea por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos al asegurador; asegurado es la interesada en la traslación de los riesgos; y, beneficiario, es la que ha de percibir, en caso de siniestro, el producto del seguro. Una sola persona puede reunir las calidades de solicitante, asegurado y beneficiario.

#### **1.6.1.2.Asesor de Seguros.**

“El Superintendente de Bancos y Seguros normará el ejercicio de las actividades de los asesores productores de seguros, señalando sus derechos y obligaciones como intermediarios entre el público y las empresas de seguros”; Ley general de seguros de Ecuador; Título I; del ámbito de aplicación; art 8.

### **1.6.1.3.El Solicitante.**

Persona natural o jurídica que contrata la póliza de seguros cuando tiene la incertidumbre del suceso de un siniestro, el seguro contratado puede ser en beneficio propio o de terceros.

### **1.6.1.4.Beneficiario.**

Persona natural o jurídica la cual recibe los beneficios que otorga la compañía aseguradora en caso de la ocurrencia del siniestro.

## **1.6.2. ELEMENTOS OBJETIVOS.**

### **1.6.2.1.El Riesgo.**

Es el hecho o suceso que ocurre de manera futura e incierta que no depende exclusivamente de la voluntad del solicitante, asegurado o beneficiario, ni del asegurador y su acontecimiento ocasiona la obligación monetaria de cubrir los gastos.

### **1.6.2.2.La Prima.**

Es el monto que paga el asegurado a la compañía aseguradora, para que este asuma las responsabilidades y consecuencias del riesgo presentado.

### **1.6.3. ELEMENTO FORMAL.**

#### **1.6.3.1.La Póliza.**

“El contrato de seguro se perfecciona y prueba por medio de documento privado que se extenderá por duplicado y en el que se harán constar los elementos esenciales. Dicho documento se llama Póliza; ésta debe redactarse en castellano y ser firmada por los contratantes. Las modificaciones del contrato o póliza, lo mismo que su renovación deben también ser suscritas por los contratantes.” (Legislación sobre el contrato del seguro de la República Del Ecuador; Capitulo 1; Sección 2; Art. 6)

#### **1.6.3.2.Diferencia entre Contrato de Seguro Marítimo y Póliza.**

El contrato es un acuerdo de voluntades, un acto por el cual una parte se obliga con otra a dar, hacer o no hacer una cosa, en el caso específico que nos toca es el acto por el cual se asegura un interés sobre una cosa (las mercancías); la póliza es el instrumento contentivo de ese acto en el que se reflejan los derechos y obligaciones de las partes que lo conciernan.

## **1.7. CONDICIONES DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES.**

CARGA: Cláusula “A” Excluye:

- Mala conducta internacional del asegurador.
- Derrame normal, pérdida de peso o volumen, uso y desgaste.
- Mal Embalaje
- Demora
- Insolvencia
- Uso de Armas Atómicas
- Innavegabilidad del buque o medio de transporte
- Guerra
- Captura
- Minas derrelictas
- Huelgas
- Terroristas.

CASCOS: Clausula B.

Las condiciones del casco se cubren sobre la base de los peligros nombrados, los que incluyen responsabilidad limitada en colisiones y nunca son válidas para periodos de más de 12 meses. La cotización del seguro se hace en base al sistema de dos pilares, donde las pérdidas totales se vinculan con la suma asegurada y las perdidas parciales con el tonelaje del barco.

## **1.8. ASPECTO A TOMAR EN CUENTA PARA LA PRIMA.**

- Tipo de barco.
- Tonelaje.
- Construcción.
- La bandera.
- El comercio.
- Los límites comerciales.
- La propulsión.
- El entorno socioeconómico.

En el seguro de cargas los aspectos que debemos tener presentes serán los siguientes:

- Tipo de Bienes/mercaderías.
- El empaque o embalaje.
- La ruta de navegación.
- La duración del viaje.
- La estación del año.
- El entorno socioeconómico.

Convenio internacional sobre la Responsabilidad Civil por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, celebrado en 1969 y sus protocolos modificativos.

## **1.9. CONVENIO INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL.**

El convenio exige a los buques que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel la suscripción de un seguro u otra garantía financiera, por el importe al que asciendan los límites de su responsabilidad.

No se explica el motivo de esta diferencia, ya que un buque que transporta 1000 toneladas de hidrocarburos podría provocar igualmente graves daños al medio ambiente y al no estar asegurado, que no pudiera hacerse cargo de los daños ocasionados.

## **1.10.NULIDAD DEL CONTRATO.**

El contrato de seguro será nulo si en el momento de su celebración el riesgo no existía, por no haber existido nunca, por haber desaparecido o por haberse realizado el siniestro.

## **1.11.PARA LLEVAR A CABO LA INDEMINIZACIÓN.**

- Liquidación por Avería, el asegurado deberá probar que ha tenido lugar un siniestro, cuya posibilidad se había previsto en el contrato y que aquel ha provocado un daño, es frecuente la aportación de pruebas documentales que ratifiquen la existencia de los daños.
- Liquidación por Abandono, si se produce un siniestro grave se da la liquidación por abandono sin necesidad de valoración previa, el asegurado deberá comunicárselo al asegurador mediante una declaración de abandono

para transmitir la totalidad del valor asegurado, un juez puede decidir el abandono.

### **1.12.OBJETO DEL SEGURO MARÍTIMO.**

Pueden ser objeto de seguro marítimo:

- El casco y la quilla de la nave, armada o desarmada, con carga o sin ella; sea que esté fondeada en el puerto de su matrícula o en el de su armamento, sea que vaya navegando sola, en convoy o en conserva.
- Los aparejos de la nave.
- El armamento.
- Las vituallas.
- El costo del seguro.
- Las cantidades dadas a la gruesa.
- La vida y la libertad de los hombres de mar y los pasajeros; y,
- Las mercaderías cargadas; y en general todas las cosas de valor estimable en dinero, expuestas a riesgos de pérdida o deterioro por accidentes de la navegación. (Código de comercio de la República del Ecuador; Del contrato de seguro; Título VII; Art. 920.).

### **1.13.RESTRICCIONES DEL SEGURO MARÍTIMO.**

- Los sueldos del capitán ni los sueldos o salarios de la tripulación;
- El flete no adquirido del cargamento existente a bordo;
- Las cantidades tomadas a la gruesa;



- Los premios de los préstamos marítimos;
- Las cosas pertenecientes a súbditos de nación enemiga; y,
- La nave habitualmente ocupada en el contrabando, ni el daño que sobrevenga por haberlo hecho. (Código de comercio de la República del Ecuador; Del contrato de seguro; Título VII; Art. 921.)

#### **1.14.PERITO DE SEGUROS:**

Son peritos de seguros:

a) Los inspectores de riesgos, personas naturales o jurídicas cuya actividad es la de examinar y calificar los riesgos en forma previa a la contratación del seguro y durante la vigencia del contrato; y,

b) Los ajustadores de siniestros, personas naturales o jurídicas, cuya actividad profesional es la de examinar las causas de los siniestros y valorar la cuantía de las pérdidas en forma equitativa y justa, de acuerdo con las cláusulas de la respectiva póliza.

El ajustador tendrá derecho a solicitar al asegurado la presentación de libros y documentos que estime necesarios para el ejercicio de su actividad. (Ley General De Seguros No. 74 de la República Del Ecuador; Título 1; Art. 6).

#### **1.15.EMPRESAS ASEGURADORAS:**

Son empresas que realicen operaciones de seguros las compañías anónimas constituidas en el territorio nacional y las sucursales de empresas extranjeras, establecidas en el país, en concordancia con lo dispuesto en la Ley

y cuyo objeto exclusivo es el negocio de asumir directa o indirectamente o aceptar y ceder riesgos en base a primas.

Las empresas de seguros podrán desarrollar otras actividades afines o complementarias con el giro normal de sus negocios, excepto aquellas que tengan relación con los asesores productores de seguros, intermediarios de seguros y peritos de seguros con previa autorización de la Superintendencia de Bancos y Seguros. (Ley General De Seguros No. 74 de la República Del Ecuador; Título 1; Art. 2).

## **CAPÍTULO II: DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA.**

### **2. ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN.**

La investigación según Cervo y Bervian (1989) la define como “una actividad encaminada a la solución de problemas. Su objetivo consiste en hallar respuesta a preguntas mediante el empleo de procesos científicos” (p. 41).

El alcance que se utilizará es el “Elemento Exploratorio”, el cual nos ayudará investigar aquellas circunstancias que darían origen a un siniestro que en ciertas ocasiones conllevan graves consecuencias, de igual manera nos permitirá indagar desde una perspectiva innovadora, logrando la propuesta de mejora planteada y dando apertura a nuevos estudios.

De forma paralela se ejecutará la investigación descriptiva mediante el cual se llegará a conocer las situaciones y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de actividades que realiza el personal a bordo de la unidad, objetos utilizados o maniobras realizadas con el fin de obtener una visión más precisa del posible siniestro y así prevenir riesgos.

El alcance que tendrá la investigación será determinar los riesgos a que se expone el Buque Escuela GUAYAS en su navegación para así brindar un enfoque visionario de los siniestros a los que se encuentra vulnerable la unidad a flote permitiendo al investigador realizar una propuesta de mejora.

## **2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.**

### **2.1.1. POBLACIÓN Y MUESTRA.**

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación se tomó como población a toda la tripulación que navegó en el Crucero Internacional de Instrucción 2012, debido a la poca población no se procede a utilizar fórmulas matemáticas para el cálculo de la muestra, considerando para los estudios realizados al personal del Departamento de Maniobras y Departamento de Operaciones por sus ámbitos laborales.

#### **2.1.1.1. Entrevista.**

La entrevista es la interacción entre dos personas; el entrevistador y el entrevistado, donde el primero formula un tema de conversación que por lo general es relacionado con propósitos investigativos, obteniendo resultados que evidenciarán un problema definido.

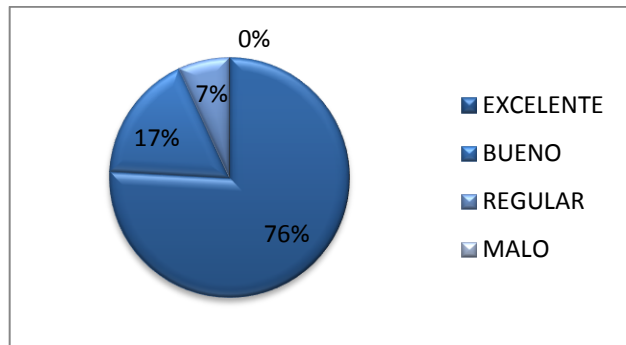
Se entrevistó al personal del Departamento de Maniobras y del Departamento de Operaciones, debido a que se estudia si el personal conoce las acciones a realizar en el caso de una emergencia en el mar, con un total de 29 personas entrevistadas obteniendo los siguientes resultados.

PREGUNTA 1.- ¿Según su opinión y experiencia, como cataloga usted el nivel de los ejercicios de zafarranchos de emergencia en el mar practicados a bordo?

Tabla 1:  
**Nivel de los Ejercicios de Zafarranchos.**

Escala de valoración	Frecuencia	Porcentaje
Excelente	22	76%
Bueno	5	17%
Regular	2	7%
Malo	0	0%
Total	29	100%

Fuente: Encuesta a la tripulación.  
Elaborado por: Autor.



**Figura 1. Nivel de los Ejercicios de Zafarranchos.**  
Fuente: Tabla 1  
Elaborado por: Autor.

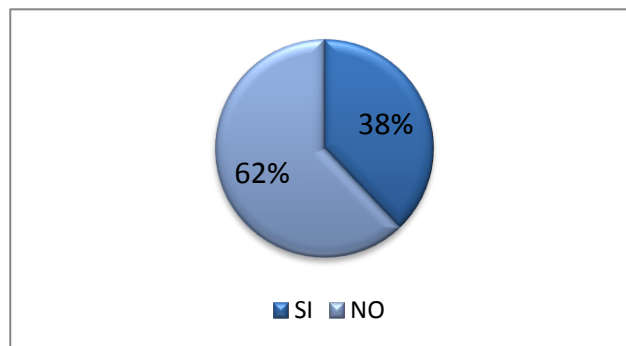
Del 100% de los encuestados, un 76% consideran que los ejercicios de zafarranchos de emergencias en el mar son excelentes, el 17% consideran que es bueno, el 7% consideran que es regular y el 0% que es malo.

PREGUNTA 2.- ¿Sabe Usted utilizar todos los equipos de salvamento dentro de la unidad a flote?

Tabla 2:  
**Utilización de Equipos de Salvamento.**

Escala de valoración	Frecuencia	Porcentaje
Si	11	62%
No	18	38%
Total	29	100%

Fuente: Encuesta a la tripulación.  
Elaborado por: Autor.



**Figura 2. Utilización de Equipos de Salvamento.**

Fuente: Tabla 2.  
Elaborado por: Autor.

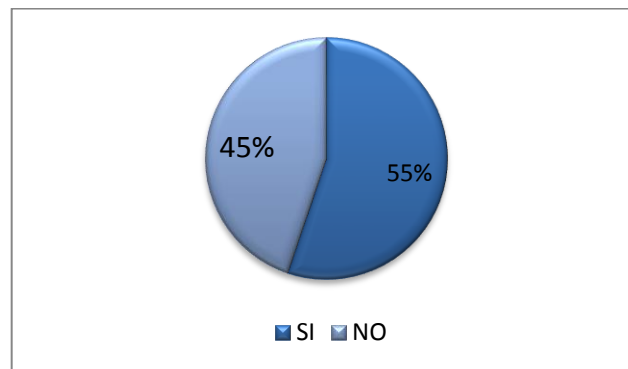
Del 100 % de los encuestados, el 62% consideran que no saben utilizar los equipos de salvamento y el 38% consideran que sabe utilizar, resultado obtenido como consecuencia al lugar de trabajo donde operan a bordo de la unidad, el personal de maniobras posee conocimientos claros sobre el tema debido a que son instructores de los guardiamarinas y grumetes en los cruceros de instrucción.

PREGUNTA 3.- ¿Considera usted que los extintores de incendio se encuentran en lugares visibles?

Tabla 3:  
**Visibilidad de Extintores de Incendio.**

Escala de valoración	Frecuencia	Porcentaje
Si	16	55%
No	13	45%
Total	29	100%

Fuente: Encuesta a la tripulación.  
Elaborado por: Autor.



**Figura 3. Visibilidad de Extintores de Incendio.**

Fuente: Tabla 3  
Elaborado por: Autor.

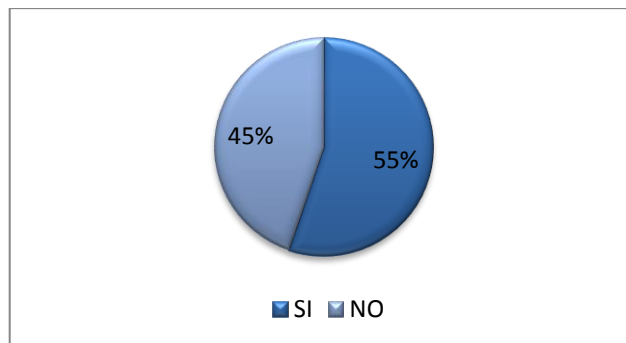
Del 100 % de los encuestados, el 55% considera que los extintores de incendio se encuentran en lugares de fácil visibilidad y el 45% consideran que no, resultado como consecuencia a que ciertos extintores se encuentran detrás de puertas y mamparos los cuales obstaculizan su visión y fácil acceso en la ocurrencia de una emergencia.

PREGUNTA 4.- ¿Conoce usted, el procedimiento de las maniobras utilizadas a bordo como: virada por avante, virada por redondo y fachear?

Tabla 4:  
**Conocimiento de Maniobras a bordo.**

Escala de valoración	Frecuencia	Porcentaje
Si	16	55%
No	13	45%
Total	29	100%

Fuente: Encuesta a la tripulación.  
Elaborado por: Autor.



**Figura 4. Conocimiento de Maniobras A bordo.**

Fuente: Tabla 4.  
Elaborado por: Autor.

Del 100% de los encuestados, el 55% consideran que conocen como realizar las maniobras a bordo de la unidad y el 45% consideran que no conocen, resultado como consecuencia del trasbordo del personal a la unidad, los conocimientos de las maniobras nombradas requieren la práctica y experiencia para su correcta ejecución.

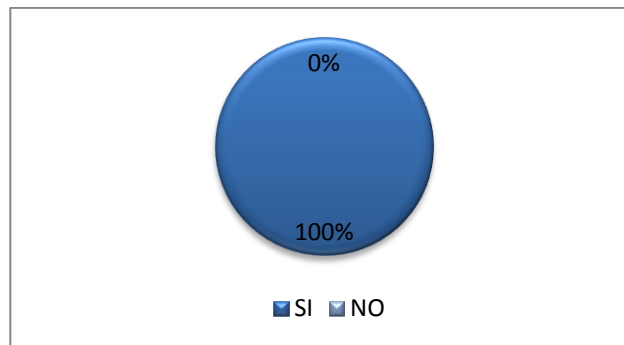


PREGUNTA 5.- ¿Según sus conocimientos, se posee a bordo información actualizada de los puertos a arribar? (personal de operaciones)

Tabla 5:  
**Información de Puertos.**

Escala de valoración	Frecuencia	Porcentaje
Si	29	100%
No	0	0%
Total	29	100%

Fuente: Encuesta a la tripulación  
Elaborado por: Autor.



**Figura 5. Información de Puertos.**

Fuente: Tabla 5.  
Elaborado por: Autor.

Del 100% de los encuestados, el 100% expresó que se posee la información suficiente para arribar al puerto y el 0% expresó que no, resultado como consecuencia a la profesionalidad del personal embarcado, los cuales antes de realizar navegaciones planifican la ruta a seguir y los puertos a recalar.

Mediante la realización de la entrevista se logró evidenciar el nivel de capacitación que posee el personal embarcado en el Buque Escuela GUAYAS para enfrentar las emergencias que surgen de manera impredecible durante las travesías planificadas a bordo de la unidad.

Según los resultados obtenidos se concluyó que el personal a bordo posee los conocimientos suficientes y necesarios para enfrentar emergencias provocadas por factores antropológicos, debido a la preparación y al profesionalismo que posee el mismo, pero solo un aproximado del 60%, mientras que en la ocurrencia de una emergencia en alta mar se necesita que la tripulación en su totalidad aporte para afrontar a la misma de manera rápida y eficiente a fin de evitar daños posteriores.


Durante las navegaciones es primordial la realización de maniobras para la propulsión principal de la unidad (a vela), lo cual requiere que el personal posea los conocimientos para ejecutarlas de manera correcta, en la entrevista realizada se analizó que aproximadamente el 50% de la tripulación conoce los procedimientos sobre las maniobras aplicadas en la unidad, exponiendo el buque si estas maniobras fuesen requeridas durante un fenómeno natural.

Es importante considerar que el personal que plotea la unidad debe poseer la información necesaria de cada puerto a visitar para no exponer la unidad a riesgos por el desconocimiento característico del área, según el personal entrevistado el 100% afirmó que si se cumple con esta prevención al riesgo.

## 2.1.2. INVESTIGACIÓN DE CAMPO.

Con un total de 101 días navegados y 37 días en puertos se logró observar los riesgos que atentan contra la integridad del Buque Escuela GUAYAS.

### 2.1.2.1. Registro de observación

1. N. DE FICHA:001	2. ÁREA: Bahía de Helgoland (arribo a Bremen - ALEMANIA)	3. FECHA: 28-ago-2012
4. LOCALIDAD: Buque Escuela "GUAYAS"		
5. PROBLEMA A RESOLVER: Observación de los factores naturales que influyen en la navegación, dando origen a un posible riesgo.		
6. TÍTULO: Mareas y vientos que exponen a la unidad a un riesgo.		
7. INVESTIGADOR: Kevin Zambrano B.		
8. CONTENIDO:		
		
9. COMENTARIO:		
<p>El objetivo de estas imágenes es observar la fuerza con que influye el mar en la embarcación, llegando a una escora de 25°, tomando como conclusión que la influencia del mar es un factor incontrolable que expone la embarcación a siniestros.</p>		

1. N. DE FICHA:002	2. ÁREA: Mar Céltico (Arribando a Dublín - IRLANDA)	3. FECHA:12-ago.2012
4. LOCALIDAD: Buque Escuela GUAYAS.		
5. PROBLEMA A RESOLVER: Determinar riesgos durante la navegación.		
6. TÍTULO: Temporal durante la navegación con destino Dublín- Irlanda		
7. INVESTIGADOR: Kevin Zambrano B.		
<p data-bbox="293 644 532 678">8. CONTENIDO:</p> <div data-bbox="435 716 1401 1283" style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;">    </div> <p data-bbox="293 1318 578 1352">9. COMENTARIOS:</p> <p data-bbox="293 1388 1498 1755">El objetivo de estas imágenes es demostrar la fuerza con la que influyen los fenómenos naturales en alta mar, Las imágenes surgieron durante la travesía de A Coruña (ESPAÑA) – Dublín (IRLANDA) en aguas del Mar Céltico. El Buque Escuela “GUAYAS” estuvo dos días sometidos por un temporal, dejando como consecuencias algunas velas rifadas como se muestra en las fotografías. Tomando como conclusión que los fenómenos naturales son un factor difícil de controlar en los cuales las consecuencias no dependen de la preparación del personal de mar.</p>		

1. N. DE FICHA:003	2. ÁREA: Dublín – Irlanda	3. FECHA:14-ago-2012
4. LOCALIDAD: Buque Escuela “GUAYAS”		
5. PROBLEMA A RESOLVER: Fallas de cálculo.		
6. TÍTULO: Ingreso a Dublín – Irlanda		
7. INVESTIGADOR: Kevin Zambrano B.		
<p data-bbox="277 562 1508 636">8. CONTENIDO:</p> <div data-bbox="630 657 1156 951" style="text-align: center;">  </div> <p data-bbox="277 982 1508 1014">9. COMENTARIO:</p> <p data-bbox="277 1056 1508 1333">El cálculo del espacio por donde pasó la unidad no consideró un poste de alumbrado que se encontraba en tierra causando que el palo Mayor impacte con el mismo, poniendo en riesgo a la unidad y al personal que se encontraba haciendo honores de ingreso al puerto de Dublín, Tomando como punto a resaltar la falta de un seguro con cláusula de daños contra terceros que afronte estos percance.</p>		

Mediante la realización de fichas de observación, se logró evidenciar que la naturaleza posee gran influencia en la navegabilidad de la unidad, exponiéndola a naufragios o daños en el material sobre cubierta.

Durante la regata donde participó el Buque Escuela Guayas teniendo como destino el puerto de Dublín – Irlanda, debido a la fuerza del viento se dañó el velamen de la unidad, imposibilitando las posteriores navegaciones donde se obligó a utilizar máquinas para su desplazamiento.

De igual manera se debe tener en cuenta aquellas eventualidades provocadas por el hombre donde arriesgan la unidad, como se muestra en la Ficha de Observación No. 003 que, a pesar de que el buque se encontraba navegando con el práctico a bordo no se consideró un poste de alumbrado eléctrico en tierra.

La finalidad de las fichas de observación es de poseer una mayor influencia en la decisión de contratación de un seguro para la unidad, debido a que se basan en hechos reales suscitados durante la navegación, clasificando estos fenómenos en inciertos e imprevisibles que no dependen exclusivamente del profesionalismo del personal embarcado.

### 2.1.3.1. Estudio de amenazas.

Se realizó un estudio de amenazas para determinar y conocer los factores que atentan contra la integridad física de la unidad y por lo tanto de su personal a bordo, las amenazas identificadas se han considerado de sucesos ocurridos en áreas navegadas por el buque, los cuales produjeron un siniestro catastrófico a otras unidades.




Tabla 6:  
**Identificación de Amenazas en el Mar.**

Naturales	Antrópicas no intencionales	social
- Ciclones tropicales.	- Incendios (Eléctricos, por líquidos, etc.)	- Accidentes personales.
- Chubascos.	- Explosiones (gases, circuitos eléctricos, etc.).	- Atentados terroristas.
- Tornados y trombas.	- Fallas en sistemas y equipos.	- Hurtos.
- Corriente	- Malas maniobras.	- Otros.
- Temporales.	- Colisión.	
	- Varamientos.	
	- Abordajes.	

Elaborado por: Autor

## Parámetros para la clasificación de amenazas.


Tabla 7:  
Parámetros para Clasificación de las Amenazas en el Mar.

Evento	Comportamiento	Color asignado
Posible	Fenómeno que nunca ha ocurrido.	Verde 
Probable	Fenómeno que posee datos históricos de su ocurrencia.	Amarillo 
Inminente	Fenómeno que su ocurrencia es evidente y detectable.	Rojo 








Elaborado por: Autor.







## Clasificación de amenazas

Tabla 8:  
Clasificación de Amenazas.

Amenaza	Int.	Ext.	Descripción de la amenaza	Calif.	Color
Ciclones Tropicales		⊗	Torbellinos de aire térmicamente homogéneos. Los vientos convergen en un centro de presión baja.	Inminente	



Chubascos	⊗	Se manifiesta con precipitaciones violentas y variaciones del viento en fuerza y dirección.	Inminente	
Tornados y Trombas	⊗	Frecuentes en los mares cálidos.	Posible	
Corriente	⊗	Es la fuerza con que influye el mar en la unidad con una determinada dirección.	Probable	
Temporal	⊗	Es la alteración del mar, ocasionando un abatimiento fuerte de la unidad.	Inminente	
Incendios	⊗	Producidos por material inflamable a bordo de la unidad.	Posible	
Fallas en Sistemas y equipos	⊗	Ocasionados por la falta de mantenimiento del equipo o por su tiempo de vida útil.	Probable	
Malas Maniobras	⊗	Producidas por el desconocimiento o poca experiencia en maniobras.	Probable	

Colisión	Es el choque de la unidad con otra o con una estructura fija.	Posible	
Varamiento	Dejar el buque en tierra dejando sin movimiento la unidad.	Inminente	
Accidentes Personales	Daños causados por descuido o falta de conocimientos al realizar una actividad.	Probable	
Atentados Terroristas	Acciones que buscan hacer daño a la unidad.	Posible	
Hurtos	Ocasionado por la falta de control al personal que visita la unidad en puertos.	Inminente	
Otros	Llámesese a todo que de alguna forma afecte a la unidad tanto material como a la tripulación.	Inminente	

Elaborado por: Autor

De un total de 14 amenazas estudiadas, el 29% se clasificó como “posible” según lo estipulado en la tabla 7.

De un total de 14 amenazas estudiadas, el 29% se clasificó como “probable” según lo estipulado en la tabla 7.

De un total de 14 amenazas estudiadas, el 42% se clasificó como “inminente” según lo estipulado en la tabla 7.

En los resultados obtenidos de acuerdo al estudio realizado, se evidenció que aquellas amenazas identificadas como naturales generalmente poseen clasificación “Inminente” ya que este fenómeno presenta alta probabilidad de ocurrencia, originados por factores propios de la región, o por hechos históricos que se presentaron en otras unidades en las mismas aguas navegadas por el Buque Escuela GUAYAS en su crucero internacional de instrucción.

Dentro de las amenazas estudiadas se debe considerar las fallas en los sistemas y equipos tanto de navegación como de maquinarias, los cuales debido al tiempo de uso que poseen son propensos a sufrir falla en los mismo, la unidad ya presenta antecedentes del mal funcionamiento de la maquinaria principal, lo cual se verifico mediante las reparaciones realizadas posteriores a la ejecución del crucero internacional “Atlántico 2012”.

### 2.1.3.2. Estudio de Vulnerabilidades.

Vulnerabilidad: característica propia de un elemento expuesto a una amenaza, relacionada con su incapacidad física, económica, política o social de anticipar, resistir y recuperarse del daño sufrido cuando opera dicha amenaza.

La vulnerabilidad más importante del Buque Escuela GUAYAS, es de no contar con un seguro marítimo que afronte los gastos de un posible siniestro.

Tabla 9:  
**Identificación de Vulnerabilidades.**

Personal	Materiales	Maniobras y operaciones
- Gestión Organizacional.	- Maquinaria principal.	- Viradas por avante.
- Capacitación y entrenamiento.	- Velamen.	- Viradas por redondo.
- Características de Seguridad.	- Equipos de Comunicación.	- Maniobras por alto.
	- Motonería.	- Descubierta.
	- Servicios Básicos	- Fondeo.
		- Atraque y Desatraque.
		- Hombre al Agua.
		- Maniobras en cubierta.
		- Comunicaciones.
		- Funcionamiento de Equipos de navegación.

Elaborado por: Autor

## Parámetros para la calificación y clasificación de vulnerabilidades.

Tabla 10:  
**Parámetros para Calificación de Vulnerabilidades.**

Respuesta	Calificación
Si	1
No	0
Parcial	0.5

Elaborado por: Autor

Tabla 11:  
**Parámetros para Clasificación de Vulnerabilidades**

Calificación	Condición
Bueno	Si el número de respuestas se encuentra dentro el rango 0,68 a 1
Regular	Si el número de respuestas se encuentra dentro el rango 0,34 a 0,67
Malo	Si el número de respuestas se encuentra dentro el rango 0 a 0,33

Fuente: Guía de Administración del Riesgo, Colombia.

Tabla 12:  
**Calificación de Vulnerabilidades del Personal.**

Punto a evaluar	Respuesta			Calif.	Observación
	Si	No	Parcial		
<b>Personales</b>					
¿Existe una política general de acciones a realizar donde se indican lineamientos de emergencias?	✘			1	Existe un “Manual de Zafarranchos”
¿Existe un formato organizacional para la respuesta a emergencias con funciones y responsables asignados?	✘			1	En el Rol de Guardia, existe un formato donde se asignan puestos de zafarranchos.
¿Se Promueve activamente la participación de la dotación en un programa de preparación para emergencias?	✘			1	Según encuesta realizada (ANEXO 1, pregunta 1)
¿La estructura organizacional para las emergencias garantiza la respuesta a los eventos que se puedan presentar?	✘			1	Se comprobó mediante los ejercicios de emergencias en la mar.
¿El personal sabe utilizar todos los instrumentos de salvamento de la unidad?			✘	0,5	Según encuesta realizada (ANEXO 1, pregunta 2)
<b>4 /5 = 0,8</b>					<b>BUENO</b>

Elaborado por: Autor

Tabla 13:  
**Calificación de Vulnerabilidades del Material.**

Punto a evaluar	Respuesta			Calif	Observación
	Si	No	Parcial		
<b>Materiales</b>					
¿El Buque Escuela GUAYAS cuenta con el material necesario para combatir emergencias durante la navegación?			⊗	0,5	
¿Los extintores se encuentran en lugares visibles para el personal a bordo?			⊗	0,5	Según encuesta realizada (ANEXO 1, pregunta 3)
¿El personal cuenta con chalecos salvavidas y uniformes que no permitan la propagación del flagelo?			⊗	0,5	Los uniformes que utiliza la dotación del Buque Escuela GUAYAS no son contraincendios.
¿El Buque Escuela GUAYAS tiene un sistema detector de incendio?		⊗		0	
¿El Buque Escuela GUAYAS se somete a mantenimientos anuales que cubre la totalidad de la unidad?			⊗	0,5	Los mantenimientos se realizan antes de zarpar a los cruceros internacionales.
				<b>2 / 5 = 0.4</b>	<b>REGULAR</b>

Elaborado por: Autor

Tabla 14:  
**Calificación de Vulnerabilidades de Maniobras y Operaciones.**

Punto a evaluar	Respuesta			Calif	Observación
	Si	No	Parcial		
Maniobras y operaciones					
¿Existe personal especializado y con la experiencia necesaria para realizar las maniobras para la navegación de la unidad?			⊗	0,5	Según encuesta realizada (ANEXO 1, pregunta 4)
¿Existe la cantidad de personas necesarias para cada maniobra a ejecutar?	⊗			1	
¿La unidad cuenta con personal que hable términos marinos en inglés para el embarque del práctico en el exterior?			⊗	0,5	
¿El buque posee información necesaria y actualizada de las características de cada puerto a visitar?			⊗	0.5	En el puerto de Le Havre se tuvo inconvenientes con la amplitud de marea.
¿Se revisa constantemente la operatividad de la maquinaria principal?			⊗	0.5	No se la somete a revisiones en una compañía especializada.
<b>3 / 5 = 0,6</b>					<b>REGULAR</b>

Elaborado por: Autor



Tabla 15:  
**Parámetros para el Análisis de Vulnerabilidades.**

Rango	Interpretación
0.00 – 1.00	Alta
1.00 – 2.00	Media
2.00 – 3.00	Baja

Fuente: Guía de Administración del Riesgo, Colombia.

En el ámbito “Personal” se obtuvo la calificación de 0.8, según la tabla 10. Clasificado como “Bueno”; donde la vulnerabilidad es baja, por la capacitación y entrenamiento que se le proporciona al personal a bordo de la unidad.

En el ámbito “Material” se obtuvo la calificación de 0.4, según la tabla 10. Clasificado como “Regular”; donde la vulnerabilidad es media, debido a la falta de materiales que ayuden al salvamento de la unidad y sistemas que alerten emergencias a bordo.

En el ámbito “Maniobras y Operaciones” se obtuvo la calificación de 0.6, según la tabla 10 clasificado como “Regular”; donde la vulnerabilidad es media, debido a que un 40% del personal a bordo es nuevo en la unidad y la experiencia en maniobras es mínima.

Los datos obtenidos otorgan al buque una vulnerabilidad “media”, obtenido de la siguiente operación:

PERSONAL	0.8
MATERIAL	0.4
MANIOBRAS	0.6
TOTAL	1,8

La calificación proporcionada es relacionada con la falta de tecnología para identificar y prevenir fenómenos naturales, de igual forma se considera que la unidad realizó su travesía por áreas poco frecuentadas por la misma.

### **2.1.3.3. Estudio de Riesgos.**

Es la probabilidad de que cualquier eventualidad se aproveche de la vulnerabilidad de un sistema de tal forma que imposibilite el cumplimiento de una operación o de un objetivo trazado, o en ciertos casos ponga en peligro los bienes de una organización ocasionándole grandes daños y pérdidas. (Guía de administración del riesgo, 2006)

#### **Nivel de riesgo.**

En esta sección se analizaron los conceptos y metodología que ayudaran a encontrar posibles siniestros, motivando la contratación de un Seguro de Casco Marítimo para el Buque Escuela GUAYAS.

#### **Clasificación de riesgos.**

Según la naturaleza de este trabajo de investigación se considera a estudiar los siguientes tipos de riesgos:

Riesgo Laboral.- son los que se originan en el cumplimiento de acciones laborales y cuyo origen se produce por fallas en la operación de maquinaria, falla en las mismas o la falta de práctica en el cumplimiento de labores.

Riesgo por Fenómenos Naturales.- Son los que se originan por la fuerza de la naturaleza, caracterizados por su fuerte influencia en la destrucción de bienes materiales y humanos.

## **Parámetros a calificar.**

Para la Amenaza:

- POSIBLE: Nunca ha sucedido, color verde
- PROBABLE: Ya ha ocurrido, color amarillo
- INMINENTE: Evidente y detectable, color rojo.

Para la Vulnerabilidad:

- BAJA: Entre 2.1 y 3.0 color verde.
- MEDIA: Entre 1.1 y 2.0 color amarillo.
- ALTA: Entre 0 y 1.0 color rojo.

Para el Riesgo:

- BAJA: 1 o 2 parámetros de color amarillo.
- MEDIA: 1 o 2 parámetros de color rojo.  
3 o 4 parámetros de color amarillo.
- ALTA: 3 o 4 parámetros de color rojo.

## 2.1.4. ANÁLISIS CONSOLIDADO DEL RIESGO.

Tabla 16:  
Análisis Consolidado del Riesgo.

Análisis de amenazas			Análisis de vulnerabilidad															Nivel de riesgo
			Personas					Materiales					Maniobras					
Amenaza	Calificación	Color	Organización	Capacitación	Seguridad	Total vulnerabilidad	Color	Suministros	Equipos	Mantenimiento	Total vulnerabilidad	Color	Experiencia	Conocimientos	Información	Total vulnerabilidad	Color	Interpretación
Ciclones Tropicales	Inminente	Red	0	0,4	0,3	0,7	Red	0	0,5	0	0,5	Red	0,3	0,5	0	0,8	Red	Alto
Chubascos	Inminente	Red	0	0,4	0,3	0,7	Red	0	0,5	0	0,5	Red	0,3	0,5	0	0,8	Red	Alto
Temporal	Inminente	Red	0	0,4	0,3	0,7	Red	0	0,5	0	0,5	Red	0,3	0,5	0	0,8	Red	Alto
Incendio	Posible	Green	0,7	0,7	1	2,4	Green	0,7	0,7	0,5	1,9	Yellow	0	0,5	1	1,5	Yellow	Medio
Falla en eq.	Probable	Yellow	0,5	0,4	0	0,9	Red	0	0	0,5	0,5	Red	0,5	0,5	0,5	1,5	Yellow	Medio
Varamiento	Inminente	Red	0	0,5	0,3	0,8	Red	0	1	0	1	Yellow	0	1	0,5	1,5	Yellow	Medio
Accidentes Personales	Probable	Yellow	1	0,5	0	1,5	Yellow	0,5	1	0	1,5	Yellow	1	0,8	0,5	2,3	Green	Medio

Fuente: tablas 6, 8, 9,10.  
Elaborado por: Autor.

Las amenazas probables que se han considerado en el estudio se las obtuvieron mediante hechos suscitados en otras unidades y por medio de datos estadísticos otorgados por la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Se analizaron las amenazas con más probabilidad de ocurrencia obteniendo como conclusión que, en los factores que se encuentra presente fenómenos naturales corren mayor riesgo, debido al desconocimiento de la fuerza con que actuará en la unidad.

La vulnerabilidad del Buque Escuela GUAYAS frente a las amenazas expuestas es considerado “media” debido a la existencia de factores externos que atentan contra la integridad de la unidad, que no depende del profesionalismo que posee el personal embarcado.

El análisis consolidado de riesgos se basa en los estudios realizados en base a las amenazas y vulnerabilidades, el cual considera que las amenazas donde interviene la naturaleza son los que pueden perjudicar severamente a la unidad en altamar, sin descuidar aquellos factores antropológicos los cuales son controlables con la debida capacitación y entrenamiento.

Adicionalmente la unidad navegó por áreas geográficamente reducidas como el “Canal de la Mancha”, donde el mar se encuentra dividido imaginariamente en rutas navegables debido al tráfico marítimo de los buques mercantes, lo cual exige una navegación más cautelosa.

## 2.1.5. RECOLECCIÓN TÉCNICA DE INFORMACIÓN.

### 2.1.5.1. Datos estadísticos de siniestros.

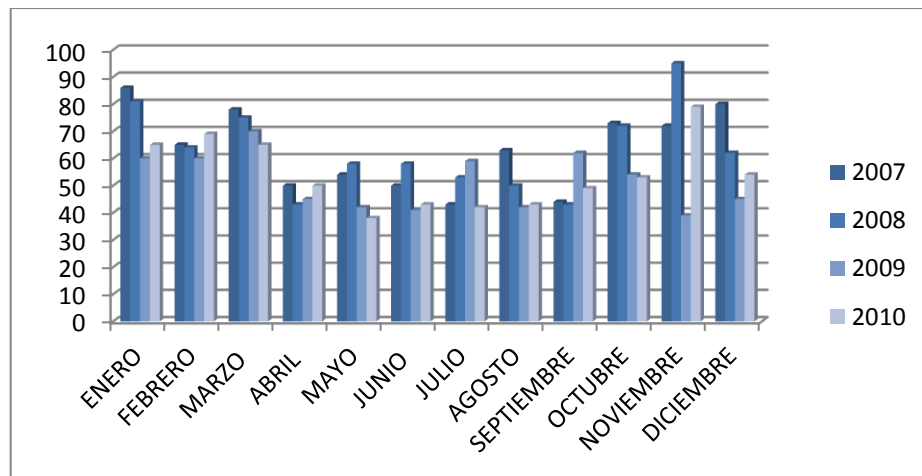
Para efecto de la interpretación de datos estadísticos se tomó referencia de accidentes suscitados en aguas europeas debido al itinerario planificado, con el fin de determinar los riesgos a los que se expone la unidad mediante el estudio estadísticos de casos antes suscitado en otros buques, obteniendo el índice del accidente más concurrente para brindarle un mayor prevención.

#### Accidentes de buques.

Tabla 17:  
Accidentes de Buques en Aguas Europeas.

		A ñ o s				
		2007	2008	2009	2010	Total
M e s	Enero	86	81	60	65	292
	Febrero	65	64	60	69	258
	Marzo	78	75	70	65	288
	Abril	50	43	45	50	188
	Mayo	54	58	42	38	192
	Junio	50	58	41	43	192
	Julio	43	53	59	42	197
	Agosto	63	50	42	43	198
	Septiembre	44	43	62	49	198
	Octubre	73	72	54	53	252
	Noviembre	72	95	39	79	285
	Diciembre	80	62	45	54	241
Total		758	754	619	650	2781

Fuente: Agencia Europea de Seguridad Marítima.



**Figura 6. Accidentes de Buques.**  
 Fuente: Agencia Europea de Seguridad Marítima.  
 Elaborado por: Autor.

Del 100% de accidentes registrados por la agencia Europea de Seguridad Marítima durante 4 años, el 27% fueron suscitados en el año 2007, el 27% fueron suscitados en el año 2008, el 24% fueron suscitados en el año 2010 y el 22% fueron suscitados en el año 2009.

Del 100% de accidentes registrados por la Agencia europea de Seguridad Marítima por meses durante 4 años, el 10% fueron suscitados en el mes de enero con el mayor índice de accidentes y el 6,7% fueron suscitados en el mes de abril con el menor índice de accidentes.

De 2781 accidentes registrados por la Agencia Europea de Seguridad Marítima durante 4 años, en el mes de noviembre del 2008 se registraron el mayor número de accidentes suscitados, con un total de 95 accidentes; mientras que el mes de mayo del 2010 se registraron el menor número de accidentes suscitados con un total de 38 accidentes.

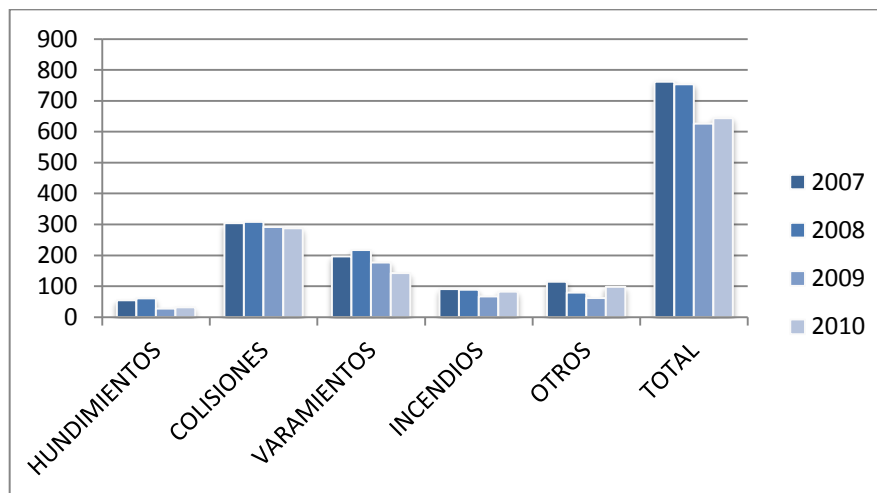


## Tipos de accidentes.

Tabla 18:  
Tipos de Accidentes.

		A ñ o s				
		2007	2008	2009	2010	Total
T I P O S	Hundimientos	55	61	28	32	176
	Colisiones	304	308	292	288	1192
	Varamientos	197	217	177	143	734
	Incendios	91	89	67	83	330
	Otros	111	79	62	97	349
	Total	758	754	626	643	2781

Fuente: Agencia Europea de Seguridad Marítima.



**Figura 7. Tipos de Accidentes Marítimos.**

Fuente: Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Elaborado por: Autor.

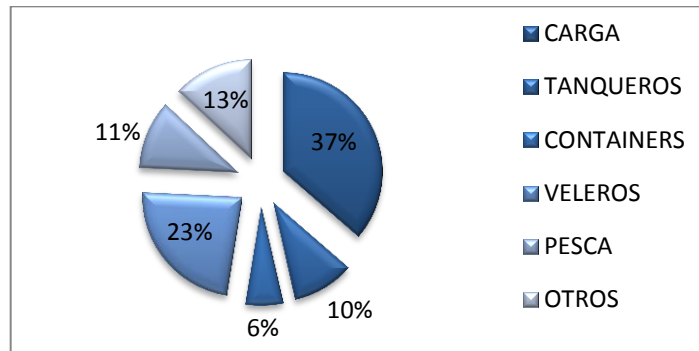
Del 100% de los tipos de accidentes registrados por la Agencia Europea de Seguridad Marítima el 42% fueron colisiones, el 26% fueron varamientos, el 13% fueron otros tipos, el 12% fueron incendios y el 7 % fueron hundimientos.

## Accidentes por tipos de buques.

Tabla 19:  
**Accidentes por Tipos de Buques.**

Tipo	Cantidad
Carga	234
Tanqueros	64
Container	41
Veleros	148
Pesca	73
Otros	84
<b>Total</b>	<b>644</b>

Fuente: Agencia Europea de Seguridad Marítima.  
Elaborado por: Autor



**Figura 8. Accidentes por Tipos de Buques.**

Fuente: Agencia Europea de Seguridad Marítima.  
Elaborado por: Autor.

Del 100% de los buques accidentados según la Agencia Europea de Seguridad Marítima, el 37% fueron en buques de carga, el 23% en buques veleros, el 13% en otro tipo de buque no especificado, el 11% en buques de pesca, el 10% en buques tanqueros y el 6% en buques container.

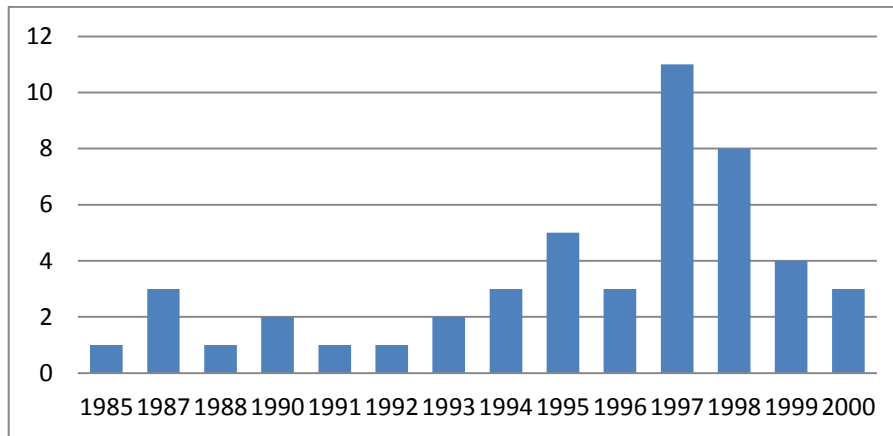
Se puede concluir que los índices de siniestros han disminuido notablemente a excepción del último año que aumento en un 5% en comparación del año anterior.

Los accidentes registrados en el área de Europa son antropológicos como es el caso de las colisiones entre unidades, lo cual se debe al tráfico marítimo que existe en ciertas áreas, por ejemplo en el “Canal de la Mancha”, en donde se determinan líneas imaginarias mediante paralelaje para realizar navegaciones en doble sentido.

Otro accidente con mayor registro son los varamientos de unidades, debido a la falta de experiencia o a la falta de información relevante del área a visitar.

Estos accidentes según las estadísticas se puede observar que los buques de carga son los que poseen mayor índice debido a su mayor frecuencia de navegación por estas áreas, seguido de los buques veleros los cuales por la naturaleza de su propulsión principal dificultan la navegación y su pronta ejecución en emergencias suscitadas.

## Datos estadísticos de siniestros de buques en la Armada del Ecuador.



**Figura 9. Accidentes Anuales de la Armada del Ecuador.**

Fuente: Inspectoría General de la Armada del Ecuador.

Los datos mostrados fueron registrados en la Inspectoría General de la Armada del Ecuador, cabe recalcar que en la última década no existen accidentes registrados.

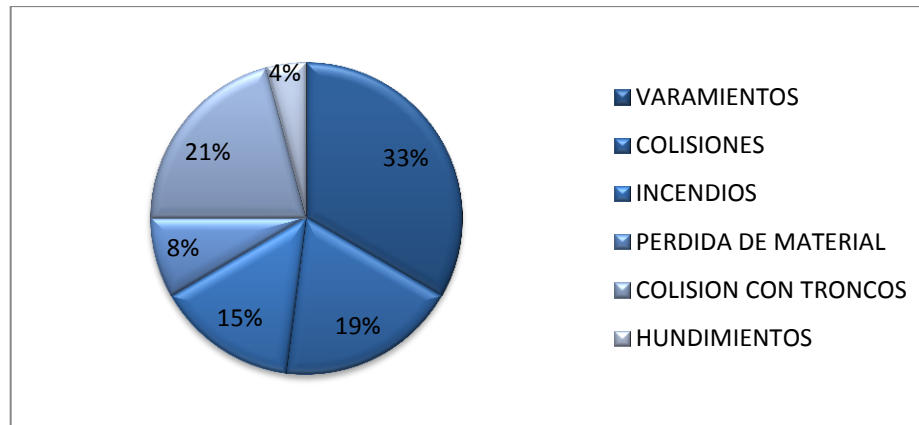
En la Figura 9, se puede observar que el índice de accidentes suscitados en los buques de la Armada del Ecuador; es bajo, se debe considerar que durante este tiempo los miembros de la Fuerza Naval se han preparado de manera eficiente para evitar estos tipos de eventualidades registradas, en el presente año, la Armada del Ecuador registra un accidente suscitado en la Base Flotante en la provincia de Esmeraldas, dejando consecuencias severas, cabe recalcar que el Buque Escuela GUAYAS no presenta antecedentes de accidentes suscitados, debido a la exigente calificación del personal que forma parte de la dotación de la unidad.

## Tipos de accidentes de buques de la Armada del Ecuador.

Tabla 20:  
Tipos de Accidentes de la Armada del Ecuador.

Tipos de accidentes	Cantidad
Varamientos	16
Colisiones	9
Incendios	7
Perdida de material	4
Colisión con troncos	10
Hundimientos	2
Total	48

Fuente: Inspectoría General de la Armada del Ecuador.



**Figura 10. Tipos de Accidentes de la Armada del Ecuador.**

Fuente: Inspectoría General de la Armada del Ecuador.

Del 100% del total de accidentes registrados en la Inspectoría General de la Armada, el 33% fueron varamientos, el 21 % fueron por colisión con troncos, el 19% fueron por colisiones con otras unidades, el 15% fueron por incendios, el 8% por pérdida del material y el 4% fueron hundimientos.

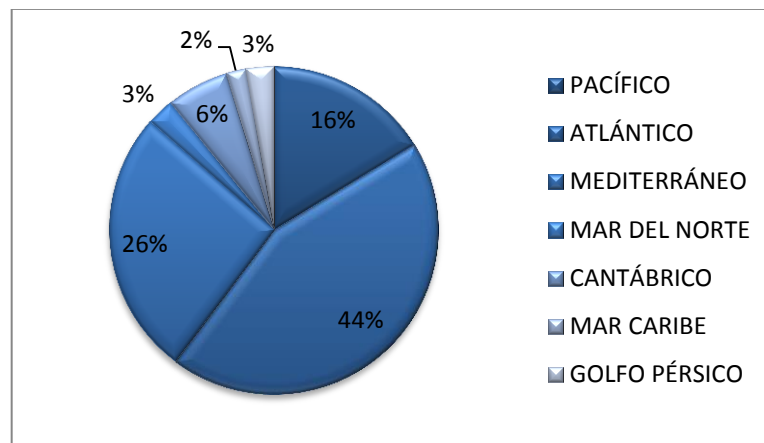
## 2.1.6. ANÁLISIS DE ACCIDENTES POR ZONAS.

Para el análisis de accidentes por zonas se consultó a la UNESPA (Unión española de entidades aseguradoras y reaseguradoras), la cual proporcionó los siguientes datos:

Tabla 21:  
**Accidentes por Zonas**

Zona	Cantidad
Pacífico	90
Atlántico	243
Mediterráneo	145
Mar del Norte	15
Cantábrico	34
Mar Caribe	11
Golfo Pérsico	15
Totales	569

Fuente: UNESPA.



**Figura 11. Accidentes por Zonas.**

Fuente: UNESPA.

De un total del 100% de los buques accidentados registrados por la Unión Española de Seguros y Reaseguros, el 42% se suscitaron en el océano Atlántico, seguido del 25% que se suscitaron en el mar Mediterráneo, el 10% en el océano pacífico, el 6% suscitado en el mar Cantábrico, mientras que el 3% de accidentes fueron registrados en el mar de Norte y en el Golfo Pérsico y finalmente el 2% suscitado en mar Caribe.

Se tomó como referencia estas zonas debido al itinerario planificado para el Crucero Internacional de Instrucción, cabe recalcar que se tuvo mayor frecuencia de navegación en aguas del océano atlántico, donde se han suscitado el mayor número de accidentes registrados por la Unión Española de Seguros y Reaseguros, con un 42% del total de accidentes.

## 2.2. COMPARACIÓN DE SEGUROS DE CASCO MARÍTIMO OTORGADAS POR ASEGURADORAS NACIONALES.

Tabla 22:  
Coberturas de Aseguradoras Nacionales

Coberturas	La unión	Sucre	Rocafuerte
Temporal	x	X	
Varamiento	X	X	
Naufragio	X	X	
Abordaje fortuito	X	x	
Incendio	X	x	
Cambio forzoso de derrota	X		
Cambio forzoso de viaje	X	x	x
Echazón			
Riesgos en el mar	X		
Gastos de salvataje		x	x
Pérdida total		X	x
Pérdida total constructiva		X	x
Arribadas forzosos			x
Otros accidentes			x
Gastos de siniestros			x

Fuente: Aseguradoras Nacionales  
Elaborado por: Autor

### 2.2.1. EXCLUSIONES GENERALES.

- Guerra declarada
- Guerra civil
- Minas submarinas
- Minas flotantes
- Capturas y secuestros
- Contrabando
- Actos dolosos
- Negligencia inexcusable
- Insuficiencia de combustible
- Mercaderías al granel



### **2.3. ANÁLISIS DE CLÁUSULAS APLICABLES AL BUQUE ESCUELA GUAYAS:**

#### **“LIMITACIONES DE NAVEGACIÓN DEL CASCO EN GUERRA, HUELGAS, TERRORISMO Y LOS PELIGROS RELACIONADOS ENDOSO (JW2005/001A)”**

Expresa que el Comité de Guerra Conjunta de Londres emite listados de Áreas de mayor riesgo percibido que trabaja en conjunto con la asociación “Lloys” para excluir estas áreas de aguas navegables por buques que posean esta Póliza de Seguro. Estas áreas se determinan en base a un estudio donde existe un mayor índice de piratería, terrorismo y peligro relacionados.

El incumplimiento de estas cláusulas deberán ser notificadas a la aseguradoras con un periodo de 7 días antes de que se ejecute la navegación por estas aguas.

El Buque Escuela GUAYAS, deberá tener presente el listado de Áreas con Mayor Riesgo Percibido para la planificación de futuros Cruceros Internacionales si se contratara con esta póliza, el ultimo listado se encuentra actualizado el 12 de Junio del 2013, el cual contiene al país hermano que la unidad visita con mayor frecuencia; Venezuela, según la Asociación del Mercado de Lloys (Aseguradora Lloy’s) y la asociación internacional de Suscripción.

**“LIMITACIONES DE NAVEGACIÓN DEL CASCO EN GUERRAS, HUELGAS, TERRORISMO Y RIESGOS RELACIONADOS.**

**AVISO DE CANCELACIÓN ADMINISTRACIÓN CLÁUSULA (JW2005/001B)”**

Establecen normativas para dar aviso de cancelación de las clausulas “JW2005/001<sup>a</sup> o para modificarlas de acuerdo a las necesidades requeridas por la unidad. Es importante la aplicación de esta cláusula porque permite la accesibilidad de nuevas coberturas.

**CL. 280 CASCO MARÍTIMO DEL INSTITUTO A TÉRMINO.**

Proporciona clausulas relacionada con la navegación y actividades relacionadas con maniobras realizadas a bordo dando accesibilidad a continuar con el contrato hasta llegar a su puerto base, previo aviso a la aseguradora y mediante el pago a prorrata de la correspondiente póliza.

Incluye también dentro de sus cláusulas el riesgo de contaminación, el cual es un factor importante y el más afectado en un siniestro y a pesar que los oficiales, tripulantes o prácticos tiene acciones en la nave no serán considerados como co-propietarios para los efectos de estas cláusulas.

Dentro de las clausulas incluye también las responsabilidades por colisión, los cuales los aseguradores acuerdan indemnizar al asegurado las tres cuartas partes de cualquier monto o montos pagados por el asegurado a cualquier otra

persona por concepto de daños al resultar legalmente responsable por el siniestro.

#### **“GARANTIAS DEL INSTITUTO A TÉRMINO”.**

Es un compendio de parámetros los cuales expresan los lugares o áreas en las que no garantizan la seguridad de la nave.

#### **“LONDON BLOCKING LPO 144”**

Considerando las exclusiones de otras pólizas, estas cláusulas cubre la pérdida o daño al buque causados por: guerra civil, revoluciones, rebeliones o lucha civil que provenga del actuar por o contra un poder beligerante.

#### **“AMERICAN YACHT FORM R12”**

#### **SECCION “A”, SEGURO DE CASCO**

Posee coberturas para propiedades incluyendo casco marítimo, mástiles, velas, conexiones de velocidades y equipos de navegación, ropa, víveres, pertrechos, maquinaria, embarcaciones y la mueblería que posea la unidad asegurada.

**CAPÍTULO III:**  
**PROPUESTA PARA LA CONTRATACIÓN DE SEGURO DE**  
**CASCO MARÍTIMO Y MAQUINARIA DEL BUQUE ESCUELA**  
**“GUAYAS”**

**3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.**

**3.1. OBJETIVO.**

Considerando la importancia del Buque Escuela GUAYAS para la Armada del Ecuador y la formación de los futuros oficiales de marina, se propone entregar un estudio para la contratación de una póliza de seguro de casco marítimo y maquinaria incluyendo responsabilidad por colisión, ante terceros en general y ante la tripulación para garantizar la seguridad del buque en las travesías planificadas para futuros Cruceros Nacionales e Internacionales de Instrucción.

**3.2. JUSTIFICACIÓN.**

Los fenómenos naturales son un factor impredecible que atentan contra la seguridad de los buques durante sus navegaciones, razón por la cual se determina la necesidad de realizar un estudio de las amenazas a las que se expone el Buque Escuela GUAYAS, que ayudará en la decisión de la contratación de un seguro de casco marítimo y maquinaria, entregando un instructivo para el manejo de la póliza que propone cláusulas y coberturas

garantizando la pronta recuperación de la unidad en el caso de la ocurrencia de un siniestro.

### **3.3. FUNDAMENTACIÓN LEGAL.**

#### **CONSIDERANDO.**

Que el objetivo 6.6 del Plan Nacional de Buen vivir 2013-2017 en su literal a), expresa: “Fortalecer mecanismos de control para la prevención, la protección y la regulación, para disminuir los accidentes de tránsito terrestre, marítimo, fluvial y aéreo”

Que en la sección novena de la Constitución del Ecuador, 2008; sobre Gestión del riesgo, en su Art 389, Expresa “El Estado protegerá a las personas, las colectividades y la naturaleza frente a los efectos negativos de los desastres de origen natural o antrópico mediante la prevención ante el riesgo, la mitigación de desastres, la recuperación y mejoramiento de las condiciones sociales, económicas y ambientales, con el objetivo de minimizar la condición de vulnerabilidad”, teniendo énfasis en sus literales 4 y 5 que respectivamente, expresan:

- Fortalecer en la ciudadanía y en las entidades públicas y privadas capacidades para identificar los riesgos inherentes a sus respectivos ámbitos de acción, informar sobre ellos, e incorporar acciones tendientes a reducirlos.

- Articular las instituciones para que coordinen acciones a fin de prevenir y mitigar los riesgos, así como para enfrentarlos, recuperar y mejorar las condiciones anteriores a la ocurrencia de una emergencia o desastre.

Que el inciso primero del artículo tres del Reglamento General Sustitutivo para el Manejo y Administración del Bienes del Sector Público, relacionado con el procedimiento y cuidado de los bienes públicos, establece "Es obligación de la máxima autoridad de cada entidad u organismo , el orientar y dirigir la correcta conservación y cuidado de los bienes públicos que han sido adquiridos o asignados para uso y que se hallen en poder de la entidad a cualquier título: depósito, custodia, préstamo de uso u otros semejantes, de acuerdo con este reglamento y las demás disposiciones que dice la Contraloría General y el propio organismo o entidad.."

Que Según la norma 406-07; Custodio, en relación con la conservación del material de las normas técnicas de control interno que rigen en el territorio ecuatoriano, expresa "La máxima autoridad de cada entidad pública, a través de la unidad respectiva, será responsable de designar a los custodios de los bienes y de establecer los procedimientos que garanticen la conservación, seguridad y mantenimiento de las existencias y bienes de larga duración"

Se realiza la propuesta para la contratación del Seguro de Casco Marítimo y maquinaria para el Buque Escuela GUAYAS.

### 3.4. ANÁLISIS FODA.

#### Fortalezas.

- Garantizar la integridad de la unidad durante sus travesías.
- Acceso a prorrata en caso de que el seguro finalice durante cruceros internacionales.
- Respaldo internacional y de todo los posibles riesgos.

#### Oportunidad.

- Adjudicar con el proveedor que esté dispuesto a cubrir los riesgos establecidos en la propuesta de póliza.
- Tener a la disposición astilleros navales alrededor del mundo, para la reposición de la unidad.
- Invertir en una póliza de seguro para un futuro incierto.

#### Debilidades.

- No optar por un seguro combinado que cubra la salud de la tripulación.
- Limitaciones a la navegación.
- Pago del deducible.

#### Amenazas.

- Declarar desierto el proceso de contratación de seguros.
- La no ocurrencia de un siniestro produce que el dinero invertido en la prima del contrato se convierta en un gasto irrecuperable para la unidad.
- No cumplimiento de las clausulas establecidas en la póliza contratada.

### **3.5. CONTENIDO DE LA PROPUESTA.**

#### **INSTRUCTIVO PARA LA CONTRATACIÓN DE UNA PÓLIZA DE SEGURO DE CASCO MARÍTIMO Y MAQUINARIA PARA EL BUQUE ESCUELA GUAYAS.**

#### **SECCIÓN I**

#### **GENERALIDADES.**

##### **A. ANTECEDENTES.**

Armada del Ecuador desea contratar una Póliza de Seguro de Casco Marítimo y Maquinaria incluyendo seguro de Protección & indemnización y responsabilidad ante terceros en general para el Buque Escuela GUAYAS, cuya vigencia será de 365 días.

##### **B. OBJETIVOS.**

- Definir los procedimientos y establecer cláusulas que beneficien de manera eficiente en la recuperación de la unidad en el caso de la ocurrencia de un siniestro.
- Proporcionar información general sobre una Póliza de seguro marítimo de casco y maquinaria incluyendo las responsabilidades definidas en el literal (1)
- Definir procedimientos que se deberán seguir cuando se presente los reclamos respectivos en la ocurrencia de un siniestro.



- Proporcionar el procedimiento de acuerdo a lo establecido por el Servicio Nacional de Contratación Pública.

## **C. INFORMACIÓN GENERAL.**

### **1. PRINCIPIOS DEL SEGURO DE CASCO MARÍTIMO Y MAQUINARIA.**

- Deberá existir un Interés Asegurable; en este caso, es el Buque Escuela GUAYAS.
- Deberá existir una relación basado en la buena fé entre el asegurado y la aseguradora.
- Deberá existir la Indemnización, a fin de que la aseguradora se encargue de poner en las mismas condiciones en área donde ocurrió el siniestro.
- Deberá existir el presupuesto para la contratación.

### **2. TÉRMINOS UTILIZADOS EN SEGUROS DE CASCO MARÍTIMO Y MAQUINARIA.**

Según Diccionario de Términos Marítimos en Seguros de R. H Brown ed. MAPFRE.

#### **SEGURO MARÍTIMO.**

Aquel en virtud del cual un asegurador establece con el asegurado un contrato en el que se compromete a indemnizarle, de acuerdo con los límites previstos en el propio contrato, respecto de los daños incidentales a una aventura marítima.

## **PELIGROS MARÍTIMOS.**

Peligros fortuitos e incidentales de los mares.

## **PELIGROS O RIESGOS EN EL MAR.**

Solamente los accidentes fortuitos están contenidos en la práctica inglesa dentro de este término. La acción ordinaria del viento y de las olas no constituye riesgo del mar. Colisión o encalladura, ambos constituyen peligros marítimos, lo mismo que también lo es el mal tiempo.

## **SINIESTRO.**

Importe del que ha de responder un asegurador en relación con una pérdida o reclamación en virtud de la póliza. Acaecimiento del que resulta una reclamación bajo la póliza.

## **PRIMA.**

El importe o suma de dinero pagada por el asegurador al asegurado como contraprestación a la obligación asumida por el asegurador de indemnizar al asegurado en caso de siniestro derivado de un peligro cubierto. El asegurador no está obligado a emitir la póliza hasta que no haya sido pagada la prima.

## **INDEMNIZACIÓN.**

El acto de resarcir de un siniestro al asegurado mediante un pago monetario, debe incluir beneficio para el asegurado en su sentido estricto, pero

en la práctica puede abarcar algún beneficio por razón de convenio, como en el caso de las pólizas valoradas de mercancías.

### **3. PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN.**

De acuerdo al Art.107 del Reglamento a la Ley Orgánica del Servicio Nacional de Contratación Pública se establece dos procedimientos:

- a. Régimen Especial, con empresas del Estado.
- b. Licitación de Seguros, invitación para que participen las empresas que estén aprobadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros y que cumplan requisitos.

Para el procedimiento se deberá tener en cuenta la presentación de un Informe de necesidad. (Ver anexo 2).

### **4. PROCEDIMIENTO PARA INICIAR UN PROCESO DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS.**

1.- Determinación de la necesidad en la que debe constar:

- Antecedentes
- Justificativo de la contratación de la póliza
- Partida presupuestaria
- Recomendación del procedimiento a seguir de acuerdo al monto podrá ser: Ínfima cuantía, Régimen especial o licitación de acuerdo a lo

estipulado en la Ley Orgánica del Servicio Nacional de Contratación Pública.

2.- Resolución de inicio del Proceso.

3.- Conformación de la comisión que elaborará los pliegos para el proceso.

4.- Aprobación de los pliegos.

5.- Subir al Portal.

- Resolución de inicio.
- Pliegos que deben contener lo estipulado en LOSNCP.
- Aspectos Técnicos.
- Listado de Bienes.
- Formularios.

6.- Calificación de las ofertas.

7.- Elaboración de informe de calificación de ofertas.

8.- Resolución de Adjudicación.

9.- Análisis de la póliza emitida por la compañía adjudicada.

10.- Pago de la factura.

**SECCIÓN II**  
**CONDICIONES GENERALES Y PARTICULARES.**

**EMBARCACIÓN ASEGURADA:**

Buque Escuela "GUAYAS"; BUQUE DE LA ARMADA DEL ECUADOR.  
(Ver anexo 3).

**VIGENCIA:**

365 Días a partir de la fecha de adjudicación.

**ASEGURADO:**

Armada del Ecuador

**FORMA DE PAGO DE LA PRIMA:**

Contado, transferencia Banco Central del Ecuador. En Dólares de los Estados Unidos de América.

**MONTO ASEGURADO:**

El delegado asignado de la empresa aseguradora, deberá visitar el bien asegurable (Buque Escuela GUAYAS), con el fin de verificar y valorar los bienes que posee la unidad para determinar el monto por el cual se va a indemnizar la unidad, sin embargo se puede cotizar en el mercado alguna embarcación de similares características.

## **DECLARACIÓN:**

La compañía de Seguros, estará obligada a cumplir las Condiciones Particulares y a Indemnizar al asegurado, con sujeción a las condiciones generales y especiales que se agreguen.

## **TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA PÓLIZA.**

- Póliza de seguros para el Buque Escuela “GUAYAS” del Comando de Operaciones Navales de la Fuerza Naval.
- Los términos y condiciones de las pólizas se sujetarán estrictamente a lo establecido en los Pliegos de una Licitación de seguros/Régimen Especial.
- La Compañía de Seguros adjudicataria tendrá hasta quince (15) días hábiles posteriores a la notificación de adjudicación por parte de la Armada del Ecuador, para entregar al Asegurado la Póliza debidamente emitida de acuerdo a los términos de estos Pliegos y las Condiciones Particulares.
- Las Condiciones Particulares, prevalecerán sobre las Condiciones Generales.

Las Condiciones Generales deberán ser aprobadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros mediante la Compañía Aseguradora para que entren en vigencia.

Las condiciones particulares son las que se acuerdan mutuamente entre la compañía aseguradora y el contratante del seguro.

## **CONDICIONES GENERALES.**

Para efectos de la presente póliza entiéndase como unidad asegurada al Buque Escuela "GUAYAS", de la Armada del Ecuador.

### **ART 1. RIESGOS CUBIERTOS.**

La compañía de seguros tomará a su cargo las disposiciones generales del Código de Comercio vigente, según lo autorizado por la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador en el año 2005, la presente póliza cubrirá daños y pérdidas que ocurran al bien asegurado (Buque Escuela GUAYAS) provenientes de temporal, naufragio abordajes fortuito, varamiento, incendio, cambio forzoso de derrota o de travesía y, en general todos los accidentes y riesgos en el mar, con las debidas exclusiones.

### **ART 2. AVERIAS Y GASTOS.**

Los daños y pérdidas que cubren las compañías de seguros y aprobado por la Superintendencia de Bancos y Seguros, son de pérdida total y gastos de salvataje, si el asegurado optare por cubrir otro tipo de cobertura deberán especificar en las condiciones particulares o en sus anexos.

### **ART 3. RIESGOS NO CUBIERTOS.**

- a. Guerra declarada o no, y las consecuencias que conlleven, minas submarinas, hostilidades, secuestro, apresamiento, confiscación, independientemente la autoridad que ordenare.

- b. Guerra, motines, insurrecciones, saqueo, huelgas, contrabando y las consecuencias que estas provoquen.
- c. Actos dolosos o negligencia inexcusable realizados por el armador, comandante u oficiales de marina de la unidad.
- d. Cualquier consecuencia que pueda sufrir el bien asegurado como consecuencia de los actos del comandante o la dotación de la unidad.
- e. No está cubierto los daños y gastos producidos como consecuencias de uso de la unidad como remolque.
- f. La unidad no podrá transportar mercaderías inflamables ni explosivos.

#### **ART 4. DURACIÓN DE LA PÓLIZA.**

Los riesgos asegurados en la presente póliza serán cubiertos por el seguro durante el periodo estipulado en el contrato.

También se puede considerar la vigencia de la póliza únicamente por travesías estipuladas, si la unidad empieza un crucero con destino a varios puertos, el último de estos será considerado como final de la travesía.

#### **ART 5. PERDIDA TOTAL Y ABANDONO.**

Por acuerdo expreso de las partes intervenidas en el contrato, se podrá declarar abandono en los siguientes casos:

- a. Cuando no existan noticias de la unidad asegurada sea este el caso después de 4 meses de la fecha del último zarpe de la unidad del puerto base.



- b. Cuando no se crea conveniente el traslado de la unidad después de que esta haya sufrido un accidente con daños severos.
- c. Cuando se destruya totalmente la unidad asegurada.
- d. Cuando la unidad asegurada se encuentre absolutamente imposibilitada para navegar después de haber sufrido un accidente en la mar.
- e. Cuando el monto total de las reparaciones a la unidad fuere superior a las tres cuartas (3/4) partes del valor indemnizado de la unidad establecido en las condiciones particulares en la presente póliza una vez valorada la unidad.

#### **ART 6. CADUCIDAD DE LOS BENEFICIOS DEL SEGURO.**

- a. Cuando no se ha notificado el cambio del nombre de la unidad previo al siniestro.
- b. Cuando exista otra póliza de otra compañía de seguros que cubra los mismos riesgos estipulados en las condiciones particulares de la presente póliza.
- c. Cuando exista cambio del comandante de la unidad sin el consentimiento de la compañía aseguradora, mientras no se especifique lo contrario en las condiciones particulares.
- d. Cuando exista la noticia o evidencia de un accidente ya ocurrido antes de haber firmado el contrato de seguro.

**ART 7. DOCUMENTOS BÁSICOS PARA LA RECLAMACIÓN DE UN SINISTRO.**

- a. Denuncia presentada por escrito del accidente suscitado a la unidad asegurada.
- b. Copia de la matrícula de la unidad asegurada, emitido por la subsecretaria de puertos y transporte marítimo y fluvial, correspondiente al año de ocurrencia del siniestro.
- c. Reportes de la última revisión en dique seco de la unidad.
- d. Copia de la orden se zarpe, otorgada por la Dirección General de Espacios Acuáticos.
- e. Copia de la bitácora correspondiente al lugar donde se dio origen el siniestro, en caso de pérdida total queda sin efecto el documento mencionado.
- f. Presupuesto del dique seco al cual se someterá la unidad a fin de reparar las consecuencias del siniestro suscitado.
- g. Facturas originales del total de los gastos de las reparaciones de la unidad.
- h. Certificado de navegabilidad y sus consecuentes de la unidad asegurada.

En caso de hundimiento y/o pérdida total de la unidad.

- a. Denuncia presentada por escrito del accidente suscitado a la unidad asegurada.

- b. Acta de protesto del comandante de la unidad asegurada, con las debidas legalizaciones en la Dirección General de Espacios Acuáticos.
- c. Título de propiedad de la unidad asegurada.
- d. Copia de la matrícula de la unidad asegurada, emitido por la subsecretaria de puertos y transporte marítimo y fluvial, correspondiente al año de ocurrencia del siniestro.
- e. Certificado de navegabilidad y sus consecuentes de la unidad asegurada.
- f. Copia de la orden se zarpe, otorgada por la Dirección General de Espacios Acuáticos.
- g. Certificación de la Autoridad Marítima que declare el hundimiento de la unidad asegurada.
- h. Declaraciones de la dotación de la unidad asegurada en referencia al siniestro suscitado.
- i. Planos, proyectos, libros, facturas, acta, informes y otros que tengan relación con la reclamación del origen y causa del accidente y las acciones las que se han producido las pérdidas o daños.

**NOTA:** Las presentes condiciones particulares fueron otorgadas por la Compañía Nacional de Seguros S.A. “La Unión” y aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador, según Resolución No. SBS-INSP-2005-289 de Julio 28 del 2005.

## **CONDICIONES PARTICULARES.**

### **ART 8. INDEMNIZACIONES.**

En caso de siniestro, las indemnizaciones serán en base a las coberturas que ofrecen los clubes de Protección & Indemnización incluidas al contrato de seguro.

### **ART 9. IMPUESTOS Y CONTRIBUCIONES.**

El Adjudicatario pagará todos los impuestos y demás gravámenes que se causen por emitir las pólizas y su posterior ejecución. El oferente, en su oferta económica, presentará un desglose del valor de la prima neta, así como de la contribución a la Superintendencia de Bancos y Seguros, los derechos de emisión y contribución al seguro campesino.

### **ART 10. AMPLIACIÓN DE VIGENCIA.**

Dentro de los 30 días calendario anteriores a la terminación de la vigencia de la Póliza, la Aseguradora se obliga, a solicitud escrita de la Entidad Contratante, a emitir el certificado de extensión de vigencia por el tiempo solicitado y facturar la prima a prorrata; el plazo de extensión no podrá ser inferior a 30 días ni superior a 90 días.

### **ART 11. TERMINACIÓN ANTICIPADA.**

Si la entidad contratante decidiera terminar anticipadamente la Póliza, notificará por escrito a la Aseguradora, exponiendo fundamentada las causas y

razones de su decisión. Transcurrido 90 días calendario de recibida la notificación se hará efectiva la terminación.

En caso de terminación anticipada, la liquidación de primas será a prorrata y por ningún motivo se aceptará la tarifa de corto plazo; la Aseguradora, gestionará la devolución de los impuestos y contribuciones pagadas y no devengadas.

## **ART 12. DOCUMENTOS DE LA PÓLIZA.**

Para efectos de auditoria interna formaran parte integrante de la Póliza los siguientes documentos:

- Los Pliegos del Servicio Nacional de Compras Públicas, incluyendo las especificaciones técnicas, condiciones particulares y coberturas del servicio a contratarse.
- La oferta presentada durante el proceso de contratación por la aseguradora que resultare adjudicada.
- Los demás documentos de la oferta del adjudicatario.
- La garantía de fiel cumplimiento presentada por el contratista según lo establecido en la Ley Orgánica al Servicio Nacional de Contratación Pública.
- La resolución de adjudicación que da inicio al contrato de la póliza.

### **ART 13. CAMBIO DE COMANDANTE.**

Para la comandancia de la unidad asegurada se considerará a la Armada del Ecuador a través del Comando de Operaciones Navales, debido a que existe un cambio periódico del comandante de la unidad.

### **ART 14. COBERTURA AUTOMÁTICA.**

Con la solicitud de inclusión por escrito por parte del Asegurado, la embarcación incluida quedara automáticamente cubierta de acuerdo a los términos y condiciones de la Póliza contratada.

La Aseguradora Coordinará con el Asegurado la inspección de la embarcación dentro de un plazo máximo de 48 horas.

### **ART 15. COBERTURAS Y MONTOS.**

Casco, motores fuera de borda, sistema de propulsión, sistema de fondeo, maquinaria auxiliar, Plantas de Ósmosis Inversa, equipos eléctricos, refrigerantes, equipos de comunicación, radares, mástiles, jarcias, motonería y velamen.

### **ART 16. CLÁUSULAS.**

- Cl. 280 Cláusula del Instituto A Término – Cascos.
- Incluyendo  $\frac{3}{4}$  De Responsabilidad por Colisión
- Cl. 281 Cláusula del Instituto para Guerra y Huelgas.
- Cl 370 Cláusula del Instituto de Exclusión de Contaminación Radioactiva, Química, Biológica, Bioquímica Y Armas Electromagnéticas.

- CI 380 Cláusula del Instituto de Exclusión de Ataques Cibernéticos.
- Se Cubre Incendios y Líneas Aleadas.
- Limitaciones de navegación JW2005/001A
- Limitaciones de navegación JW2005/001B
- Garantías del Instituto 1.7.76
- London Blocking Lpo 444
- Formulario americano de yates R12.

#### **ART 17. RIESGOS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN CUBIERTOS.**

Según la regla “Pay to be Paid” de las Asociaciones de Protecciones e Indemnizaciones, sólo pagará al asociado después que éste haya pagado al reclamante damnificado.

Los límites de indemnización para riesgos de protección e indemnización por evento de hasta \$ 500.000.000,00 (Quinientos Millones de Dólares de los Estados Unidos de América) de acuerdo a reglas de P&I (Protección & Indemnización).

- Gastos de Cambio de Derrota.
- Responsabilidades por Salvamento de Vidas Humanas.
- Responsabilidad por Colisión con otros Buques.
- Responsabilidad por Pérdida o Daño de la Propiedad.
- Responsabilidad por Contaminación Ambiental.
- Responsabilidad por Remolque.
- Responsabilidad Derivada de ciertas Indemnizaciones y Contratos.

- Responsabilidad por Naufragio.
- Contribuciones en Avería Gruesa no Recuperables.
- Proporción del Buque en la Avería Gruesa.
- Propiedad a bordo del Buque Asegurado.
- Remuneración Especial a los Salvadores.
- Multas.

#### **ART 18. ARRIBO DE EMERGENCIA.**

Se deberán cubrir gastos incurridos por el arribo forzado de la unidad en el puerto más cercano, producto de la ocurrencia de un siniestro tanto en aguas de nacionales como internacionales.

#### **ART 19. REPARACIONES.**

Las reparaciones que necesite la unidad para su navegación como consecuencias de un siniestro se deberán cubrir gastos en astilleros navales más cercanos al sitio de la ocurrencia del mismo.

#### **ART 20. ZONA DE NAVEGACIÓN.**

La Zona de Navegación del Buque Escuela GUAYAS comprende las zonas navegables del mundo y canales interiores.



## **ART 21. PLAZO LÍMITE PARA INSPECCIONES.**

Para los siniestros que se produzcan la Aseguradora se comprometerán a realizar la inspección del bien siniestrado en un plazo de 48 horas a partir de la fecha de notificación del siniestro, caso contrario el Asegurado quedará facultado para realizar la reparación del siniestro, comprometiéndose a enviar los presupuestos y la documentación probatoria.

## **ART 22. PLAZO PARA LA CANCELACIÓN DE UN SINIESTRO.**

La aseguradora deberá liquidar un reclamo presentado por el Servicio de Protección Personal, luego de que ésta haya completado la documentación probatoria del siniestro, en un plazo no mayor de ocho (8) días.

Se aclara que para cualquier reclamo de siniestro, procedimiento administrativo, o de cualquier otra índole en el cual exista diferencia de opinión sobre el valor a pagar entre la aseguradora y la Armada del Ecuador, la aseguradora se compromete a pagar la cifra que no esté en discusión y se someterá sólo la diferencia procedimiento administrativo o legal que corresponda. Sobre lo pagado se emitirá un recibo que no actúa como Acta de Finiquito por el reclamo.

## **SECCIÓN III**

### **PROCEDIMIENTOS.**

#### **1. RESPONSABILIDADES DEL ADMINISTRADOR DEL CONTRATO.**

- Verificar el cumplimiento de las cláusulas, programas, cronogramas, plazos etc.
- Adoptar las acciones necesarias para evitar retrasos injustificados e impondrá las multas y sanciones a las que hubiere lugar.
- Notificar los avisos de siniestros ante la Compañía de Seguros.
- Coordinar la inspección de los siniestros presentados.
- Realizar reuniones mensuales con el Supervisor del contrato y Delegados de la Compañía de Seguros, para revisar el estado de los siniestros presentados.
- Solventar en situaciones que estén ocasionando retrasos en el avance de los siniestros presentados.
- Elaborar el informe Técnico en el que se fundamente y sustente las acciones y gestiones realizadas de los siniestros considerados como pérdidas totales.

## **2. RESPONSABILIDADES DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO.**

- Asistir de ser el caso a la inspección de los siniestros presentados.
- Coordinar el envío por parte de los encargados de la documentación relacionada con los siniestros presentados, solicitados por la Compañía de Seguros, en el menor tiempo posible.
- Controlar en caso de un siniestro que se tomen las medidas necesarias para evitar un mayor daño en la embarcación, así también que se tomen las acciones para minimizar la responsabilidad civil ante terceros y/o tripulación.
- Mantener Informado al administrador del contrato sobre los trámites y gestiones efectuadas de forma coordinada.
- Responsable de la elaboración de las actas de las reuniones mensuales, que se realizaran con el administrador del contrato y delegados de Compañía de Seguros.

### **3. PROCEDIMIENTOS EN CASO DE SINIESTRO.**

El Buque Escuela GUAYAS será responsable de notificar el siniestro de forma inmediata al Comando de Operaciones Navales y está a su vez a la Compañía de Seguros.

El Buque Escuela GUAYAS iniciará el siguiente procedimiento:

- Reportar inmediatamente por cualquier medio disponible el siniestro al Comando de Operaciones Navales, a la Empresa Aseguradora y al asesor de seguros.
- El Supervisor del Contrato documentará mediante fotografías los hechos del accidente, de ser posible. El archivo fotográfico reemplazará al acto de inspección por parte del ajustador de siniestros, siempre y cuando hayan transcurrido 7 días desde la notificación y no se haya presentado al sitio del accidente.
- El Supervisor del Contrato será responsable de evitar que los restos de la embarcación sean removidos del sitio del accidente hasta recibir la autorización respectiva de la empresa de seguros.
- El Supervisor del Contrato coordinará que se tomen las medidas que sean necesarias, a fin de evitar que se produzcan mayores daños en la embarcación, durante su remoción del sitio del accidente, de ser el caso.

#### **4. RIESGOS CUBIERTOS EN LA PÓLIZA.**

Este seguro cubre pérdida o daño al Interés Asegurable (Buque Escuela GUAYAS), causados por:

- Peligro en los mares, canales interiores y otras agua navegables.
- Incendio, explosión.
- Robo de materiales del buque.
- Piratería.
- Ciclones, chubascos, tormentas, cualquier daño causado por la naturaleza.
- Accidentes durante la carga, descarga o en la estiba de víveres o combustible.
- Cualquier daño latente en la maquinaria o casco.
- Negligencia del capitán, oficiales, tripulación o práctico.
- Negligencia de reparadores o de fletadores, siempre que tales no sea un asegurador en esta Póliza.

#### **5. PROCEDIMIENTO DE INDEMNIZACIÓN.**

En caso de presentarse un siniestro en el Buque Escuela GUAYAS, la indemnización se la realizará con alguna de las siguientes alternativas, a elección del Asegurado:

- En dólares de los Estados Unidos de América el valor total legalizado.
- Reparación del buque.
- Reposición del buque.

## **6. PROCEDIMIENTOS EN CASO DE SINIESTRO.**

Según la “PÓLIZA PARA CASCO MARÍTIMO DEL INSTITUTO A TÉRMINO”, inscrita en el Registro de Pólizas bajo el código POL 1 92 050.

En caso de siniestro, se cumplirán las siguientes normas:

- Conocida por el asegurado la ocurrencia de un siniestro, deberá informar debida e inmediatamente al asegurador por cualquier vía expedita y ratificar dicha información por escrito tan pronto le sea posible y a más tardar dentro de tercero día, a menos que acredite fuerza mayor, caso fortuito o imposibilidad de hecho.
- El asegurado, por sí o sus dependientes, está obligado a adoptar todas las medidas que fueren necesarias para evitar el agravamiento de los daños a la cosa asegurada y para salvar sus restos.
- Asimismo, deberá adoptar todas las medidas encaminadas a hacer efectiva la responsabilidad que pudiere corresponder a terceros en el siniestro y al efecto, deberá impetrar las medidas prejudiciales y precautorias y ejercer las acciones y recursos que correspondieren. También, deberá adoptar las medidas necesarias que permitan comprobar los hechos y perjuicios que servirán de base para perseguir la responsabilidad de terceros.
- Los gastos razonables en que el asegurado incurra para cumplir con estas obligaciones, son recuperables bajo esta póliza.
- Salvo que ello fuere necesario para el cumplimiento por el asegurado de las obligaciones señaladas en el párrafo 2 precedente, éste no deberá efectuar

trabajo alguno en los bienes dañados mientras no se practiquen las inspecciones que el asegurador o liquidador, en su caso, juzguen necesarias.

#### **6.1. PROCEDIMIENTO DE INDEMNIZACIÓN EN DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.**

- a). En caso de la ocurrencia de un siniestro se comunicara conforme a lo establecido en los procedimientos.
- b). la compañía de seguros realizará una inspección en el área del siniestro suscitado.
- c). Si posterior a la inspección de daños se determina la pérdida parcial o total, la compañía de seguros procederá con el depósito de la cantidad acordada en la póliza a la cuenta bancaria del Buque Escuela GUAYAS.

#### **6.2. PROCEDIMIENTO DE INDEMNIZACIÓN BAJO LA MODALIDAD DE REPARACIÓN.**

- a) En caso de suscitarse un siniestro en la unidad, se dará aviso del mismo conforme al procedimiento que se ha establecido.
- b) Se realizará la inspección de daños por la Compañía de Seguros.
- c) Si posterior a la inspección de daños se determinara buque ha sufrido una pérdida parcial se procederá con la reparación de la misma.

- d) El Asegurado tendrá derecho a decidir el puerto y astilleros en los que se practicarán las reparaciones, para lo cual podrán tener en cuenta las recomendaciones del liquidador del siniestro y los asesores técnicos.

### **6.3. PROCEDIMIENTO DE INDEMNIZACIÓN BAJO LA MODALIDAD DE REPOSICIÓN.**

- a) En caso de suscitarse un siniestro en la unidad se dará aviso del mismo conforme al procedimiento que se ha establecido.
- b) Se realizará la inspección de daños por la Compañía de Seguros.
- c) Si posterior a la inspección de daños se determinará el buque ha sufrido una pérdida total se procederá con la reposición de la misma.
- d) Se efectuará la reposición del buque y los equipos instalados, ajustado al valor asegurado y por los seguros contratados, por un buque de similares o mejores características que el siniestrado; y de acuerdo a la necesidad operativa de la Fuerza Naval.

### **7. SUSCRIPTORES DE LAS ACTAS DE FINIQUITO.**

1. Representante legal de la Compañía de Seguros.
2. Comando de Operaciones Navales, (para los casos de pérdidas totales).
3. Supervisor del Contrato
4. Administrador/a del Contrato (para los casos de pérdidas parciales) y/o Ministro de Defensa Nacional (para los casos de pérdidas totales).



## **CONCLUSIONES.**

- a) El Buque Escuela GUAYAS por ser un buque a vela se encuentra expuesto a amenazas de origen natural, antrópica no intencional y social, los cuales pueden causar severos daños en la unidad, imposibilitando su navegabilidad, en el Crucero Internacional de Instrucción “Atlántico 2012” el buque no disponía de ningún tipo de seguro.
  
- b) El Buque Escuela GUAYAS con el fin de mitigar los impactos de riesgos y eliminar la incertidumbre de la existencia de un siniestro, debe contar con seguro de casco marítimo y maquinaria, seguro de protección e indemnización y de seguro de responsabilidad civil contra terceros.
  
- c) Se evidencia la necesidad de la contratación de una póliza de seguro de casco marítimo y maquinaria por la relación que existe entre los riesgos y peligros que la unidad enfrenta durante sus travesías.

## **RECOMENDACIONES.**

- a) Disminuir al máximo los riesgos que son sujetos de ser previsibles, y optar por cubrir los hechos impredecibles.
  
- b) Mantener el control del cumplimiento de las cláusulas establecidas y los montos cubiertos en la póliza de seguro de casco marítimo y maquinaria para el Buque Escuela GUAYAS en el caso de la ocurrencia de un siniestro.
  
- c) Considerar la contratación una póliza de seguros de acuerdo a la propuesta realizada, ya que permitirá cubrir en su totalidad el patrimonio y bienes del estado y salvaguardar el Buque Insignia de la Armada de Ecuador.

## **BIBLIOGRAFÍA.**

- Cámara de Comercio; Código de comercio (1960).
- Clavero Ternero, Manuel F, Novedades recientes en el seguro de P & I, Librería Carmelo, Donostia - San Sebastián,(1997).
- Constitución Política de la República del Ecuador, (2008).
- Contraloría General del Estado; Normas de control interno.
- Contraloría General del Estado; Reglamento general sustitutivo para el manejo y administración de bienes del sector público (2006).
- DAVIVIENDA Seguros, (2013).
- Departamento Administrativo de la Función Pública, Guía de administración del riesgo, Colombia,(2006).
- Diccionario de Términos Marítimos en Seguros, R. H Brown, ed. MAPFRE.
- Gómez P, Compendio De Seguros Marítimos (2009).
- Marti R. M. Colección Manuales de Asesoramiento Financiero, Barcelona: BRESCA Editorial, S.L.(2008)
- Metodología de la investigación, César Augusto Bernal Torres. Pearson Educación, (2006).
- Metodología de la investigación, Ernesto A Rodríguez Moguel, Univ. J. Autónoma de Tabasco, (2005)
- Servicio Nacional de Contratación Pública; Ley Orgánica del Servicio Nacional de Contratación Pública (2008).
- Superintendencia de Bancos y Seguros, Legislación sobre el contrato del seguro, (1963).

- Superintendencia de Bancos y seguros; Ley General De Seguros (1965).