



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**Seguros marítimos y la necesidad de una suscripción a clubes de
protección e indemnización**

AUTORES:

**SOTOMAYOR VARGAS, JOSÉ ADRIÁN
TAPIA BENALCÁZAR, STEFANY JAZMÍN**

**Trabajo de Titulación previo a la obtención del Título de
Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del
Ecuador**

TUTOR:

ABG.JIMENEZ FRANCO, ELIZABETH.MGS

Guayaquil, Ecuador

13 de septiembre del 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por, **Sotomayor Vargas, José Adrián y Tapia Benalcázar, Stefany Jazmín** como requerimiento para la obtención del título de **ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.**

TUTOR (A)

f. _____
Ab. Jiménez Franco, Elizabeth, Mgs.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Ab. Lynch de Nath, Maria Isabel, Mgs.

Guayaquil, a los 13 dias del mes de septiembre del año 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, **SOTOMAYOR VARGAS JOSÉ ADRIÁN Y TAPIA BENALCÁZAR**
STEFANY JAZMÍN
DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación, “**SEGUROS MARÍTIMOS Y LA NECESIDAD DE UNA SUSCRIPCIÓN A CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN**”, previo a la obtención del título de **ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR** ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 13 días del mes de septiembre del año 2021

LOS AUTORES

f. _____
Sotomayor Vargas, José Adrián

f. _____
Tapia Benalcázar, Stefany Jazmín



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

AUTORIZACIÓN

Nosotros, **SOTOMAYOR VARGAS JOSÉ ADRIÁN Y TAPIA BENALCÁZAR
STEFANY JAZMÍN**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **Publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **“SEGUROS MARÍTIMOS Y LA NECESIDAD DE UNA SUSCRIPCIÓN A CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN** “cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 13 días del mes de septiembre del año 2021

LOS AUTORES

f. _____
Sotomayor Vargas, José Adrián

f. _____
Tapia Benalcázar, Stefany Jazmín



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

Reporte de Urkund

f. _____
Sotomayor Vargas, José Adrián
Estudiante

f. _____
Tapia Benalcázar, Stefany Jazmín
Estudiante

f. _____
Ab. Jiménez Franco, Elizabeth, Mgs.
Docente/Tutor(a)

28 de agosto del 2021

AGRADECIMIENTO

A Dios por permitirme estar aquí, a mis Padres José Sotomayor y Ginger Vargas, por impulsarme a sacar la mejor versión de mí, a seguir mis sueños, por ser mi guía y motor. A mis Abuelos por cada uno de sus sabios consejos y a cada una de las personas que de alguna manera apoyaron mi sueño.

José Adrián Sotomayor Vargas.

Agradezco a Dios por ser quien motiva mis pasos, y me ayuda a ser más fuerte, a mi Madre Abersia Benalcázar por ser quien me motiva con sus palabras todos los días, a mi Padre Luis Fernando por cada una de sus oraciones a mis Abuelos, Juan, Digna, Luis Armando en especial a mi abuela Lucía por enseñarme y aconsejarme, a mis Hermanos Luis y Paul, por ser mi risa y alegría, a mi Tía la Dra. Lorena Benalcázar por siempre creer en que podría lograrlo, y a todos y cada uno de los amigos que conocí en la carrera, en especial a quien llegó conmigo hasta el final de ella.

Stefany Jazmín Tapia Benalcázar.

Agradecemos profundamente a nuestra Tutora la Ab. Elizabeth Jiménez por inspirarnos a realizar este Trabajo de Titulación.



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

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

**Ab. Xavier Zavala Egas
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA**

f. _____

**Ab. Maritza Reynoso Gaute
COORDINADOR(A) DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA**

f. _____

**Dra. Andrea Moreno
OPONENTE**



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

Facultad: Jurisprudencia

Carrera: Derecho

Periodo: UTE A-2021

Fecha: 28 de agosto del 2021

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado “**SEGUROS MARITÍMOS Y LA NECESIDAD DE UNA SUSCRIPCIÓN A CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN**”, elaborado por los estudiantes **SOTOMAYOR VARGAS JOSÉ ADRIÁN Y TAPIA BENALCÁZAR STEFANY JAZMÍN** certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **DIEZ (10/10)**, lo cual la califica como:
APTOS PARA LA SUSTENTACIÓN.

f. _____
Ab. Jiménez Franco, Elizabeth, Mgs.
Docente/Tutor(a)

INDICE

AGRADECIMIENTO	VI
RESUMEN.....	XI
INTRODUCCIÓN.....	2
Capítulo 1.....	3
1.1 Antecedentes.....	3
1.1.1 La “Locato-Conductio” como fuente del Derecho Marítimo.	3
1.1.2 Rodas y la primera Legislación Marítima.	4
1.1.3 El Medievo.....	4
1.2 Contrato de Seguro Marítimo.....	5
1.2.1 Seguros Marítimos existentes en el Ecuador.	6
1.3 Quienes intervienen en un Contrato de Seguro Marítimo.	7
1.3.1 Elementos personales.	7
1.3.2 Elementos Formales.....	8
1.3.3 Elementos Materiales o Reales.	8
1.4 Principales Clases de Seguro Marítimo.	10
Capitulo II.....	12
2.1 Clubes de Protección e Indemnización.....	12
2.2 El Mutualismo como Principio Básico de Funcionamiento de los Clubes.	13
2.3 Institucionalización de las Mutuas Marinas	13
2.4 Naturaleza jurídica.....	14
2.5 Características.....	15
2.6 Como se forman los Clubes.	16
2.7 Que Riesgos cubren los Clubes P&I.	17
2.8 Cuáles son sus límites.	19
2.9 Importancia de la suscripción al club.	20
2.10 Inclusión de los Clubes P&I en Ecuador.	21

CONCLUSIONES.....	24
RECOMENDACIONES	25
Bibliografía.....	26

RESUMEN

El presente Trabajo de Titulación trae información sobre los Seguros Marítimos, los cuales son necesarios dentro del comercio, debido a la necesidad que existe de proteger los tres elementos fundamentales dentro de una embarcación, que son El Barco, La Carga y Los Tripulantes, sin dejar de lado, cualquier daño que pueda ser causado por las pérdidas y el deterioro que los mismos o aquellos que lleguen a causar daño a la naturaleza, lo que intentamos demostrar es que con la Suscripción a los Clubes de Protección e Indemnización, podríamos lograr que estos tres elementos sean protegidos no solo por el derecho, sino también por los Clubes P&I como son conocidos internacionalmente, ya que en nuestro País Ecuador este aún no se encuentra regulado, debido a protección que brindan estos Clubes es que esta figura que debe ser incluida dentro de los Seguros Marítimos ya existentes en nuestro ordenamiento jurídico.

Palabras Clave: INDEMNIZACIÓN, SEGUROS, CLUBES, DERECHO MARITIMO, REGULACION, PROTECCIÓN.

ABSTRACT

This Degree Project provides information on Maritime Insurance, which is necessary within the trade, due to the need to protect the three fundamental elements within a vessel, which are The Ship, The Cargo and The Crew, without leaving aside, any damage that may be caused by losses and deterioration that they or those that come to cause damage to nature, what we try to demonstrate is that with the Subscription to the Protection and Compensation Clubs, we could achieve that these three elements are protected not only by the law, but also by the P&I Clubs as they are known internationally, since in our Country Ecuador this is not yet regulated, due to the protection provided by these Clubs is that this figure that must be included within of the Maritime Insurance already existing in our legal system.

Keywords: INDEMNITY, INSURANCE, CLUBS, MARITIME LAW, REGULATION, PROTECTION.

INTRODUCCIÓN

Dentro del Comercio Marítimo existen tres cosas muy importantes el barco, la carga y los tripulantes, pero dentro de lo que significa la comercialización y el uso de estos tres elementos lo que se relaciona con los tres no es solo la actividad sino también el “Riesgo”, ya que este implica el transporte, o traslado de la carga por las partes de las personas encargadas, los Seguros de Protección o Indemnidad también llamados Clubes de Protección que no son más que una asociación compuesta por propietarios de barcos para poder cubrir el riesgo, pero sobre todo la seguridad y bienestar de toda la embarcación además de los daños que pueda esta ocasionar al medio ambiente.

Nuestro País uno de los principales exportadores e importadores, de mercaderías y productos, es así que debido a la importancia que toma nuestro país con este tipo de actividades, nos vemos en la necesidad poder hacer esto posible lo que queremos demostrar es la importancia de la existencia de estos Clubes o Seguros necesarios en el comercio y navegación en alta mar, debido al riesgo que podría ocasionarse al momento del traslado no solo de la embarcación sino también de los daños a terceros que este caso sería el Medio ambiente.

En pocas palabras nuestra investigación tiene como propósito no solo demostrar la evolución del mismo, e importancia del Derecho Marítimo como fuente del Comercio, sino también la importancia de que estos tipos de seguros sean regulados, así como también que la suscripción a lo que internacionalmente se reconoce como Clubes de Protección P&E, ya que estos proporcionan una compensación que no solo ayudan a cubrir cualquier clase de daño como siniestros, arqueo bruto de las flotas y la exposición de riesgo a la que esta se enfrenta, así como cualquier tipo de multa de cualquier embarcación obtenga durante la navegación.

Capítulo 1

1.1 Antecedentes.

Cuando hablamos del Derecho Marítimo y de su existencia dentro del mundo jurídico es necesario remontarnos a la antigua Roma en donde los ciudadanos Romanos ya venían recopilando una serie de reglas y leyes que eran aplicadas dentro del comercio, el cual en su mayoría se ejercía en los puertos de todo el mediterráneo, y es de esta manera que lograron formar un imperio. En pocas palabras fueron los Romanos quienes construyeron una base sólida de instituciones jurídicas aplicables en el Derecho Naviero, las cuales se lograron formar gracias a las relaciones que tenían con otros pueblos navegantes a partir del cual se han podido elaborado las Constituciones Jurídicas vigentes en la actualidad, pero no son las únicas (Brito, 2012). De esta manera conceptos como el de la “locatio-conductio” (arrendamiento de servicios) son bases jurídicamente sólidas para esta rama del Derecho, este arrendamiento de bienes era el que regulaba las relaciones que surgían del Derecho Marítimo las cuales que han sido modificadas, pero que continúan vigentes de alguna manera dentro de la cotidianeidad de la práctica jurídica (Brito, 2012).

1.1.1 La “Locato-Conductio” como fuente del Derecho Marítimo.

La figura de la “locatio-conductio”(arrendamiento de servicios) de la cual nos referimos en líneas anteriores es una de las fuentes principales en cuanto a la regulación del Derecho Naviero especialmente en la entrega de mercancías, las cuales según estudiosos del derecho como Guzmán Brito mencionado por Fernando Valderrama en su artículo “Trabajo de ubicación-conducción de Transporte de la Carga” dice que podemos distinguir tres principales formas de “Locatio Conductio” que son: la “locatio-conductio navis”(llevar a cabo el arrendamiento de buques) “locatio-conductio navis et operarum magistri et nauticorum” (trabajadores de contratación de ubicación, y el capitán del barco y la construcción naval) y la “locatio-conductio operis vehendarum mercium” (trabajo de ubicación-conducción de transporte de la carga) (Valderrama, 2014).

Ahora bien en cuanto a la primera, tenemos lo siguiente la forma en la que esta operaba era que, el locator era el que tenía la responsabilidad de entregar la nave al conductor

y con la obligación correlativa de este de poder restituirla una vez transcurrido el término pactado, y por dicha utilización temporal el conductor tenía la obligación de pagar un precio al locator.

En cuanto a la segunda “*locatio conductio navis et operarum magistri et nauticorum*” podríamos decir que esta es más una variante de la primera “*locatio*”, en esta la nave se entregaba debidamente dotada, equipada y tripulada, lista para realizar la travesía marítima, y la última se asimila más a una “*locatio-conductio*” de la clase “*operis*” en ella el locator entregaba la mercancía, al conductor denominado “*dominus navis o exercitor*” que era quien asumía la obligación de alcanzar un resultado el cual restituir la mercancía en el sitio de destino (Valderrama, 2014).

1.1.2 Rodas y la primera Legislación Marítima.

Rodas era una Isla del Mediterráneo Oriental con una alta capacidad para el Comercio Marítimo, se dice que eran buenos comerciantes pero que además de esto contaban con una gran flota naval para ejercer el comercio siendo su fuente principal el Mare Nostrum, aquí aparece por primera vez la ley Marítima Rodia, en el siglo I a.C aproximadamente, el cual también era conocido como código en Bizancio, aquí podemos encontrar uno de los primeros antecedentes del Principio de Riesgo o de la Declaración de Riesgo, a los posibles daños ocasionados por una tormenta, refiriéndonos a la carga que la embarcación pudiera transportar, en mencionada ley se dictaba que, en caso de que fuera necesario se podía arrojar toda o parte de la mercancía al mar si la nave estaba en serio peligro, y el daño resultante esto se denominaba con “*echazón*”, este debía repartirse entre los propietarios del barco y los dueños de las mercancías, en la proporción y medida de las propiedades. (Chaín-Navarro, 2018).

1.1.3 El Medievo.

No fue sino hasta la época de la institución consular valenciana que el infante Felipe de Mallorca, tutor de Jaime III, creo en el año de 1326 el consulado de Mallorca en respuesta a la petición las autoridades municipales habían solicitado a la Monarquía el establecimiento de una jurisdicción marítima que fuera ejercida por dos prohombres, que recibirían el nombre de Cónsules, para que con su opinión que era denominada “*iuxta eorum arbitrium et legalitatem*”(esto quiere decir resolver según su

criterio y reflexión) resolvieran los conflictos surgidos del comercio marítimo. Lo que con esto pretendían era evitar los perjuicios que la lentitud y la complejidad de la justicia ordinaria ocasionaban en la resolución de los pleitos marítimos (Vallejo, 2018).

1.2 Contrato de Seguro Marítimo.

Los Contratos de Seguro Marítimo son uno de los más antiguos, pero también uno de los primeros en usar una Prima Fija en cuanto a los Seguros de Riesgo, es así que podemos encontrar sus orígenes en ciudades Italianas, se estima que por el comienzo del siglo XVI, pero siendo más precisos una de las primeras regulaciones normativas en donde apareció este tipo Seguro es en los edictos del año 1484 en Barcelona ,Edictos que se dice son la recopilación de muchos años de Derecho Consuetudinario. (Rincón, n.d)

Si nos centramos más en la práctica económica, el Seguro marítimo, junto con el Derecho Marítimo han pasado por varios momentos en la historia como hemos observado en líneas anteriores, tenemos a la “locatio conductio” en donde se protegía la mercancía , y se hacía que esta llegue a su lugar de desplazamiento, la Ley de Rodas en donde encontramos la primera aparición del Principio de Declaración de Riesgo, hasta la época del Medioevo, en donde por primera vez vemos que la forma de solucionar el problema es evitando los perjuicios y la lentitud en la resolución de pleitos marítimos aplicando el conocimiento del Juez y el Derecho Consuetudinario, este Principio de Declaración de Riesgo es fundamental y elemental del Seguro Marítimo, y para que este pueda ser aplicado es necesario que exista un tipo relación jurídica entre la persona que se beneficia del seguro y el bien asegurado.

Es esto lo que en pocas palabras conocemos como el “interés asegurable”, el cual se utiliza para impedir que la Póliza de Seguro se tome como una forma de apostar sobre la pérdida de la propiedad ajena (la mercancía),por ejemplo: existe un interés asegurable siempre que la persona esté en situación de beneficiarse de la llegada sin novedad del buque o de las mercancías, o que pueda sufrir perjuicio alguno como resultado en la pérdida en pocas palabras lo que se trata de hacer es impedir que se emplee algún beneficio sobre evaluado de dichos contratos.

La necesidad de asegurar bienes contra consecuencias económicas ha llegado a ser una característica fundamental de la sociedad moderna, en especial aquellos bienes que

tienen un valor considerable tales como son los buques productos básicos manufacturas o instalaciones industriales.

Es así como el propietario de cualquiera de esta antes mencionada se ve en la necesidad de contratar una cobertura que proteja las mercancías, buques o incluso aquellos terceros para lo que aún no está regulado dicha protección como sería la naturaleza, y la naturaleza no tiene seguro. De esta manera el asegurador y las diferentes empresas que brindan este tipo de protección han proporcionado muchos recursos financieros para la construcción de buques además de instituciones bancarias que participan en la compra y venta documentaria de las mercancías.

Es por eso que el contrato de seguro marítimo es un elemento muy importante de seguridad financiera, el cual se necesita para que el riesgo de accidente, o durante el transporte no constituya un factor inhibitorio ya sea nacional o internacionalmente(Conferencia de las Naciones Unidas, 1982).

1.2.1 Seguros Marítimos existentes en el Ecuador.

- **Seguro de Carga Terrestre:** como su nombre mismo lo dice este tipo de Seguro cubre aquellas eventualidades que puedan tener lugar mientras la carga se está transportando. En pocas palabras, cubre lo que pueda suceder cuando la carga está a bordo del transporte terrestre, pero también cuando esta es manipulada por otro tipo de vehículos. Su Cobertura cubre desde robos, hasta daños por colisión. (Cámara Marítima del Ecuador ,2021)
- **Seguro de Carga Marítima:** este tipo de seguro cubre la parte del viaje que sucede en el mar hasta puede llegar a cubrir el siniestro si la carga se encuentra siendo transportada en avión tiene cierta similitud con el anterior solo que esta cubre la carga internacionalmente dentro de la Cobertura encontramos daños producidos por la carga o descarga del contenedor, mal tiempo, y la piratería (Cámara Marítima del Ecuador , 2021)
- **Seguros a todo Riesgo:** ofrece una de las mayores coberturas y protege frente a una amplia gama de factores externos. En general, este tipo de seguros cubre la mayor parte de daños y pérdidas físicas se aplica normalmente a lo que las mercancías generales o aprobadas previamente por las aseguradoras. (Cámara Marítima del Ecuador , 2021)

1.3 Quienes intervienen en un Contrato de Seguro Marítimo.

Podemos definir al contrato de Seguro Marítimo como, aquel en el cual un asegurador, se obliga con otra persona a la cual llamaremos asegurado a hacerse cargo asumir las consecuencias económicas que ocasionará un riesgo marítimo, dicho riesgo se cubre con la indemnización antes pactada y la forma en la que este se hace cargo es pagando la contraprestación de una cantidad de dinero a la cual se denomina “Prima” (David, 1974).

1.3.1 Elementos personales.

Evidentemente y según lo que hemos mencionado las partes que van a intervenir en un contrato de seguro marítimo son el Asegurado y el Asegurador, con el primero nos encontramos con el asegurado que no es más que la persona beneficiaria y titular del interés del riesgo en la cual su propiedad experimenta un perjuicio de tipo patrimonial y es la persona que contrata por sí mismo y directamente con el asegurador así lo menciona el artículo 3 del Decreto No 1147 “se considera asegurador a aquella persona jurídica autorizada legalmente para operar dentro del Ecuador” (Decreto 1147, 1963).

La Figura del Beneficiario aparece como la persona a la que se debe pagar la indemnización por la consecuencia económica que ocasionó el riesgo, aquel con el interés y la titularidad de este, pero cabe recalcar que el beneficiario no tiene derecho a lucrarse más allá de lo que ha contratado con el Asegurado.

Hay tratadistas como Gabaldón García Y Ruiz Soroa (2006) que toman la figura del beneficiario del seguro como un acreedor con una garantía real o más bien una tercera persona totalmente distinta del tomador y del asegurado, pero esto es frecuente más en los seguros de vida y accidentes, pero es muy raro y casi poco frecuente que esta figura se dé dentro de los contratos de seguro marítimo es más bien como un tercero desinteresado, pero que se vio perjudicado por el riesgo.

El Asegurador por otro lado, es la persona que asume el precio de la Prima y es el que asume las consecuencias patrimoniales que ocurrieron con el siniestro que le hubieren ocurrido al asegurado, la Ley de Seguros en su artículo 1 menciona que “el asegurador,

se obliga, a cambio del pago de una prima, a indemnizar a la otra parte, dentro de los límites convenidos (Decreto 1147, 1963).

1.3.2 Elementos Formales.

El elemento formal de todo contrato de este tipo es la póliza de seguros, que no es más que el instrumento probatorio del contrato, pero no necesariamente el único, ya que existen otro tipo de medios de prueba, como la confesión del asegurador de aceptar la posición del asegurado por cualquier otro tipo de medio que no sea escrito, dicho de otra manera el asegurador está obligado a entregarle la póliza al asegurado, pero dentro del derecho marítimo y la práctica que se llevaba antiguamente la falta de esta no hacía que este sea inválido.

Lo opuesto a esto, lo menciona cuando se dice que para que dicho contrato sea válido es necesario que conste por escrito la firma de las personas intervinientes en el contrato, ya que se considera a esto como un elemento de forma, que no podría tomarse como una prueba de existencia la falta del mismo, las tradiciones en las legislaciones europeas mencionan la importancia de este debido a que es considerada un elemento de valor constitutivo del contrato.

1.3.3 Elementos Materiales o Reales.

Podemos decir que los elementos de tipo material dentro del Contratos de seguros y mas importante son tres: El interés, El Valor y el Riesgo, de los cuales hablaremos a continuacion.

El Interés.

Cuando hablamos de interés nos referimos a la determinación exacta del valor el cual tendrá por objeto en el Contrato de Seguro que no son solo el buque, la mercancía, y el flete sino más bien el valor y el interés que dicha persona tiene sobre estos.

Rodiere-Lureau (n.d) lo entiende más bien como aquel que se da a causa de contenido económico, pero hablando jurídicamente es más bien la propiedad, posesión, obligación o custodia; los cuales poseen como mencionamos un valor jurídico y económico por su naturaleza misma, pero el objeto del seguro en sí es el

interés más no la cosa, en este punto el buque puede estar asegurado por su propietario, pero también el acreedor como garantía de su crédito, ya que el objeto de cada uno de estos es diverso. (Lureau, n.d)

Para que se pueda asegurar esta parte material del Contrato de Seguro como lo es el interés, es necesario que reúna características como poseer un contenido económico, y un interés legítimo lo cual quiere decir que jurídicamente se encuentre reconocido, que sea posible su protección, además de ser moralmente y posible, por último que no vaya a ir en contra del orden público, lo contrario a esto sería el tráfico de drogas, armas de contrabando, etc.

Lo que puede ser objeto asegurable dentro de un Contrato de Seguro, se encuentra regulado en el Código de Comercio vigente menciona en su artículo 1175 que El asegurado debe justificar su interés asegurable en todo momento, especialmente en la época en que ocurra la pérdida o daño de la cosa asegurada, y sobre los objetos que pueden ser objeto de seguro están el casco, la nave, el buque, víveres, etc (Código de Comercio, 2019).

El valor.

Este es el elemento que complementa el interés asegurado en cuanto al contenido patrimonial, se trata del interés económico, el cual se transmite en el interés que posee el bien para satisfacer una necesidad económica, además de este aparece el valor o capital asegurado que es lo que el asegurado desea cubrir y que es la decisión y lo que se acordó en la póliza y que el asegurador se compromete a pagar en caso de cualquier siniestro, en todo contrato de seguro es necesario que el valor real se fije en diversos momentos el valor inicial, de cobertura y final el cual ocurre en el siniestro.

En el caso del Seguro Marítimo se adopta el valor asegurable inicial en el momento en que se firma la póliza, así como también el momento en el cual el asegurado comienza a correr el riesgo, este obedece a la consideración de lo que sería el viaje y el momento en que se transporta cualquier tipo de carga.

El Riesgo Marítimo.

También se conocido como riesgo del mar o en el mar, se encuentra conectado directamente con la navegación, es un elemento esencial del Seguro Maritimo, ya que cuando ocurre el siniestro se da lugar a la compensación, de la cual el beneficiario sale favorecido el Art. 698 del código de comercio dice que En defecto la estipulación contractual o norma legal, la cobertura y los riesgos empezarán a correr por cuenta del asegurador inmediatamente después de que se perfeccione el contrato(Código de Comercio, 2019).

1.4 Principales Clases de Seguro Marítimo.

Seguro de Cuentas por Terceros: es muy usual que quien contrata no tenga interés jurídico económico por lo que se denominen de esta manera “seguro por cuenta de terceros”, es aquel que al señalar que el solicitante del seguro se encuentra obligado al pago de la prima desde el momento en que se celebra la suscripción del contrato(Decreto 1147,1963).

Seguro sobre Buques: También conocido como seguro sobre cascos según el Decreto 1147(1963):

- El casco y la quilla de la nave, armada o desarmada, ya sea que esta se encuentra cargada o no; sea que esté fondeada en el puerto de su matrícula o su armamento, sea que vaya navegando sola o en conserva;
- La construcción que forma parte de la nave
- El armamento o artillería del barco;
- Vituallas, colchones y más.
- El valor monetario del seguro
- Las cantidades dadas a la gruesa.
- La vida y la libertad de los hombres de mar y los pasajeros
- Las mercaderías cargadas en general.

Seguro sobre Mercancías: este será sobre nave designada; o sin determinarse en el Art. 1181 del Código de Comercio (2019) dice que En el seguro sobre mercancías o carga, no será necesaria la individualización precisa del asegurado, pudiendo contratarse este por cuenta de quien corresponda(Codigo de Comercio, 2019).

Póliza Flotante: esta clase de seguro donde es la que se encaja de cubrir los riesgos que se puedan dar sobre mercancías indeterminadas que forman parte del viaje dentro de un barco, de esta manera se asegura todo lo que se encuentre dentro de este, de la misma manera deberá expresar el capital máximo que el asegurador acepta garantizar para cada viaje o fletamento.

Capítulo II

2.1 Clubes de Protección e Indemnización

En cuanto los Clubes de Protección e Indemnización podemos ver sus primeros antecedentes a principios del siglo XVIII en Inglaterra, que fue en donde se aprobó una Ley aprobaba el monopolio del Seguro de Casco solo para dos Compañías ubicadas en Londres, en ese tiempo solo eran la “London Assurance” que en español sería “Garantía de Londres” y el denominado “The Royal Exchange”(El intercambio real) y también a aquellos miembros individuales del Lloyd’s.

Inicialmente esto no era permitido a ninguna otra compañía, refiriéndose a poder proveer esta cobertura, por lo que los armadores se vieron obligados y en la necesidad de suscribir eguros solo con estas entidades, sin que se les permitiera ejercer influencia alguna sobre las tarifas que en ese momento se aplicaban (Toledano, Roqueta, Hernández, 2011).

Inicialmente este tipo de Clubes se concebían como Mutuas Protectoras a los armadores y por los daños que sufrían las embarcaciones, fue de ahí en donde se dio la primera denominación a estos Clubes como Clubs Mutualistas de Casco. Pero no es sino hasta el siglo XIX que se extendió a la indemnización de los armadores no son más que aquellas personas naturales o jurídicas que ya sea este propietario o no de la nave es el que percibe las utilidades y soportar todas las responsabilidades, y por responsabilidad se refiere a aquellos daños de las cargas, las personas o al medio ambiente, o también podríamos decir a los tres elementos que integran el contrato de Seguro Marítimo y en este caso la naturaleza sería el tercero afectado (Toledano, Roqueta, Hernández, 2011).

El Colombiano Javier Andrade Franco los define como:

“Asociaciones o cooperativas de armadores y propietarios de buques que se asocian bajo un esquema mutual sin fines de lucro, con el propósito de cubrir colectivamente las reclamaciones y responsabilidades en que puedan verse incursos, atomizando de esta manera las consecuencias adversas que surjan como consecuencia de la realización de un evento riesgoso propio de la actividad marítima que ejecutan.” (Zárate, 2006)

2.2 El Mutualismo como Principio Básico de Funcionamiento de los Clubes.

Los Seguros P&I son ofrecidos por una asociación de ayuda mutua de tal manera que el asegurado, toma también el papel de asegurador de sus propios riesgos de esta manera se entiende que al estar suscrito a estos también comparte a manera de mutua la suerte de los demás socios, es de esta manera que sé en el Principio Mutualista, lo que nos hace preguntarnos: ¿En qué se funda este Principio o cuál es el fin de este Principio? Pues bien, cada miembro perteneciente a esta paga una cuota determinada la cual será su contribución al fondo que se comparte en común.

Haciendo así la idea de que este fondo aportado por todos los integrantes sirvan para cubrir poder las pérdidas producidas por cualquier tipo de riesgos, por otro lado, la mutualidad tiene como premisa el principio de no ganancia, lo cual quiere decir que como existe en principio una decisión de aportar y reunirse a ser parte de estos Clubs, la idea es que no hay una ganancia de tipo lucrativa sino más bien que todos se beneficiaron de la cuota debido a que estas sirven para cubrir dichas pérdidas.

2.3 Institucionalización de las Mutuas Marinas

En cuanto a la institucionalización de las mutuas marinas tenemos como antecedentes de estas la legislación inglesa que fue en principio la creadora de estas, pero también podemos encontrar referencias sobre estas en el siglo VI en lugares como en Babilonia, legislación Romana e Italiana, pero toda su institucionalización corresponde al Derecho Ingles en el siglo XVII que fue donde comenzó esta organización.

Es así que podemos encontrar Hull Club como una de las primeras asociaciones en brindar una protección de Casco esto ocurrió hasta aproximadamente 1824, pero aun

existía cierto tipo de monopolio por ser los únicos en brindar este tipo de servicio es así que se intentó corregir esto con la inclusión de la Cláusula de abordaje o Collision Clause, más conocida en el mercado de los seguros ingleses como Runing Down Clause (R.D.C.), esta se cubría el caso de abordaje dando fin a la problemática(Prados, 1979).

2.4 Naturaleza jurídica.

Podríamos decir que en cuanto a la naturaleza jurídica de los Contratos de Seguro, estos comparten las mismas características, e incluso la misma esencia de los contratos de seguro que comúnmente son estudiados y puestos en práctica, de esta forma el contrato de seguro, lo que nos trae la pregunta de ¿Cuál sería la naturaleza jurídica de los Clubes P&I?

Para traer un poco a consideración lo que significan o el significado de la naturaleza jurídica de este tipo de contratos para Mario Velázquez Sierra(2000) este es un tipo de contrato diferente y que posiblemente este tipo de contratos van más en la idea de poder suscribir un tipo de contrato en el que las personas deben cumplir una serie de actos que no son corrientes en otros actos jurídicos como por ejemplo el hecho de hacer una solicitud, a una persona determinada la cual lleva el nombre de asegurador la cual oferta un servicio para ser contratado (Pag,157).

Por otro lado, el Código de Comercio nos menciona que el Contrato de Seguro un tipo de contrato en el que una de las partes llamada asegurador se obliga a cambio del pago de una Prima a poder indemnizar al asegurado perdida que este llegara a sufrir por culpa de un incierto(Código de Comercio, 2019).

Así también Toledano, Roqueta, Hernández (2011) en su artículo el seguro marítimo. Especial referencia a los clubs de protección e indemnización, nos dice que un contrato de seguro marítimo es principalmente y consecuentemente bilateral, sinalagmático, oneroso, aleatorio, de tracto sucesivo, formal y por decisión, por consecuencia al momento en que el asegurado y asegurador pactar este tipo de contrato se encuentran ambos obligados mutuamente, y así mismo se reflejan las obligaciones independientes que cada uno tiene (Pag,200)

Dicho en cuanto a la naturaleza de los Clubes de Protección e Indemnización a a parte de que la legislación inglesa que es el principal antecedente de la formación de estos

clubes, y que como hemos visto anteriormente este tipo de clubes opera a manera de Mutuas, en la cual operan socios o miembros, que por su forma de constitución podríamos decir que existe una *Afettio Societatis*, podríamos hablar de un tipo de compañía limitada, pero sin capital dividido en acciones, este tipo de compañía existe sin fines de lucro, debido a la ausencia de capital inicial y bajos costos de constitución(Gower,1979).

2.5 Características

Existe cierta similitud con los seguros, pero no poseen características idénticas se habla de que funciona como un seguro debido a lo que su intención al momento de crearlo tiene una gran similitud con la prima del seguro, pero en este tipo de entidades Mutualistas, se entiende que funcionan a manera de una cooperativa grupal la cual se formó de manera solidaria, por lo que dicho que prevalece el interés de cada una de las personas que forman parte de estos clubes, las cuales se acoplan perfectamente a la constitución de asociaciones o un tipo de asociación.

La ley británica clasifica los contratos de seguro como "Ubérrimas Fidei"(Máxima de Buena Fe) o "Utremely Integrity"(Máxima integridad). Estos contratos se basan en la máxima confianza, en este contrato, el asegurado debe representar honestamente el riesgo asegurado y declarar que puede afectar el riesgo o la determinación del asegurador. Las circunstancias que rodean la determinación de las primas, en el caso de un incumplimiento genuino de esta obligación, las sanciones impuestas por la ley inglesa son definitivas: **el contrato se cancela**. Además, en el caso de que el incumplimiento de contrato provenga del asegurado, el asegurador no solo puede quedar exento de la obligación de indemnización, sino que también puede retener las primas pagadas hasta el momento(Emma Ríos de More, 2020).

Es así que en cuanto a su conformación sería jurídica societaria sin fines de lucro, ya que como anteriormente se mencionó la finalidad es contra las contingencias, pues el dinero que es entregado a la asociación suele ser generalmente por cuotas anuales, a manera que la reinversión de este dinero alcanza rentabilidad incrementando así de esta manera su patrimonio.

Este ente autónomo jurídicamente hablando sería una persona jurídica por lo que su patrimonio es diferente al que posee cada uno de sus miembros por lo que en las

legislaciones que se aplican este tipo de Clubes tales como Inglaterra que es de donde surgen estos principalmente, por lo general las personas que pertenecen a estos son dueños de buques, armadores su permanencia en estos no es transmisible, puesto que cuando la persona fallece se extingue esta permanencia, así mismo no existen limitaciones en cuanto a la cantidad de personas que pueden estar suscritas a estos.

Es así que Coeption Hill menciona que este tipo de organización sin fines de lucro tienen una similitud en cuando a la responsabilidad de un asegurador, pero no a diferencia de los seguros este si cubre el riesgo que compañías como los Lloy's no cubriría (Prados, 1979).

2.6 Como se forman los Clubes.

Para su funcionamiento debemos enfatizar que se forman básicamente de tres partes muy importantes y fundamentales para el desarrollo de estos, y es que tienen una similitud muy a las sociedades mercantiles capitalistas, debido a su estructura, y sus poderes de decisión y organización tenemos según Toledano, Roqueta, Hernández (2011):

- **Directores:** Al ser una asociación de tipo mutualista, los miembros pertenecientes a estos son los encargados de elegir a los directores por un periodo de administración de más o menos tres años, al igual que las sociedades esto se elige por votación con la presencia de la mayoría de sus miembros, dentro de las responsabilidades que debe cumplir cada uno de ellos se encuentran el diseño de crear políticas que ofrezcan coberturas a sus miembros tales como la implementación de primas, y reservas. (Pag, 211-212).
- **Administradores:** Estos en cambio son designados por los directores o las entidades legales formadas y contratadas para este tipo de funciones, entre las principales facultades se encuentran el funcionamiento de las políticas y la designación de corresponsales (Pag, 212)
- **Corresponsales:** Están ubicados en los puertos alrededor del mundo son estos los que atienden, y asesoran legalmente, y hasta de manera comercial a los miembros cuando uno de estos lo requiere, ya que poseen por lo general una extensa experiencia en manejo de clubes (Pag, 212).

De la misma manera tenemos que para su conformación además de las tres principales están las siguientes:

- **El nombre:** que puede ser cualquier denominación, pero con la palabra “limited” al final de esta.
- **Escritura de constitución:** como habíamos dicho debido a su semejanza a las sociedades este debe tener una escritura o minuta de constitución, aquí se incorporan cláusulas que servirán para el manejo del mismo, debe ser público.
- Estatuto de la compañía que es el que acompaña la escritura de constitución
- Reglamento.
- Condiciones de aceptación.
- **Cuota de suscripción al Club:** las cuales están divididas en dos o pueden ser dos: las cuotas iniciales las cuales se aportan al inicio del año y las segundas que suelen ser solicitadas de manera específica puesto que la cuota de estos es anual como anteriormente hemos mencionado.
- Póliza, que es más bien un certificado de ingreso al club debido a que este no emite pólizas de seguro.
- Tiempo o periodo de membresía, la cual por lo general se hace cada año.

2.7 Que Riesgos cubren los Clubes P&I.

Para poder analizar el tipo de cobertura que brindan este tipo de Clubes es necesario comenzar diciendo que principalmente se encuentra ligada íntimamente al riesgo, debido a la importancia y comparación que hemos tomado con la ley británica es necesario que tomemos en cuenta que recientemente dentro del contrato de seguro que entró en vigor el 8 de octubre se encuentra la obligación de "divulgación" que ha provocado un extenso litigio en el Reino Unido, al establecer conexiones entre asegurados y aseguradores y asu vez los reaseguradores de estos(Manzano, 2017).

Cuando estaba en vigencia Marine Insurance Act 1906, el deber de declaración del riesgo recaía exclusivamente en el tomador, el cual tenía la obligación de informar al asegurador sobre cualquier “circunstancia material” que haya ocurrido y que el

tomador conociese o debiese conocer antes de la suscripción del contrato. Por otro lado, la “Circunstancia material” se definía en la Ley como cualquier circunstancia que pudiese influir en la fijación de la prima por un asegurador prudente o que pudiese tener influencia en la decisión del asegurador de cubrir o no el riesgo.(Manzano, 2017)

Lo cual quiere decir que cuando nos referimos a seguros o a clubes de protección lo que principalmente se busca cubrir él es riesgo a los que estos se encuentran expuestos, en cuanto a los Seguros en la Legislación Ecuatoriana tenemos que el Código de Comercio da cierta protección a los riesgos que puedan ocurrir durante el transporte de mercaderías:

“Art. 1171.-Los seguros marítimos tienen por objeto indemnizar al asegurado respecto de la pérdida o daño que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una travesía marítima, fluvial, lacustre, o en canales interiores, incluyendo o no riesgos durante tramos relacionados con otro tipo de transporte”(Código de Comercio, 2019).

En pocas palabras el seguro que ofrece la legislación ecuatoriana es de una “universalidad de riesgos” según lo que ambas partes estipulen dentro de contrato de seguro y hechos que pueden ser nominados como tales con motivo de la transportación. Sobre ese criterio el Código de Comercio (2019) señala que este seguro abarca los riesgos del transporte, pero este no los especifica así, que no podemos saber qué es lo que realmente incorpora la palabra riesgo dentro de la legislación, el cual como sabemos siempre debe ser un hecho futuro e incierto para que pueda ser denominado de esta manera.

La cobertura que ofrecen los Clubes P&I van más allá de “generalizar” el riesgo o lo que abarca el término, lo cierto es que la suscripción a este tipo de clubes constituyen un nivel de importancia legislativa y de fuentes de derechos que van desde aquellos que usan la embarcación hasta los daños causados a terceros que en este caso sería la naturaleza y todo lo que un siniestro podría causar respecto al momento en que se navegaba a continuación señalaremos cuáles son los principales riesgos que cubre una suscripción a Clubes P&I:

1. Coberturas para los armadores:

- Pérdidas causadas por colisionar con otro buque, ya sea este daño causado por la misma hacia al buque, daño en la carga que se transportaba, en el caso que exista alquiler la pérdida de este, gastos de avería y salvamentos
- Choque contra objetos fijos.
- Responsabilidad que deriven en la contaminación de las aguas
- Reclamos por lesión, enfermedad y muerte, ya sea de los tripulantes, pasajeros o daños a terceros
- Gastos de cuarentena y desinfección
- Responsabilidad derivada de contratos de remolque

2. Cobertura para fletadores.

- Responsabilidad legal, contractual de poder indemnizar al armador por los daños ocasionados.
- Gastos de salvamento en relación con el flete.
- Pérdida o daño que cause el combustible
- Contaminación

Otros daños como accidentes de trabajo, gastos de repartición médicos, hospitalización y demás relacionados con estos.

2.8 Cuáles son sus límites.

Hemos revisado varias diferencias entre lo que son los Seguros Marítimos y los Clubes P&I, pero según la doctrina aún se debate sobre su cobertura, y en muchas legislaciones se lo conoce de esta manera, pero en cambio hay otro que dicen que este es más un seguro de indemnización, ya que el seguro de indemnización opera respecto al responsable del daño, siendo requisito para el cobro de la indemnización, el pago previo a la víctima (Linaza La Calle, Javier, 2003).

Por otro lado la navegación negligente se considera un límite a la aplicación de este tipo de coberturas debido a que no se aplican los cuidados básicos al momento de navegar, en este sentido podemos mencionar al abordaje como un tipo de navegación negligente en el cual es provocado por un tercero y que en nuestra legislación se conoce como colisión. Así también tenemos el hecho del riesgo que significa que un buque que no se encuentre en condiciones para navegar realice esta actividad es culpable de los daños que cause, pero sobre todo aquí no se aplicaría en ningún momento la indemnización, de la misma manera encontramos al cambio de ruta, otro tipo de limitación se da en el Derecho estadounidense con los denominados Special entries (concurrente especial) los cuales al momento de la suscripción a clubes solo dan cobertura a ciertos casos.

2.9 Importancia de la suscripción al club.

Como mencionamos desde un principio nuestro país es uno de los más importantes en cuanto a actos de comercio se refiere, y de hecho realizar cualquier tipo de las actividades que hemos mencionado no solo prioridad de nuestro estado, sino también de responsabilidad internacional, de la misma manera hemos visto desde un principio que aun sin existir todo el tipo de tecnología y avance de la misma antiguas civilizaciones nos dan pautas para poder solucionar los riesgos que puedan ocurrir durante el desarrollo de la navegación, gracias a esto es que podemos ver como surgen las aseguradoras, y sobre todo la legislación para poder regular el uso de las mismas.

Pero si bien es cierto cuando se menciona que el contrato de seguro cubre los “riesgos” existe cierta incertidumbre de hasta donde llegan a cubriese este tipo de riesgos, y los daños que este llegará a causar no solo a los elementos importantes al momento de la navegación sino también a los daños ambientales a los que se expone la naturaleza al momento de que ocurra algún siniestro.

La importancia de estos Clubes P&I no es solo la forma en la que se constituyen sino que en su mayoría este si cubre daños ambientales y daños a terceros, lo cual no solo sería dentro del territorio nacional sino también internacional debido a que existen muchos de estos clubes a nivel mundial.

Los Clubes P&I, no solo depende de lo que el riesgo signifique sino más bien la importancia del negocio, pero sobre todo las actividades que se realizan, por medio de

los fletadores, propietarios o armadores, ya que dentro de este existen actividades que van mucho más allá del deber de cuidado, no solo de la persona sino también del medio ambiente.

Otra ventaja es que en los seguros mutuales los miembros pertenecientes no están sujetos al pago de una prima fija, sino que deben pagar una contribución al inicio de la renovación de cada año, e incluso incrementarse en el propio transcurso del año póliza en dependencia de la cuantía de los daños que se llegarn a producir.

Caso contrario los seguros a prima fija sí se paga una cantidad previamente pactada que es, en principio, invariable. Además la exigencia del pago previo en los seguros a prima fija pueden cubrir también seguros de responsabilidad, sin embargo, en tales casos no se exige desembolso alguno por parte del asegurado, exigencia que es requisito para los Clubs de P & I como manifestación de los seguros mutuales(Dagniselys Toledano,Marlene Roqueta,Suset Hernández, 2011).

Además de que estos brindan un tipo cobertura que va desde el punto de vista legal hasta el médico, en cuanto a los diferentes riesgos que ocurran en el comercio, o traslado por medio del mar.

2.10 Inclusión de los Clubs P&I en Ecuador.

Es importante señalar que hemos dado muchas definiciones sobre lo que son contratos de seguros e incluso los contratos de seguros reconocidos dentro de nuestra legislación ecuatoriana, pero antes es necesario mencionar que en cuanto a los antecedentes que posee nuestro país para poder implementar este tipo de Clubs sean analizados uno a uno.

1. Por un lado, tenemos el reconocimiento tanto jurídico como doctrinario de los seguros. Los cuales pueden ser marítimos y terrestres el cual está reconocido en nuestro vigente Código de Comercio (2019), pero el problema de este no es solo la indeterminación del riesgo o hasta donde puede cubrirse cualquiera que sea el tipo de riesgo, sino que además no existe una diferencia entre seguro marítimo y transporte marítimo, y se ve a este solo como una institución más de nuestra legislación, que merece ser estudiada, y que se ha de dejado de implementar en muchas clases de derecho no solo en las universidades, sino que la gran demanda de necesitar abogados que se dediquen al Derecho

Naviero, lo cual se encuentra totalmente escaso, debido a que poca es la aplicación legal de este, al igual que la es muy escasa jurisprudencia.

2. El Código de Comercio nos menciona que pueden ser objeto de seguro marítimo nada más las mercancías que se encuentren siendo transportadas dejando de lado cualquier siniestro que pueda ocurrir a terceros, teniendo en cuenta esto quiere decir que la póliza de seguro solo cubre a fletadores durante el comercio marítimo.
3. El Art. 1174 nos menciona que toda persona que tenga un interés económico en que el objeto asegurado no sufra daños, deterioros o pérdidas como consecuencia de un siniestro, mientras corra los riesgos de la operación marítima, y que ese interés afecte directamente a su patrimonio o a determinadas obligaciones suyas con relación del objeto asegurado. Se entiende que una persona tiene interés en una travesía marítima cuando ella está en cualquier relación legal o de tenencia con respecto a los bienes expuestos a la travesía marítima.
4. Por otro lado, la Constitución de la República reconoce los derechos, libertades y garantías de las personas; establece la nueva organización nacional y el régimen de competencias de todas las instituciones y autoridades del poder público.
5. La Constitución de la República, en el artículo 71 establece que: “La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos (Constitucion de la República del Ecuador , 2008).
6. La P&I instrumentada como cláusulas usada en legislaciones como la española para la navegación fluvial o interna de un país, la consiste en la imposición de esta cláusula dentro del contrato de seguro marítimo a prima fija.
7. Si bien es cierto hemos mencionado los daños a terceros, cuando existe riesgo en el transporte de mercaderías, riesgos que no pueden preverse, hemos dejado a un lado que la naturaleza posee derechos, y cuando existe un derramamiento de combustible, específicamente no existe, institución más que el Ministerio de Ambiente para poner medidas coercitivas, pero con la implementación de los Clubes P&I hablamos de ir más allá de las necesidades que pueda cubrir una póliza de seguros, o una prima. Las ofertas de mercado ecuatoriano

excluyen “La vida y la libertad de los hombres de mar y pasajeros”, pero los Clubes P&I si poseen cláusulas que se implementan para la protección de daños a terceros.

- 8.** Por último, permite a la aseguradora incluir esta cláusula dentro de sus contratos mejorando su posición competitiva en el mercado de los seguros, y ofreciéndole una protección eficaz y real al propietario o armador del buque ecuatoriano.

CONCLUSIONES.

Si bien es cierto hemos mencionado la parte doctrinaria y legislativa de los contratos de seguros marítimos, la forma en la que estos operan, y sus elementos importantes, nuestra legislación es muy amplia en cuanto a la celebración de contratos de cualquier naturaleza y si nos referimos específicamente a la existencia de Seguros Marítimos, estos operan de la misma manera que muchos otros contratos, a parte no existe más que un tanto de limitación en cuanto a la protección que se puede lograr con este tipo de contratos.

Una parte que consideramos importante dentro de la legislación ecuatoriana e incluida hace ya un tiempo, que son los derechos de la naturaleza, en parte el estado es el encargado de poder proporcionar formas en las cuales se puede y se debe proteger los derechos de la naturaleza los cuales desde el reconocimiento de esta como sujeto de derecho ha creado y sigue creando controversia jurídica, en el sentido de que se hace todo lo posible para poder implementar un “Buen Vivir”, lo cual también sugiere que dentro de la escasa y limitada aplicación sobre Derecho Naviero, se vayan creando recursos legales necesarios para que terceros afectados como la naturaleza puedan ser protegidos de cualquier siniestro, como lo es el caso de los fletadores y lo que cubren los Clubes P&I cuando dicen que se cubre la “Pérdida o daño que cause el combustible” (ver 2.7)

En cuanto a las mutuas antes mencionadas podemos decir que es la única característica principal, pero sobre todo que diferencia los Clubes de los Contratos de Seguro, pero también es importante volver a mencionar que la cobertura que se menciona en la ley es limitada a diferencia de la ilimitación en coberturas y tipo de coberturas que pueden favorecer los Clubes de Protección e Indemnización, que va más allá de la protección a la mercancía, sino que más podríamos decir que con esta suscripción a Clubes podemos proteger por completo los tres elementos principales, por ultimo debemos concluir en que la finalidad del Club es el riesgo sobre el mar.

RECOMENDACIONES

- Existe mucha modernidad en cuanto a la necesidad de crear leyes como la ley de extinción de dominio a la cual el Ecuador recibió sugerencia de otros de Estados motivando a la creación de la ley, lo cual implica que para que la legislación interna funcione es necesario a adoptarse de las recomendaciones y sugerencias que impliquen un mejor nivel de vida social.
- Tenemos una ley actualizada, pero la ley sigue siendo escasa en la implementación de contratos de seguros, que dentro de comercio funcionan de forma limitada, puesto que solo se regula y protege lo que menciona la ley, de esta manera podemos decir que lo que se regula dentro del Código de Comercio tanto vigente como antiguo es el TRANSPORTE DE MERCANCIA.
- La seguridad también es muy importante, la suscripción y creación de Clubes, eliminan esa barrera de que la seguridad solo sea regulada dentro de la legislación nacional, ya que estos nos abren la oportunidad de que al existir regulados dentro de la legislación más países que se manejan de la misma manera en cuanto a la protección que brindan los clubes puedan tener la seguridad de poder no solo introducir mercaderías sino también la seguridad de protección que estos ilimitadamente ofrecen y por su puesto la comercialización va resurgir más.
- El Ecuador posee una facilidad para la creación y libertad de asociación que si bien es cierto también tiene que ver con la libre empresa, se debería permitir la forma y creación de Clubes de Protección e Indemnización.

Bibliografía.

- Brito, A. G. (28 de Febrero de 2012). El Derecho Romano como elemento de la Cultura Jurídica de nuestros días. (U. d. Andes, Ed.) *Revista de Derecho Privado*(47), 12-14. doi:ISSN 1909-7794
- Cámara Marítima del Ecuador . (2021).
- Chaín-Navarro, C. (20 de Noviembre de 2018). Rodas y la primera Legislación Marítima. Recuperado el 28 de Mayo de 2021, de <https://blogcatedranaval.com/2018/11/20/rodas-y-la-primera-legislacion-maritima/>
- Código de Comercio. (2019). Seguro Marítimo. Recuperado el 1 de Agosto de 2021, de https://www.supercias.gob.ec/bd_supercias/descargas/lotaip/a2/2019/JUNIO/C%C3%B3digo_de_Comercio.pdf
- CÓMO FUNCIONA LLOYD'S ESTRUCTURA DEL MERCADO. (2011). Recuperado el 23 de Junio de 2021, de https://www.lloyds.com/~media/files/lloyds/offices/spain/guia_rapida_2011.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas. (1982). Aspectos Jurídicos del Contrato de Seguro Marítimo. Recuperado el 23 de Junio de 2021, de https://unctad.org/es/system/files/official-document/c4isl27rev1_es.pdf
- Dagniselys Toledano, Marlene Roqueta, Suset Hernández. (1 de Agosto de 2011). El seguro marítimo. Especial referencia a los Clubs de Protección e Indemnización. Recuperado el 16 de Agosto de 2021, de https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-91/el-seguro-maritimo-especial-referencia-a-los-clubs-de-proteccion-e-indemnizacion/#_edn51
- David, I. P. (1974). “Perspectivas del Seguro”. *Cuarta* . Madrid, España: Mapfre. Recuperado el 1 de Agosto de 2021
- Decreto 1147. (7 de Diciembre de 1963). Legislación sobre el Contrato de Seguro. Recuperado el 1 de Agosto de 2021, de <http://www.aidaargentina.com/wp-content/uploads/Ecuador-Decreto-Supremo-1147.pdf>

- Emma Ríos de More. (2020). La buena fe en los contratos de Seguros Marítimos. Recuperado el 16 de Agosto de 2021, de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/la-buena-fe-en-los-contratos-de-seguros-maritimos>
- Gower, L. (1979). Los principios de Gower del derecho de sociedades moderno. 4ta. Por LCB Gower .
- Jose Luis Gabaldon ,Jose Maria Ruiz. (2006). Manual de Derecho de la Navegacion Maritima. Recuperado el 1 de Agosto de 2021
- Lureau, R. (n.d). “Principio clásico del contrato de seguro”. *Primera* , 102. Alemania. Recuperado el 1 de Agosto de 2021
- Manzano., L. A. (2017). PRINCIPALES NOVEDADES DE LA INSURANCE ACT. *SEAIDA*. Recuperado el 16 de Agosto de 2021, de https://www.hoganlovells.com/~media/hogan-lovells/pdf/180209_-revista-espanola-de-seguros-luis-alfonso-fernandez-manzano-insurance-act-2015.pdf?la=es-es
- Prados, M. C. (1979). Los Clubs de Protección e Indemnización en el campo del Seguro Marítimo. Recuperado el 16 de Agosto de 2021, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=173490>
- Rincón, J. C. (n.d). El Contrato de Seguro Marítimo en el Derecho Internacional. Recuperado el 16 de Agosto de 2021, de https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/Archivos/documentos/revs_juds/rev_jud_89/08%20EL%20CONTRATO%20DE%20SEGURO%20MAR%C3%8DTIMO.htm
- Sierra, M. V. (2000). Naturaleza jurídica del Seguro. 157. Recuperado el 16 de Agosto de 2021, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5617392>
- Valderrama, F. J. (4 de Junio de 2014). La regulación jurídica del transporte marítimo en la Roma antigua. *Opinion Juridica*, 13(26), 180. Recuperado el 29 de Mayo de 2021, de <http://www.scielo.org.co/pdf/ojum/v13n26/v13n26a12.pdf>

Vallejo, M. S. (2018). Textos Juridicos Maritimo Mediavales. 15-16. Madrid, España.
Recuperado el 23 de Junio de 2021, de
https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-LH-2018-93

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



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Sotomayor Vargas José Adrián** con CC.#0926096959 y **Tapia Benalcázar Stefany Jazmín** con C.C: # 0705709731 autor/a del trabajo de titulación: “**Seguros Marítimos y la Necesidad de una Suscripción a Clubes de Protección e Indemnización**” previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, 13 de septiembre del 2021

f. _____
Sotomayor Vargas José Adrián
0926096959

f. _____
Tapia Benalcázar Stefany Jazmín
0705709731



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Seguros marítimos y la necesidad de una suscripción a clubes de protección e indemnización		
AUTOR(ES)	José Adrián Sotomayor Vargas Stefany Jazmín Tapia Benalcázar		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Jiménez Franco Elizabeth		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Jurisprudencia y ciencias sociales y políticas		
CARRERA:	Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	13 de septiembre de 2021	No. DE PÁGINAS:	30
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Civil.Derecho Mercantil		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Indemnización, Seguros, Clubes, Derecho Marítimo, Regulacion ,Protección.		
RESUMEN/ABSTRACT:	El presente Trabajo de Titulación trae información sobre los Seguros Marítimos, los cuales son necesarios dentro del comercio, debido a la necesidad que existe de proteger los tres elementos fundamentales dentro de una embarcación, que son El Barco, La Carga y Los Tripulantes, sin dejar de lado, cualquier daño que pueda ser causado por las pérdidas y el deterioro que los mismos o aquellos que lleguen a causar daño a la naturaleza, lo que intentamos demostrar es que con la Suscripción a los Clubes de Protección e Indemnización, podríamos lograr que estos tres elementos sean protegidos no solo por el derecho, sino también por los Clubes P&I como son conocidos internacionalmente, ya que en nuestro País Ecuador este aún no se encuentra regulado, debido a protección que brindan estos Clubes es que esta figura que debe ser incluida dentro de los Seguros Marítimos ya existentes en nuestro ordenamiento jurídico.		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593995980218 +593988662009	Email: jasv9607@outlook.com jazmintapia040@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Reynoso Gaute de Wright, Maritza Ginette		
	Teléfono: +593-994602774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			