



TECNOLÓGICO DE
FORMACIÓN
CONDICIÓN UNIVERSITARIO
CÓDIGO SENESCYT 2258



COLECCIÓN Publicaciones Docentes

SERIE Libros de Texto



SEGUROS INTERNACIONALES

Material básico de la materia

MsC. Evelyn Carchipulla



MODALIDAD Preprint



SEGUROS INTERNACIONALES

Material básico de la materia

SEGUROS INTERNACIONALES

Material básico de la materia

MsC. Evelyn Carchipulla

SEGUROS INTERNACIONALES

Material básico de la materia

Carrera: Tecnología Superior en Comercio Exterior

Autora:

MSc. Evelyn Carchipulla

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9396-9536>

Instituto Tecnológico Universitario de Formación (UF)



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0

Internacional. Ver: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Nro. 1. Primera Edición

Guayaquil, República del Ecuador; 2022



INSTITUTO SUPERIOR
UNIVERSITARIO DE FORMACIÓN

#Formaciónnoesdeleña

PUBLICACIÓN DEL INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO DE FORMACIÓN PROFESIONAL ADMINISTRATIVA Y COMERCIAL CON CONDICIÓN UNIVERSITARIO.

Tungurahua 705 entre Velez y Luque; Guayaquil, República del Ecuador. Teléfonos: 04- 3 709910, Ext: 9130 – 9131 – 9132

e-mail: admisiones.uf@formacion.edu.ec

Sitio web: <https://formacion.edu.ec/uf/>

Con el apoyo de:



ACVENISPROH®
Ediciones Preprint

<https://www.acvec.net/site/>

Nota importante: Esta publicación se ha realizado bajo la modalidad preprint, como primera versión antes de ser sometida a revisión por pares, con técnica doble ciego.

Impresión digital y puesta en línea: Samuel Alejandro Zambrano Rondón

Esta es una publicación de acceso abierto, según criterios UNESCO, de acuerdo con lo expresado por Swan* (2013) "Que la literatura revisada por pares sea accesible sin suscripción o barreras de precios" (p.36). Todas las opiniones y/o reflexiones contenidas en este libro son de responsabilidad absoluta de los autores y no representan necesariamente el criterio editorial. Documento para consideración de la comunidad científica, abierto a revisiones posteriores a su publicación; argumentadas desde el discurso científico, para lo cual, puede dirigirse al siguiente correo: E-mail: acvenisproh@gmail.com

*Swan, A. (2013) Directrices para políticas de desarrollo y promoción del acceso abierto. [Documento en línea] Serie UNESCO de Directrices Abiertas. UNESCO. p.36. Disponible: http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CI/CI/pdf/publications/policy_guidelines_0a_sp_reduced.pdf

Distribución gratuita. Fines educativos y culturales. Publicación ON LINE de acceso abierto y gratuito

ÍNDICE GENERAL

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|----------|
| <u>INTRODUCCIÓN</u> | pp. 1 |
| <u>CAPÍTULO 1: EL RIESGO, EL SEGURO Y SUS CARACTERÍSTICAS</u> | 3 |
| 1. <u>RIESGO</u> | 6 |
| 2. <u>AUTORES REPRESENTATIVOS EN EL CONTEXTO DEL SEGURO</u> | 7 |
| 3. <u>CARACTERÍSTICAS DEL SEGURO</u> | 10 |
| 4. <u>ELEMENTOS DEL SEGURO</u> | 12 |
| 5. <u>CLASIFICACIÓN DE RIESGOS</u> | 13 |
| 5.1. <u>Riesgos Morales</u> | 14 |
| 5.1.1. <u>Riesgo Moral Activo</u> | 14 |
| 5.1.2. <u>Riesgo Moral Pasivo</u> | 14 |
| 5.2. <u>Riesgos Materiales</u> | 14 |
| 6. <u>EL CONTRATO DE SEGURO</u> | 15 |
| 7. <u>LOS INCOTERM Y SEGURO</u> | 17 |
| 8. <u>SINIESTROS</u> | 19 |
| <u>CAPÍTULO 2: CONTRATO DE SEGUROS, CLASES Y MODALIDADES</u> | 20 |
| 1. <u>EL CONTRATO DE SEGURO EN EL DERECHO MERCANTIL</u> | 21 |
| 2. <u>CLASES DE SEGURO</u> | 23 |
| 3. <u>CARACTERÍSTICAS Y ELEMENTOS DEL SEGURO</u> | 24 |
| 4. <u>ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO</u> | 25 |
| 5. <u>CONDICIONES GENERALES</u> | 27 |
| 6. <u>CONDICIONES PARTICULARES</u> | 27 |
| 7. <u>CONDICIONES ESPECIALES</u> | 28 |
| 8. <u>FUNCIONES DEL SEGURO</u> | 28 |
| 9. <u>REASEGURO</u> | 30 |
| 10. <u>COASEGURO</u> | 31 |
| <u>CAPÍTULO 3: CLASIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE AVERÍAS Y PÓLIZAS</u> | 33 |
| 1. <u>INTRODUCCIÓN</u> | 34 |
| 2. <u>TIPOS DE AVERÍAS</u> | 37 |
| 3. <u>AVERÍA COMÚN O GRUESA</u> | 39 |
| 4. <u>TIPOS DE AVERÍA GRUESA</u> | 40 |
| 5. <u>AVERÍA SIMPLE O PARTICULAR</u> | 42 |
| 6. <u>MODALIDADES DE TRANSPORTE INTERNACIONAL</u> | 43 |
| 7. <u>LA FUERZA MAYOR EN LOS CONTRATOS</u> | 45 |
| 8. <u>LA PRIMA DE SEGURO</u> | 46 |
| 9. <u>LA FIANZA</u> | 50 |
| <u>REFERENCIAS</u> | 54 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| Figura | Capítulo y denominación | pp. |
|---------------|-----------------------------------------------|------------|
| | Capítulo 1 | |
| 1 | <u>Incoterm vigente en la edición de 2020</u> | 18 |
| | Capítulo 3 | |
| 2 | <u>Nave mayor</u> | 35 |
| 3 | <u>Nave especial</u> | 36 |
| 4 | <u>Nave menor</u> | 36 |
| 5 | <u>Resumen tripulantes</u> | 37 |
| 6 | <u>Gran total</u> | 37 |

INTRODUCCIÓN

El transporte de carga desempeña un papel esencial dentro de la cadena logística de abastecimiento, especialmente en el contexto del comercio exterior.

Esta actividad no sólo implica el traslado físico de mercancías, sino que también involucra una serie de riesgos inherentes al proceso de movilización, que abarcan desde la carga y descarga hasta la gestión operativa en los puntos de origen y destino.

En este sentido, los importadores, exportadores y transportistas — independientemente del medio de transporte utilizado— deben ser conscientes de los riesgos asociados que pueden comprometer la integridad de la mercancía y la continuidad de sus operaciones comerciales.

Con el aumento del comercio internacional, los seguros de transporte han adquirido una relevancia creciente, dado que permiten mitigar los riesgos a los que están expuestas las mercancías durante su traslado.

Es importante resaltar que todo tipo de transporte implica la posibilidad de que ocurran siniestros, y estos pueden ser clasificados como controlables y previsibles.

Por lo tanto, la gestión adecuada de estos riesgos a través de seguros específicos es crucial para salvaguardar los intereses de las partes involucradas.

El ámbito de estudio de la asignatura de Seguros Internacionales se estructura en tres programas principales:

- El riesgo, el seguro y sus características.*
- Contrato de seguros: clases y modalidades.*
- Clasificación de los tipos de averías y pólizas.*

La comprensión de los materiales expuestos en esta asignatura es fundamental para el desarrollo de las actividades académicas.

De la misma manera, el contenido abarca tópicos introductorios y conceptos básicos, así como temas y casos generales que permitirán a los estudiantes vincular la teoría con la práctica laboral.

Las competencias que se adquirirán a lo largo del curso incluirán:

- La identificación y clasificación de tipos de averías.*
- La aplicación de cálculos para determinar valores de primas y otros aspectos económicos.*

- *La evaluación de la necesidad de establecer modelos de integración o cooperación, considerando las características de los países implicados.*
- *El análisis de los impactos económicos y comerciales derivados de los convenios firmados por el país.*

El objetivo general de esta asignatura es preparar a los estudiantes para entender las obligaciones de las partes en un contrato internacional y la transferencia de responsabilidades entre ellas, con el fin de asegurar la mercancía objeto de las operaciones comerciales.

Esto les permitirá despejar interrogantes y desarrollar una visión integral del riesgo, así como de la prima de seguros, los tipos de pólizas, las coberturas y las cláusulas pertinentes.

Es esencial que los estudiantes mantengan un constante deseo de aprendizaje y cultiven buenos hábitos de estudio, lo que se traducirá en el esfuerzo necesario para triunfar en este entorno académico.

Se les exhorta a revisar periódicamente la plataforma de aprendizaje, aprovechar al máximo los recursos disponibles y consultar a los docentes principales y de apoyo para facilitar la comprensión de los contenidos impartidos.

La lectura del material de estudio y la realización de trabajos asignados son fundamentales para que los estudiantes puedan identificar y analizar el seguro en un contexto nacional e internacional.

Individualmente, se espera que cada estudiante ponga su máximo empeño y dedicación en alcanzar las horas de aprendizaje autónomo necesarias para lograr los objetivos propuestos.

El Instituto Superior Tecnológico de Formación abre sus puertas a esta plataforma educativa con el objetivo principal de integrar a los estudiantes en una nueva era de aprendizaje en línea, que exigirá tanto esfuerzo como disciplina y responsabilidad de su parte.

Para nosotros, como docentes, es un placer impartir conocimientos que se basan en nuestra extensa experiencia tanto investigativa como profesional. Estamos seguros de que esta experiencia representará un paso significativo en la trayectoria académica de nuestros estudiantes hacia el logro de sus objetivos profesionales.

MSc. Evelyn Carchipulla
Instituto Tecnológico Universitario de Formación (UF)

CAPÍTULO 1

EL RIESGO, EL SEGURO Y SUS CARACTERÍSTICAS



En el campo de los seguros internacionales, es común que surjan una serie de interrogantes fundamentales que afectan tanto a individuos como a empresas que participan en el transporte de bienes y servicios.

Preguntas como: ¿Qué es el riesgo?, ¿Es obligatorio contratar un seguro de transporte de acuerdo con la legislación ecuatoriana?, ¿Qué tipo de seguro se debe contratar?, ¿Cuál es el alcance del seguro de transporte contratado?, ¿Qué sucede si ocurre un siniestro o daño a la carga?, ¿Qué es una prima de seguro?

Estas interrogantes, y otras más, serán abordadas a lo largo del presente capítulo, brindando una guía completa sobre el tema, con el objetivo de que los lectores adquieran el conocimiento necesario para tomar decisiones informadas en el contexto de los seguros de transporte.

Además, se propondrán actividades y asignaciones que facilitarán el aprendizaje autónomo y el desarrollo de competencias en esta área.

Desde este ámbito, los seres humanos han estado expuestos a una variedad de peligros y contingencias durante toda su existencia. Al respecto, la Real Academia Española define el término "peligro" como la "contingencia inminente de que suceda algún mal" (RAE, 2022).

En este sentido, el riesgo es inherente a la vida y a las actividades humanas, y con frecuencia, estas contingencias han tenido un impacto devastador en las economías de personas y comunidades que, tras la pérdida de sus bienes, carecían de mecanismos de compensación o resarcimiento.

Así, la necesidad de gestionar y mitigar los riesgos fue surgiendo como un tema de vital importancia para la protección de los patrimonios.

El concepto de riesgo y la necesidad de asegurar los bienes y las actividades humanas tienen sus raíces en la historia antigua. Durante la Edad Media, los señores feudales, así como los gremios y corporaciones de trabajadores, enfrentaban peligros inherentes a sus labores.

Los "gajes del oficio", como se les llamaba, eran riesgos comunes en la ejecución de sus tareas, ya sea en la agricultura, el comercio o la navegación. Fue en este contexto que surgieron los primeros esquemas rudimentarios de seguros, siendo el seguro de vida uno de los primeros en desarrollarse entre los años 900 a.C. y 1400 d.C. En aquella época, las flotas marítimas se convirtieron en el principal medio de transporte, y con ello, el comercio por vía marítima adquirió una relevancia significativa. (Carrasco, 2022)

Los riesgos de estos viajes, entre ellos el peligro de los piratas, impulsaron la creación de seguros destinados a proteger las pertenencias que se transportaban.

Durante este mismo período, surgieron diferentes formas de seguros en diversas regiones de Europa. Al norte del continente, las "Guildas" se organizaron como fondos comunales a los que los miembros contribuían y que luego se utilizaban para asistir a aquellos que sufrían pérdidas importantes, como incendios o enfermedades graves. (Carrasco, 2022)

Por su parte, en Italia, las "Tontinas" representaban una forma de ahorro colectivo en oro, vigilado por las autoridades religiosas, el cual se distribuía entre los supervivientes de algún desastre en una fecha acordada. Estos primeros esquemas de seguros reflejan la importancia que la sociedad medieval otorgaba a la protección frente a los riesgos. (Carrasco, 2022)

En 1688, se estableció en Londres una institución que marcaría un hito en la historia del seguro: Lloyd's. Aunque no era una compañía de seguros en el sentido tradicional, esta sociedad congregaba a personas naturales y jurídicas dispuestas a aceptar riesgos a cambio de una prima. (Carrasco, 2022)

Los corredores de seguros facilitaban el proceso, y Lloyd's rápidamente se convirtió en una referencia mundial en el sector asegurador. A lo largo de los siglos, Lloyd's ha mantenido su posición como uno de los actores más importantes en el mercado global de seguros, destacándose como la sexta mayor reaseguradora a nivel mundial y con una calificación crediticia de AAA (Torres, 2008).

Uno de los dilemas más comunes en la logística internacional es la selección del medio de transporte más seguro para el envío de mercancías.

¿Es más seguro utilizar un avión, un barco o un camión? La realidad es que las pérdidas de mercancías pueden ocurrir en cualquiera de estos medios, y tanto el importador como el exportador se enfrentan a riesgos significativos si no disponen de un seguro adecuado.

Una mala decisión en cuanto a la contratación del seguro o la falta de previsión frente a posibles contingencias puede tener consecuencias catastróficas, no solo para la carga, sino también para las finanzas de la empresa.

El concepto de seguro, según la Real Academia Española, se define como un "contrato por el que alguien se obliga mediante el cobro de una prima a indemnizar el daño producido a otra persona, o a satisfacerle un capital, una renta u otras prestaciones convenidas" (RAE, 2022).

Este contrato permite transferir el riesgo de pérdidas o daños a una entidad aseguradora, que, a cambio del pago de una prima, se compromete a compensar las pérdidas económicas derivadas de un siniestro.

En el presente capítulo, se explorarán en detalle las características de los seguros, el concepto de riesgo y las distintas modalidades de coberturas disponibles para el transporte de mercancías.

Además, se analizará el impacto de las decisiones estratégicas en la gestión del riesgo en el ámbito del comercio internacional, así como la importancia de contar con seguros adecuados para mitigar los efectos adversos de los siniestros.

1. RIESGO

El concepto de riesgo ha sido objeto de estudio en diversas disciplinas a lo largo de la historia, abarcando múltiples campos, desde las ciencias naturales y sociales hasta la economía y la administración.

No obstante, es en la época moderna cuando el riesgo comienza a ser conceptualizado de manera más sistemática.

Según la Real Academia Española (1992), el riesgo se define como una “contingencia o proximidad de un daño.” La palabra “contingencia” hace referencia a la “posibilidad de que algo suceda o no suceda, especialmente un problema que se plantea de manera no prevista,” lo cual implica que el riesgo está intrínsecamente ligado a la incertidumbre y la exposición a eventos imprevistos.

Resulta significativo señalar que para que exista riesgo debe haber una vulnerabilidad inherente, que se vincula directamente a las condiciones socioeconómicas y culturales de los individuos o de las organizaciones.

La percepción y aceptación del riesgo varían significativamente en función de estas condiciones, ya que las personas y entidades tienden a evaluar y enfrentar los riesgos desde diferentes perspectivas y marcos de referencia. Esta vulnerabilidad es, por lo tanto, un componente fundamental para la identificación y gestión del riesgo, ya que, sin vulnerabilidad, la noción misma de riesgo carece de fundamento práctico.

Un ejemplo contemporáneo y global de esta relación entre vulnerabilidad y riesgo lo constituye la pandemia de COVID-19, que estalló en 2020.

Esta enfermedad, que no había sido prevista ni considerada en la mayoría de los planes de riesgo de individuos, empresas o gobiernos, tuvo un impacto devastador.

La falta de preparación ante este tipo de riesgo, tanto en el ámbito personal como en el laboral, obligó a las organizaciones a adoptar medidas de contingencia a gran escala, en muchos casos improvisadas, para intentar asegurar la continuidad de sus operaciones.

La rápida propagación del virus a nivel global generó una crisis de salud pública sin precedentes, y su categoría de pandemia fue declarada debido a la velocidad con la que afectó a todos los países.

El impacto económico y comercial de la pandemia fue igualmente severo. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) informó que el comercio internacional sufrió una caída del 17,7% en 2020, en comparación con el año anterior (CEPAL, 2020).

Este descenso afectó gravemente a las exportaciones e importaciones en varias regiones clave, incluidos China, Estados Unidos, Japón y la Unión Europea. América Latina fue una de las regiones más perjudicadas, sufriendo graves pérdidas económicas y un debilitamiento considerable de sus actividades comerciales.

Desde la perspectiva de la logística y el comercio exterior, el riesgo generado por la pandemia fue incalculable, afectando cada eslabón de la cadena de suministro global.

La interrupción de operaciones logísticas, la incertidumbre en torno a las normativas de comercio y el cierre de fronteras impactaron negativamente en numerosos sectores económicos.

Empresas grandes y pequeñas tuvieron que detener o reducir sus actividades, lo que resultó en pérdidas millonarias y en la quiebra de muchas de ellas.

Este fenómeno reveló una de las verdades más fundamentales acerca del riesgo: aunque su existencia es constante, muchas veces no se tiene el conocimiento o la previsión suficiente para enfrentar una crisis de esta magnitud.

Efectivamente, el riesgo, como concepto, siempre ha estado presente en las actividades humanas, ya sea a nivel personal, empresarial o global. Sin embargo, lo que suele faltar es el debido conocimiento y la preparación para mitigar sus efectos.

En el contexto actual, el estudio y la gestión del riesgo se han vuelto más importantes que nunca, ya que el mundo se enfrenta a desafíos cada vez más complejos e imprevisibles que requieren una mayor capacidad de adaptación y respuesta.

2. AUTORES REPRESENTATIVOS EN EL CONTEXTO DEL SEGURO

El estudio del seguro, tanto en su conceptualización como en su aplicación, ha sido abordado por diversos autores que han ofrecido definiciones clave para entender su naturaleza y función en la sociedad moderna.

A continuación, se exponen las contribuciones de algunos de los autores más representativos en el contexto del seguro, cuyas ideas han influido de manera significativa en el desarrollo de este ámbito.

a. Alfres Manes

Alfres Manes ofrece una definición concisa pero integral del seguro, señalando que este consiste en la “protección mutua de numerosas existencias económicas, análogamente amenazadas, ante necesidades fortuitas y tasables de dinero”.

En esta visión, se resalta la naturaleza colectiva del seguro, en la cual diversos sujetos económicos, expuestos a riesgos similares, se protegen mutuamente ante eventos impredecibles que podrían resultar en pérdidas financieras.

La idea subyacente es la de mutualidad, donde la agrupación de recursos permite afrontar posibles contingencias. Esta noción refuerza el principio fundamental de distribución de riesgos, elemento central del seguro moderno (Manes, citado en Torres, 2008).

b. Lucena V. Cranford

Lucena V. Cranford define el seguro desde una perspectiva contractual, enfatizando que es un acuerdo en el cual una de las partes, a cambio de un pago o prima adecuada al riesgo, asegura a la otra parte que no sufrirá pérdidas derivadas de eventos o peligros especificados.

Esta definición destaca el carácter jurídico del seguro, donde se establecen derechos y obligaciones para ambas partes, el asegurador y el asegurado.

La aportación de Cranford se centra en la función de protección frente a eventos específicos que pueden causar daño o perjuicio a las propiedades aseguradas, lo que subraya la importancia de la previsión y la mitigación del riesgo en la estructura económica (Cranford, citado en Cogorno, s.f.).

c. Willett A. H.

Por su parte, Willett A. H. presenta una visión más amplia del seguro como “un instrumento social por el que se hacen acumulaciones que sirven para enfrentarse a pérdidas inciertas de capital”.

Este autor recalca dos elementos esenciales del seguro: la acumulación de recursos y la transferencia de riesgos. La definición de Willett subraya que el seguro no es solo un mecanismo financiero, sino también un dispositivo social que permite a los individuos y las empresas mitigar las consecuencias adversas de pérdidas inciertas.

Al redistribuir los riesgos a través de una comunidad de asegurados, se garantiza una mayor estabilidad económica frente a eventos imprevisibles (Willett, citado en Oriente, s.f.).

d. Raúl Semien

Raúl Semien adopta un enfoque sencillo pero esclarecedor, afirmando que "es más fácil soportar colectivamente las consecuencias dañosas de los riesgos individuales que dejar al individuo solo expuesto a las consecuencias de los siniestros o responsabilidades".

La definición de Semien resalta la esencia comunitaria del seguro, enfatizando cómo este permite distribuir las pérdidas individuales entre un grupo más amplio, reduciendo así el impacto negativo para cualquier persona en particular.

Además, hace referencia a la tranquilidad que proporciona el seguro, al proteger la vida y los bienes de personas naturales y jurídicas contra eventualidades perjudiciales (Semien, citado en Andrade, 2019).

Efectivamente, se puede inferir de estas definiciones que los autores han aportado perspectivas complementarias al concepto del seguro, integrando aspectos jurídicos, económicos y sociales.

Desde la visión de Manes, que pone énfasis en la protección mutua, hasta la aproximación de Cranford que resalta el carácter contractual, pasando por la perspectiva de Willett sobre la acumulación y transferencia de riesgos, todos estos enfoques aportan una comprensión integral del seguro como un mecanismo de protección y previsión ante contingencias.

Asimismo, Semien subraya el carácter colectivo del seguro, fortaleciendo la idea de que es más eficiente enfrentar riesgos de manera grupal.

Efectivamente, en el ámbito del comercio exterior, la función del seguro adquiere particular relevancia, especialmente en la protección de bienes y mercancías en tránsito.

En Ecuador, la normativa aduanera establece que, aunque el costo del seguro forma parte del valor en aduana de las mercancías importadas, la póliza de seguro no es un documento obligatorio de soporte en la declaración aduanera.

Este enfoque normativo refleja una tendencia hacia la simplificación de los procedimientos aduaneros, pero sin menospreciar la importancia del seguro en la valoración de los costos de importación (República del Ecuador-COPCI, 2020).

El Art. 110 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) estipula que la base imponible de los derechos arancelarios debe incluir los costos de transporte y seguro, aun cuando la póliza no sea exigida como documentación de acompañamiento. (op cit)

3. CARACTERÍSTICAS DEL SEGURO

El seguro, como instrumento de protección financiera y social, presenta una serie de características fundamentales que permiten su funcionamiento adecuado en diversos contextos.

Estas se basan en el análisis de riesgos y la necesidad de prever eventos fortuitos que pueden tener consecuencias económicas negativas para los individuos o las organizaciones.

Compañías de gran prestigio, como MAPFRE y ATLAS, han destacado algunas de estas características esenciales que definen el ámbito del seguro. (Consorti, 2009)

a. Posibilidad del Acontecimiento

Una de las principales características del seguro es que el evento que se desea cubrir debe ser posible, es decir, debe tener una probabilidad de ocurrencia dentro de los parámetros de la realidad.

No se puede asegurar algo que es completamente imposible o extremadamente improbable.

Por ejemplo, una persona que posee un apartamento en el centro de una gran ciudad no puede razonablemente asegurar su propiedad contra daños por lava, ya que este riesgo es inexistente debido a la lejanía de cualquier volcán activo.

El riesgo debe estar vinculado a circunstancias reales que puedan, bajo ciertos escenarios, materializarse.

b. Incertidumbre del Acontecimiento

Otro aspecto esencial del seguro es que el evento asegurado debe ser incierto. No se puede tener certeza de que el riesgo se materialice; de lo contrario, el contrato perdería sentido.

El seguro funciona precisamente porque no se sabe con certeza si el evento ocurrirá o no.

Por ejemplo, una mujer que ha tenido un embarazo complicado con preeclampsia tiene mayor conocimiento del riesgo en comparación con otra mujer que ha tenido

un embarazo sin complicaciones, pero, aun así, la probabilidad exacta de complicaciones sigue siendo incierta hasta el momento del parto. Es esta incertidumbre lo que convierte al riesgo en asegurable.

c. Carácter Fortuito del Acontecimiento

El evento asegurado debe ser fortuito, es decir, debe ocurrir de manera accidental o inesperada. El riesgo asegurado no debe ser resultado de acciones intencionales o previsibles por parte del asegurado.

Por ejemplo, si una embarcación sufre un desperfecto grave en alta mar y el capitán se ve obligado a tomar decisiones sobre la vida de la tripulación o la carga transportada, este es un riesgo imprevisto.

Sin embargo, la eventualidad de un accidente debe haber sido contemplada previamente en los términos del seguro. Este carácter fortuito es lo que hace necesario el contrato de seguro, ya que cubre eventos que no están bajo el control directo del asegurado.

d. Consecuencias Económicas Negativas

El seguro está diseñado para mitigar los efectos económicos negativos que puedan derivarse de un evento inesperado. En la mayoría de los casos, el riesgo de un evento tiene consecuencias adversas que afectan las finanzas de las personas o empresas involucradas.

Si bien en algunos casos pueden surgir efectos positivos, como cuando los laboratorios trabajan en el desarrollo de una vacuna —donde el éxito tiene un impacto positivo en la sociedad—, lo usual es que los riesgos impliquen pérdidas financieras.

Por ejemplo, durante la pandemia de COVID-19, los laboratorios que desarrollaban la vacuna enfrentaban el riesgo de no obtener resultados, lo que suponía una inversión financiera significativa con pocas garantías de éxito. Este tipo de riesgos económicos adversos son precisamente los que el seguro busca cubrir.

Ciertamente, las características del seguro se basan en la posibilidad, la incertidumbre y el carácter fortuito de los eventos, así como en las consecuencias económicas que estos conllevan.

Estas condiciones aseguran que el contrato de seguro sea aplicable en situaciones donde los riesgos son reales, impredecibles y tienen un impacto financiero.

Las aseguradoras, al evaluar estos factores, pueden ofrecer protección a individuos y empresas frente a eventos que de otro modo resultarían devastadores desde el

punto de vista económico. Así, el seguro cumple una función clave en la estabilidad financiera de la sociedad, protegiendo tanto a nivel personal como corporativo.

4. ELEMENTOS DEL SEGURO

El seguro es un mecanismo complejo que involucra varios actores y elementos esenciales, cada uno desempeñando un papel crítico en la constitución del contrato asegurador.

A continuación, se describen los elementos fundamentales que conforman el sistema de seguros (Torres, 2008):

a. Asegurado (Insured)

Se refiere a la persona natural o jurídica que está expuesta a riesgos que pueden afectar su integridad o sus bienes. Esta exposición puede derivar de diversas circunstancias que, de ocurrir, podrían generar pérdidas económicas significativas. En caso de que el asegurado requiera protección, podrá contratar una póliza de seguro.

Este documento formaliza la validez de las obligaciones y responsabilidades establecidas en el contrato de seguro, tanto para el asegurador como para el asegurado. Es importante señalar que la figura del asegurado es fundamental en el contexto de la gestión del riesgo, ya que su interés es salvaguardar su patrimonio ante eventualidades adversas.

b. Asegurador (Insurer):

Es la persona jurídica, comúnmente una compañía de seguros, que asume el compromiso de indemnizar al asegurado conforme a los derechos y obligaciones que se detallan en la póliza.

El asegurador evalúa el riesgo al que está expuesto el asegurado y establece las condiciones bajo las cuales cubrirá dicho riesgo. La relación entre el asegurador y el asegurado está regida por principios de buena fe, lo que implica que ambas partes deben actuar con transparencia y honestidad durante la vigencia del contrato.

c. Agente de Seguros (Insurance Agent/Broker)

Este elemento puede ser una persona natural o jurídica debidamente habilitada por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. Su función principal es actuar como intermediario entre el asegurado y el asegurador.

Los agentes de seguros desempeñan un papel significativo en la asesoría al cliente, guiándolo para seleccionar la opción de seguro que mejor se adapte a sus necesidades y presupuesto.

Se espera que estos profesionales actúen conforme a un código de ética, garantizando que la información proporcionada sea veraz y pertinente.

d. Tomador de Seguro (Policy Holder)

Es la persona natural o jurídica que gestiona la contratación del seguro y se compromete a realizar los pagos correspondientes a la prima del mismo. Es relevante destacar que el tomador de seguro no siempre es el mismo individuo que el asegurado.

Por lo tanto, el tomador es responsable directo de cumplir con las obligaciones y deberes establecidos en la póliza, independientemente de quién sea el beneficiario de la cobertura.

e. Beneficiario (Beneficiary)

Se refiere a la persona o personas designadas en la póliza para recibir cualquier tipo de indemnización que pueda surgir de un siniestro. La figura del beneficiario es esencial, ya que representa el interés de terceros en el contrato de seguro.

La designación del beneficiario puede variar según el tipo de seguro y las condiciones pactadas entre el tomador y el asegurador, y puede incluir a miembros de la familia, entidades o instituciones.

Efectivamente, cada uno de estos elementos interactúa dentro del marco legal y normativo que rige el sector de seguros, formando una estructura que permite a las personas y organizaciones gestionar sus riesgos de manera efectiva.

Esta gestión no sólo protege los activos individuales, sino que también contribuye a la estabilidad económica de las comunidades y sociedades en las que se encuentran.

5. CLASIFICACIÓN DE RIESGOS

La clasificación de riesgos es una herramienta fundamental en el ámbito de los seguros, ya que permite a las aseguradoras evaluar y gestionar las diferentes exposiciones a pérdidas que enfrentan.

En este contexto, los riesgos se dividen principalmente en dos categorías: riesgos morales y riesgos materiales.

5.1. Riesgos Morales

Los riesgos morales se refieren a aquellos siniestros que son provocados o influidos por la conducta del asegurado. Esta categoría se subdivide en dos tipos:

5.1.1. Riesgo Moral Activo

Este tipo de riesgo ocurre cuando el asegurado, mediante engaños o fraudes, causa intencionadamente un siniestro. Por ejemplo, un individuo podría iniciar un incendio en su propiedad para beneficiarse de la indemnización del seguro.

Este comportamiento no solo representa un acto deshonesto, sino que también afecta la sostenibilidad del sistema de seguros en su conjunto, ya que incrementa las primas para todos los asegurados debido a las pérdidas asumidas por la compañía de seguros (Torres, 2008).

5.1.2. Riesgo Moral Pasivo

Este riesgo surge cuando la falta de habilidad, conocimiento o inexperiencia del asegurado conduce a situaciones que pueden resultar en un siniestro.

Por ejemplo, una persona que no sigue adecuadamente las instrucciones de seguridad en la operación de maquinaria pesada podría, sin intención maliciosa, causar un accidente. Este tipo de riesgo pone de relieve la importancia de la educación y la formación adecuadas en la gestión de riesgos (Carrasco, 2022).

5.2. Riesgos Materiales

Los riesgos materiales, por su parte, se relacionan con la pérdida o daño físico de bienes y se pueden clasificar según diversos criterios:

- Por su Número: Los riesgos materiales pueden ser globales o especiales. Los riesgos globales afectan a un amplio rango de bienes o actividades, mientras que los riesgos especiales son específicos de un tipo particular de bien o actividad.*
- Por su Origen: Esta clasificación distingue entre riesgos intrínsecos, que son inherentes a la naturaleza del bien asegurado, y riesgos extrínsecos, que provienen de factores externos que pueden afectar al bien asegurado.*
- Por su Probabilidad: Los riesgos se pueden clasificar como constantes o variables. Los riesgos constantes son aquellos cuya probabilidad de ocurrencia es relativamente estable, mientras que los riesgos variables pueden ser progresivos (incrementan con el tiempo) o regresivos (disminuyen con el tiempo).*

- *Por su Naturaleza: Los riesgos pueden ser normales o anormales. Los riesgos normales son aquellos que se pueden anticipar y evaluar con cierta facilidad, mientras que los anormales, que incluyen eventos catastróficos, son mucho más difíciles de prever y calcular.*
- *Por su Conocimiento: Se pueden dividir en riesgos ciertos, aquellos cuyo resultado es predecible, y riesgos putativos, que son inciertos y dependen de circunstancias que pueden no ser completamente entendidas (Torres, 2008).*

La contratación de una póliza de seguro en el ámbito del transporte no tiene como objetivo eliminar la posibilidad de que ocurra un riesgo; más bien, busca transferir dicho riesgo a la aseguradora.

A cambio de una prima, la aseguradora asume la responsabilidad de las consecuencias económicas del siniestro, permitiendo al asegurado continuar con su actividad sin el peso de una potencial pérdida devastadora (Carrasco, 2022).

6. EL CONTRATO DE SEGURO

Alfredo Manes, citado en Morán y Torres (2012), señala que "el seguro es la protección mutua de numerosas existencias económicas, análogamente amenazadas, ante necesidades fortuitas y tasables de dinero". (p.34)

Esta definición pone de relieve la naturaleza colectiva del seguro, donde los riesgos individuales se amalgaman para crear un sistema de protección que beneficia a todos los participantes.

El contrato de seguro, por tanto, se presenta como un acuerdo fundamental entre el asegurador y el asegurado, en el que se establecen los términos y condiciones bajo los cuales se brinda dicha protección.

Los contratos de seguro se caracterizan por varias particularidades esenciales, entre las cuales se destacan la formalidad, la obligación de indemnización y la gestión del riesgo, que son intrínsecas a la naturaleza de los acuerdos en este ámbito.

La formalidad se refiere a la necesidad de que el contrato se formalice por escrito, garantizando así la claridad y la legalidad del mismo. Por otro lado, el pago de indemnización se convierte en un deber del asegurador cuando se produce un siniestro que cumpla con las condiciones establecidas en el contrato.

Esta obligación se origina de la prima de seguro, que es el precio que el asegurado debe abonar a la aseguradora para garantizar su cobertura.

En este contexto, el contrato de seguro detalla específicamente el contenido de la póliza, que incluye elementos fundamentales para la correcta ejecución del acuerdo. Entre estos elementos se encuentran:

- Nombre y domicilio del asegurador: Información que identifica a la compañía aseguradora responsable de cubrir el riesgo.*
- Nombre y domicilio del solicitante, asegurado o beneficiario: Datos que permiten identificar a las partes involucradas en el contrato, así como la relación que tienen con la póliza.*
- La calidad en que actúa el solicitante del seguro: Especifica si el solicitante actúa en su propio nombre o en representación de un tercero.*
- La identificación precisa de la persona o cosa respecto de la cual se contrata el seguro: Este aspecto es crucial para determinar el alcance de la cobertura.*
- La vigencia del contrato: Indica el inicio y el vencimiento de la póliza, lo que establece el período durante el cual el asegurado está protegido.*
- El monto asegurado o el modo de precisarlo: Define la cantidad máxima que el asegurador pagará en caso de siniestro.*
- La prima o el modo de calcularla: Establece el costo del seguro y la metodología utilizada para determinar este importe.*
- La naturaleza de los riesgos asumidos por el asegurador: Detalla los tipos de riesgos que la póliza cubre, así como las exclusiones que puedan aplicarse.*
- La fecha en que se celebra el contrato y la firma de los contratantes: Ambos son elementos esenciales para la validez del acuerdo.*
- Las demás cláusulas que deben figurar en la póliza de acuerdo con la Ley: Incluye cualquier disposición legal que sea relevante para el contrato.*

Efectivamente, el contrato de seguro es un documento complejo que no solo establece la relación entre el asegurador y el asegurado, sino que también define con precisión las condiciones bajo las cuales se producirá la cobertura.

Este tipo de documento es esencial para la gestión del riesgo y la protección económica de los individuos y entidades, asegurando así una respuesta adecuada ante eventos inesperados.

7. LOS INCOTERM Y SEGURO

El comercio internacional ha permitido la viabilidad de las negociaciones entre países y empresas, estableciendo un marco que facilita el intercambio de bienes y servicios a escala global.

En este contexto, el ámbito del seguro se vuelve significativo, especialmente en la definición del medio de transporte y la ruta seleccionada para el traslado de mercancías.

La elección de un seguro adecuado es fundamental para resguardar la integridad de los productos en tránsito y mitigar los riesgos asociados al transporte internacional.

A pesar de que, conforme a la legislación ecuatoriana y el Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), no es obligatorio adquirir y presentar una póliza de seguros para determinar la base imponible del cálculo de impuestos, cada entidad tiene la autonomía de decidir si desea proteger sus intereses a través de seguros.

Esta decisión es particularmente relevante considerando los riesgos inherentes al transporte de mercancías, que pueden incluir daños, pérdidas o robos durante su tránsito, tanto a nivel nacional como internacional.

El movimiento de cargas por vía marítima, aérea y terrestre en Ecuador genera una considerable preocupación para los propietarios de la carga, dado el elevado número de eventualidades que pueden ocurrir en el camino hacia el destino final.

En este sentido, es vital que las partes involucradas —tanto el comprador como el vendedor— comprendan las responsabilidades y obligaciones que asumen al momento de negociar y pactar su gestión comercial, que se basa en el respectivo Incoterm.

Los Incoterms, que se encuentran en su octava edición desde la revisión de 2020, son términos estandarizados que definen las condiciones de entrega de las mercancías y las responsabilidades de las partes.

Las siglas Incoterm, establecidas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) con sede en París, representan un conjunto de reglas que especifican las obligaciones de los compradores y vendedores en cuanto a la entrega, el transporte y la carga de mercancías.

Si bien estos términos proporcionan un marco de referencia útil, es importante señalar que su uso no es obligatorio; las partes pueden acordar condiciones legales

diferentes, siempre que dichas condiciones sean consensuadas y documentadas en el contrato de venta.

A continuación, se detallan las obligaciones de las partes conforme a cada tipo de Incoterm vigente en la edición de 2020, proporcionando una guía clara para la gestión de riesgos y responsabilidades en el comercio internacional.

| INCOTERMS 2020 | | | |
|----------------------------------------------|-----------|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <u>Todo tipo de transporte</u> | | | |
| OBLIGACIONES A NIVEL DE SEGURO | | | |
| | COMPRADOR | VENDEDOR | OBSERVACIONES |
| EXW | X | | Seguro no es obligatorio de contratarse. |
| FCA | X | | Está dentro de las obligaciones del incoterm |
| CPT | X | | Seguro no es obligatorio de contratarse. |
| CIP | | X | Está dentro de las obligaciones del incoterm. Pero cambia sustancialmente con el incoterms 2010, debido a que incluye coberturas del seguro, en este caso, el seguro además de obligatorio debe contener las mismas coberturas que las proporcionadas por las Cláusulas A de las Institute Cargo Clause, la mercancía debe estar asegurada hasta la entrega al transportista en destino. |
| DAP | | X | Seguro no es obligatorio de contratarse. |
| DPU | X | | Seguro no es obligatorio de contratarse. |
| DDP | | X | Solo si hubiese sido contratado y requerido por el comprador. |
| | | | |
| <u>Transporte marítimo y vías navegables</u> | | | |
| CFR | X | | Seguro no es obligatorio de contratarse. |
| FOB | X | | Seguro no es obligatorio de contratarse. |
| FAS | X | | Seguro no es obligatorio de contratarse. |
| CIF | | X | Está dentro de las obligaciones del incoterm. Pero cambia sustancialmente a nivel de seguro, debido a que incluye coberturas del seguro, en este caso, el seguro además de obligatorio debe contener las mismas coberturas que las proporcionadas por las Cláusulas C de las Institute Cargo Clause, es decir el seguro debe cubrir hasta la llegada a puerto de destino. |

Figura 1. Incoterm vigente en la edición de 2020. Fuente: Elaboración Propia (2022)

8. SINIESTROS

En el ámbito del seguro, un siniestro se entiende como la materialización del riesgo, resultando en un perjuicio o daño tangible derivado de un evento adverso.

La ocurrencia de un siniestro no solo implica la afectación de bienes o intereses, sino que también desencadena una serie de obligaciones y derechos específicos establecidos en el contrato de seguro.

De acuerdo con Torres (2008), la responsabilidad de afrontar las consecuencias económicas del siniestro recae en la compañía aseguradora, siempre que se presente un reclamo formal por parte del asegurado.

El proceso de notificación del siniestro es crucial y debe llevarse a cabo conforme a lo estipulado en el contrato de seguro. Es imperativo que el asegurado notifique el evento a la aseguradora dentro de un plazo determinado, claramente especificado en la póliza.

Esta notificación debe ser formal e incluir toda la información relevante sobre el siniestro, de acuerdo con las condiciones generales, particulares y especiales que rigen el contrato (Torres, 2008).

Un cumplimiento riguroso de estos requisitos asegura que la aseguradora tenga la información necesaria para evaluar y procesar el reclamo de manera adecuada.

Adicionalmente, es fundamental que la carga o el bien afectado haya sido valorado correctamente al momento de la contratación del seguro.

Según Morán y Torres (2012), esta valoración debe estar respaldada por la documentación legal pertinente que avale la veracidad de la información proporcionada.

Un proceso de valoración preciso no solo facilita la gestión del siniestro, sino que también evita posibles controversias entre el asegurado y la aseguradora en el futuro.

La correcta gestión de siniestros en el ámbito del seguro exige atención meticulosa a los procedimientos establecidos, así como un conocimiento profundo de los términos de la póliza.

Esto no solo garantiza la adecuada compensación de los daños sufridos, sino que también promueve una relación transparente y eficiente entre las partes involucradas.

CAPÍTULO 2

CONTRATO DE SEGUROS, CLASES Y MODALIDADES



Como se analizó en el capítulo anterior, la contratación de un seguro no elimina el riesgo inherente a las actividades comerciales. No obstante, es fundamental que ambas partes involucradas en el contrato de seguro tengan un conocimiento profundo de los términos que están aceptando.

Firmar un contrato en el que las partes estén completamente de acuerdo no es una tarea sencilla, y esto plantea la pregunta: ¿por qué?

La respuesta radica en la necesidad de que cada parte entienda claramente los diferentes tipos de seguros disponibles, las modalidades específicas que se pueden contratar y los riesgos potenciales asociados con el traslado de las mercancías.

Estos riesgos están intrínsecamente ligados a los Incoterms seleccionados, que establecen las responsabilidades y obligaciones de las partes en el contexto del comercio internacional (Torres, 2008).

Además, es imperativo que tanto el asegurado como el asegurador consideren los aspectos relevantes de la póliza, tales como las coberturas, exclusiones y limitaciones, para evitar malentendidos que podrían surgir en el momento de un siniestro.

La claridad en la comunicación y la comprensión de los términos del contrato no solo son esenciales para garantizar una relación contractual efectiva, sino que también son vitales para la adecuada gestión del riesgo.

Así, el conocimiento detallado sobre los seguros permite a las partes tomar decisiones informadas que resguarden sus intereses y optimicen el manejo de sus cargas (Morán & Torres, 2012).

Por lo tanto, es esencial que los actores del comercio internacional se eduquen sobre los mecanismos de aseguramiento, ya que un entendimiento inadecuado de estos elementos puede resultar en pérdidas significativas y en una ineficiencia operativa que podría haberse evitado a través de una adecuada planificación y análisis.

1. EL CONTRATO DE SEGURO EN EL DERECHO MERCANTIL

El contrato de seguro se configura como un acuerdo de naturaleza legal destinado a salvaguardar la carga objeto del mismo frente a los riesgos potenciales a los que puede estar expuesta durante su transporte.

Este tipo de contrato debe detallar en la póliza las diversas contingencias cubiertas, garantizando así que, en caso de que ocurra un siniestro contemplado en dicho documento, la compañía aseguradora se compromete a indemnizar las pérdidas o daños sufridos por la mercancía, independientemente del medio de transporte utilizado (Torres, 2008).

Según Montoya Mandredi (citado en Morán y Torres, 2012), un contrato de seguro puede definirse como «...un acuerdo por el cual una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una suma de dinero (prima), a indemnizar a otra (asegurado), satisfacer una necesidad de esta o entregar a un tercero (beneficiario) dentro de las condiciones convenidas, las cantidades pactadas para compensar las consecuencias de un evento incierto, al menos en cuanto al tiempo (riesgo)».

Esta definición subraya la naturaleza vinculante y las expectativas que deben cumplirse en un contrato de seguro, proporcionando un marco legal que establece las obligaciones de las partes involucradas.

Desde una perspectiva jurídica, se sostiene que, en el ámbito de los contratos mercantiles, lo que no está expresamente prohibido por la ley es permitido (Sánchez, 2016).

Este principio otorga a las partes la autonomía necesaria para presentar reclamaciones y reivindicar sus derechos en función de lo que se ha estipulado en el contrato.

Este reconocimiento a la libre contratación es fundamental, ya que permite a los actores del mercado establecer relaciones comerciales más flexibles y adaptadas a sus necesidades específicas.

El Código de Comercio ecuatoriano, en su artículo 154, establece que «todos los actos concernientes a la ejecución de los contratos de tipo mercantil celebrados en país extranjero y cumplidos en el Ecuador se regirán por leyes ecuatorianas» (Legales, 2015).

Este artículo reafirma la importancia de la normativa local en las transacciones comerciales internacionales y su relevancia para la regulación de los contratos de seguro.

Además, el mismo Código, en su artículo 205, define el contrato de transporte como un acuerdo mediante el cual una parte se compromete, a cambio de una contraprestación económica, a trasladar personas o mercancías de un lugar a otro, entregando estas últimas a la persona designada (Legales, 2015).

En este contexto, los actores involucrados en la cadena de suministro, tales como cargadores, consignatarios y porteadores, deben tener claridad sobre sus responsabilidades y derechos, lo cual se ve reflejado en la interrelación entre el contrato de transporte y el contrato de seguro.

Esta interconexión es esencial para garantizar que las mercancías lleguen a su destino de manera segura y que, en caso de cualquier eventualidad, las partes afectadas puedan reclamar las indemnizaciones correspondientes.

Ciertamente, el contrato de seguro dentro del ámbito del derecho mercantil no solo tiene un carácter legal que busca proteger a las partes involucradas, sino que también establece un marco de derechos y obligaciones que debe ser comprendido y aceptado por todos los actores en la transacción.

Esto permite que se gestionen de manera adecuada los riesgos inherentes al transporte de mercancías, asegurando así la protección de los intereses de los involucrados.

2. CLASES DE SEGURO

La clasificación de los seguros se fundamenta en la naturaleza de los riesgos que buscan mitigar.

A continuación, se detallan las principales categorías de seguros, que permiten a las personas y empresas seleccionar la cobertura más adecuada a sus necesidades específicas:

a. Seguros personales

Esta categoría está diseñada para proteger a los individuos frente a riesgos que afectan su vida, salud y bienestar personal.

Ejemplos de seguros personales incluyen los seguros de vida, que garantizan un pago a los beneficiarios en caso de fallecimiento del asegurado, y los seguros de accidentes personales, que ofrecen compensación por lesiones sufridas en un accidente laboral.

Según Torres (2008), estos seguros son esenciales para salvaguardar la estabilidad económica de los individuos y sus familias ante eventos inesperados.

b. Seguros de daños o seguros sobre las cosas

Este tipo de seguro se centra en la protección de bienes materiales, resguardando a los asegurados de pérdidas o daños a sus propiedades.

Por ejemplo, un incendio en una bodega donde la mercancía está asegurada puede ser objeto de cobertura.

La indemnización por pérdidas derivadas de eventos como incendios, robos o desastres naturales se fundamenta en las condiciones estipuladas en la póliza.

Estos seguros son cruciales para mantener la viabilidad financiera de las empresas, ya que permiten la recuperación económica tras eventos adversos (Morán & Torres, 2012).

c. Seguros patrimoniales o de responsabilidad civil

Este tipo de seguro protege el patrimonio de una persona o entidad frente a reclamaciones derivadas de daños a terceros o a su propiedad.

Por ejemplo, un seguro de responsabilidad civil puede cubrir la insolvencia en el pago de deudas o indemnizaciones por daños causados a terceros, brindando así una red de seguridad financiera.

Este tipo de seguros es especialmente relevante en el ámbito empresarial, donde la exposición a riesgos legales puede comprometer la estabilidad patrimonial de una organización (Torres, 2008).

3. CARACTERÍSTICAS Y ELEMENTOS DEL SEGURO

La regulación de las normas de convivencia en una sociedad es esencial para garantizar el bienestar colectivo, especialmente considerando que la conducta humana tiende a ser inherentemente libre.

En el ámbito de los seguros, esta complejidad se manifiesta en cuestiones críticas como la determinación de la responsabilidad ante un siniestro y la identificación de las partes que deben asumir los costos resultantes de un evento adverso.

Por esta razón, es fundamental que el contrato de seguro se caracterice por ciertos atributos esenciales que aseguran su validez y funcionamiento eficaz.

A continuación, se detallan las principales características y elementos que definen un contrato de seguro:

- Consensual: Aunque el contrato de seguro se considera solemne, debe basarse en el consentimiento expreso de ambas partes involucradas. Esto implica que no debe haber ambigüedad en los términos del acuerdo; todo debe estar claramente estipulado y aceptado, evitando cualquier interpretación errónea que pueda surgir de supuestos o suposiciones (Torres, 2008).*
- Bilateral: Un contrato de seguro implica que tanto el asegurado como el tomador del seguro tienen responsabilidades y obligaciones mutuas. Ambas partes deben cumplir con los términos establecidos en el contrato, garantizando así que el acuerdo se mantenga equitativo y balanceado (Morán & Torres, 2012).*
- Aleatorio: La naturaleza del seguro es inherentemente aleatoria, ya que el contrato no se establece con la certeza de que un siniestro ocurrirá. Más bien, el objetivo de la contratación es protegerse contra riesgos potenciales. Por consiguiente, el hecho de que el evento asegurado se concrete o no está fuera*

del control de las partes, lo que agrega un elemento de incertidumbre (Torres, 2008).

- *Oneroso: En la mayoría de los contratos de seguros, se establece el pago de una prima, que es el costo que el tomador debe abonar para activar la cobertura del seguro. Esta prima es fundamental para que la compañía aseguradora asuma los riesgos acordados. Así, en caso de que ocurra un siniestro, es indispensable que el tomador haya cumplido con el pago de la prima para que la compañía asuma las responsabilidades correspondientes (Morán & Torres, 2012).*
- *Buena fe: El principio de buena fe es crucial en los contratos de seguros. Este principio sostiene que las partes no deben actuar con intenciones perjudiciales hacia la otra. Se espera que el asegurado y la aseguradora actúen con honestidad y transparencia al suscribir el contrato. Cualquier intento de ocultar información o actuar de manera fraudulenta puede invalidar el contrato y dar lugar a sanciones (Torres, 2008).*

4. ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO

El contrato de seguro es un acuerdo complejo que involucra diversos elementos esenciales, cada uno de los cuales desempeña un papel crucial en la protección y gestión de riesgos.

A continuación, se detallan los principales elementos que componen este tipo de contrato:

a. El interés asegurable

El interés asegurable se refiere a la relación económica que el asegurado tiene con el bien o la situación que se pretende proteger. Este elemento es fundamental, ya que establece los parámetros que limitan el valor máximo que la compañía aseguradora deberá indemnizar en caso de siniestro.

Según Torres (2008), el interés asegurable asegura que el tomador del seguro no obtenga un beneficio económico a partir de la pérdida del bien, evitando así la posibilidad de fraudes. Por lo tanto, es imperativo que el interés asegurable esté claramente definido en la póliza, considerando el valor económico del objeto asegurado.

b. El riesgo asegurable

El riesgo asegurable es el elemento central que justifica la existencia del sector asegurador. Este riesgo se refiere a la posibilidad de que ocurra un evento que cause pérdidas o daños, lo cual es inherentemente incierto.

Por ejemplo, en el contexto de un seguro contra incendios, el riesgo asegurable es la potencialidad de que una propiedad se vea afectada por un incendio (Morán y Torres, 2012).

La naturaleza impredecible del riesgo es lo que motiva a las personas a buscar cobertura, ya que, sin la protección adecuada, podrían enfrentar pérdidas financieras significativas.

c. La prima

La prima es el precio que el asegurado paga por la cobertura del seguro. Este costo es determinado por la compañía aseguradora en función del nivel de riesgo asociado al objeto del seguro. A mayor riesgo, mayor será la prima que se deberá pagar (Torres, 2008).

Este elemento es esencial, ya que representa el compromiso financiero que el asegurado asume a cambio de la protección que ofrece la póliza. La correcta evaluación del riesgo y la consiguiente fijación de la prima son aspectos críticos que afectan tanto la sostenibilidad del negocio asegurador como la accesibilidad de las coberturas para los consumidores.

d. La obligación del asegurador a indemnizar

Una vez que se produce un siniestro cubierto por la póliza, la compañía de seguros tiene la obligación legal y contractual de indemnizar al asegurado conforme a los términos establecidos en el contrato. Esta indemnización debe realizarse dentro del marco de los parámetros y condiciones que han sido estipulados en la póliza (Morán y Torres, 2012).

El cumplimiento de esta obligación es fundamental para mantener la confianza en el sector asegurador y para garantizar que los asegurados cuenten con el respaldo financiero necesario ante eventualidades.

e. La póliza

La póliza es el documento formal que respalda y regula el contrato de seguro. Este documento no solo certifica la existencia del acuerdo entre las partes, sino que también detalla los derechos y obligaciones de cada parte en relación con los riesgos especificados.

Según Torres (2008), la póliza actúa como prueba legal que permite a ambas partes reivindicar sus derechos y cumplir con sus responsabilidades en caso de un siniestro. Resulta significativo que la póliza sea redactada con claridad y precisión para evitar malentendidos que puedan surgir durante la ejecución del contrato.

A pesar de que todos los involucrados preferirían que no ocurrieran siniestros, contar con un seguro adecuado proporciona un respaldo fundamental ante posibles pérdidas.

Así, la correcta comprensión y gestión de estos elementos son esenciales para el adecuado funcionamiento de la cobertura de seguros y para la mitigación de riesgos en el ámbito comercial y personal.

5. CONDICIONES GENERALES

Las condiciones generales constituyen un marco normativo que se aplica a todos los contratos de seguros, en el cual tanto el asegurado como el asegurador establecen de manera explícita el riesgo que este último asumirá.

En esta sección se detallan, además, los derechos y obligaciones que cada una de las partes debe cumplir a lo largo de la vigencia del contrato.

Estas condiciones son fundamentales para generalizar los riesgos cubiertos y permiten a las partes involucradas tener una clara constancia de los términos a los que están acordando adherirse.

Es de vital importancia señalar que dentro de las condiciones generales se especifican elementos como la caducidad del contrato, las exclusiones de cobertura, y la jurisdicción competente para presentar reclamaciones en caso de que ocurra un siniestro que no haya sido subsanado por las partes.

De este modo, se busca proteger los derechos de ambas partes y asegurar una adecuada gestión de los riesgos.

La Superintendencia de Bancos y Seguros actúa como el ente regulador que revisa y aprueba las condiciones generales de los contratos de seguro antes de su firma.

Al estar incorporadas en el contrato, estas condiciones adquieren un carácter obligatorio tanto para el asegurado como para el asegurador, garantizando que ambos cumplan con las estipulaciones acordadas y promoviendo la transparencia en la relación contractual.

6. CONDICIONES PARTICULARES

Las condiciones particulares son aquellas que pueden modificar ciertos parámetros establecidos en las condiciones generales, reflejando así la voluntad específica de las partes para situaciones concretas.

Estas permiten adaptar el contrato a las necesidades individuales del asegurado, proporcionando un nivel de personalización que puede ser crucial en ciertos contextos.

Para efectos contractuales, se establece que las condiciones particulares prevalecen sobre las condiciones generales.

Esto significa que, en caso de conflicto o ambigüedad entre ambas, las condiciones particulares se interpretarán como las que definen los términos de la relación contractual en función de los intereses de las partes.

7. CONDICIONES ESPECIALES

Las condiciones especiales son aquellas que se establecen con un grado de precisión aún mayor que las condiciones generales y particulares.

A través de estas, es posible ampliar o restringir los tipos de cobertura ofrecida, así como establecer limitaciones que no se encuentran contempladas en las condiciones generales o particulares.

La aseguradora suele manejar este tipo de condiciones mediante anexos que introducen cláusulas adicionales al contrato original.

Estas cláusulas son esenciales, ya que permiten a las partes ajustar el contrato a sus necesidades específicas y gestionar los riesgos de manera más eficaz.

Así, se facilita la identificación de las coberturas adicionales y las restricciones aplicables, proporcionando una mayor claridad en el entendimiento de las obligaciones y derechos que se derivan del contrato de seguro.

8. FUNCIONES DEL SEGURO

El sector asegurador desempeña un papel crucial en la estabilidad económica y social de un país, siendo una de sus principales funciones la cobertura de riesgos.

Esta cobertura no solo protege a los individuos y a las empresas ante eventos adversos, sino que también genera un efecto estabilizador en la economía nacional.

Según Torres (2008), al minimizar la incertidumbre financiera que pueden causar los siniestros, los seguros contribuyen a una mayor confianza en la capacidad de los individuos y las empresas para planificar a largo plazo.

Una familia, entendida como un grupo de individuos que comparten un hogar y un presupuesto, depende de un nivel de ingresos que les permita satisfacer sus necesidades actuales y futuras.

En este contexto, los seguros juegan un papel fundamental al ayudar a las familias a cubrir diversas necesidades no satisfechas, lo que a su vez estabiliza su presupuesto.

Morán y Torres (2012) destacan que, aunque los beneficios económicos del seguro pueden ser difíciles de cuantificar hasta que se produzca un siniestro, su contribución a la estabilización financiera es innegable.

Los seguros no solo protegen a los asegurados contra pérdidas imprevistas, sino que también proporcionan un sentido de seguridad económica que puede fomentar un mayor consumo y una mejor calidad de vida.

Desde una perspectiva sociológica, el seguro se orienta hacia la protección, no solo del patrimonio individual, sino también de la comunidad en su conjunto.

Esto incluye la responsabilidad frente a terceros, lo que implica que los asegurados son menos propensos a causar perjuicios a otros, ya que cuentan con un respaldo financiero.

Además, la prevención de riesgos es una función esencial del seguro, ya que muchas pólizas incluyen incentivos para que los asegurados adopten medidas preventivas que disminuyan la probabilidad de siniestros.

Torres (2008) señala que este enfoque no solo protege al asegurado, sino que también promueve una mayor estabilidad social al reducir el número de incidentes que podrían afectar a la comunidad.

Desde el punto de vista económico, el seguro fomenta el equilibrio presupuestal y actúa como un mecanismo de ahorro a largo plazo.

Morán y Torres (2012) explican que las primas pagadas por los asegurados se convierten en un tipo de ahorro que, en caso de un siniestro, puede utilizarse para cubrir pérdidas significativas.

Esta función de ahorro se materializa en el momento de necesidad, permitiendo a los asegurados acceder a recursos que de otro modo no tendrían disponibles.

Así, el seguro no solo es una herramienta de protección, sino también un vehículo que facilita la planificación financiera a largo plazo.

Finalmente, la función del seguro en la creación de empleo es igualmente significativa.

El sector asegurador contribuye al dinamismo de la economía al generar puestos de trabajo, tanto directamente dentro de las compañías aseguradoras como

indirectamente en los sectores relacionados, como el mantenimiento y reparación de bienes asegurados, la gestión de riesgos y la consultoría.

Torres (2008) destaca que esta generación de empleo es fundamental para el crecimiento económico, ya que un mayor número de trabajadores se traduce en un incremento de la capacidad de consumo y, por ende, en una mayor actividad económica.

Ciertamente, las funciones del seguro son multifacéticas e interrelacionadas, abarcando aspectos económicos, sociales y laborales que contribuyen al bienestar individual y colectivo.

9. REASEGURO

El reaseguro es una operación financiera fundamental dentro del sector asegurador, que permite a una compañía de seguros, conocida como asegurador directo, transferir parte de su riesgo a otra entidad aseguradora, denominada reasegurador.

Esta transferencia puede ser parcial o total, y se aplica en dos situaciones principales: primero, cuando el reasegurador asume un riesgo que ya ha sido cubierto por el asegurador directo; y segundo, en casos donde el monto de los daños supera el límite de la suma asegurada estipulada en la póliza original.

La operación de reaseguro tiene como objetivo principal la reducción de la exposición al riesgo del asegurador directo.

Al compartir la carga de la potencial pérdida con el reasegurador, la compañía de seguros puede disminuir su vulnerabilidad financiera y, en consecuencia, mejorar su estabilidad económica.

Esta práctica es esencial para la sostenibilidad del negocio asegurador, dado que permite a las aseguradoras gestionar su capital de manera más eficiente y afrontar con mayor solvencia las reclamaciones por siniestros (Torres, 2008).

El reaseguro no solo se limita a la mitigación de pérdidas, sino que también desempeña un papel significativo en la regulación del mercado asegurador. La participación en el reaseguro puede incentivar la competencia entre las aseguradoras y facilitar la cobertura de riesgos más grandes y complejos, que de otro modo serían difíciles de manejar para una sola compañía.

Además, esta práctica ayuda a estabilizar los costos de las primas y a fomentar la innovación en la creación de productos de seguros (Morán y Torres, 2012).

A través del reaseguro, las compañías pueden diversificar su cartera de riesgos, lo que contribuye a una mayor resiliencia ante fluctuaciones del mercado y eventos adversos.

Por lo tanto, el reaseguro se erige como una herramienta estratégica indispensable que promueve la salud financiera del sector asegurador, al tiempo que proporciona un respaldo adicional para los asegurados (Consorti, 2009).

10. COASEGURO

El coaseguro puede definirse como una operación mediante la cual múltiples aseguradores asumen, dentro de un mismo contrato de seguro, la responsabilidad por un riesgo específico o por un conjunto de riesgos que están amparados por una póliza de seguro.

En este contexto, cada asegurador contrae una obligación individual e independiente en relación con el asegurado, lo que implica que la carga del riesgo se reparte entre los diferentes aseguradores de manera proporcional, según lo acordado en el contrato (Bonnet, 2012).

El reconocido académico Efrén Ossa señala que el coaseguro se caracteriza por ser una distribución horizontal o primaria de los riesgos (Torres, 2008).

En este sistema, un grupo de compañías aseguradoras, que no necesariamente mantienen entre sí relaciones recíprocas de aseguramiento, asume responsabilidades individuales respecto a un mismo riesgo.

Importa destacar que la existencia de un acuerdo previo entre las aseguradoras para asumir una cuota de responsabilidad total es irrelevante para la naturaleza técnica del coaseguro.

La distribución del riesgo puede surgir de la iniciativa del asegurado, quien desea involucrar a dos o más compañías en el mismo seguro, o puede originarse por una de las aseguradoras que, al no poder asumir la totalidad del riesgo, propone a otras instituciones aseguradoras que se distribuyan la carga, siempre con el consentimiento del asegurado (Torres, 2008).

En términos más amplios, el contrato de seguro, y por ende el coaseguro, se considera un instrumento fundamental en el ámbito económico, social y jurídico.

Este tipo de contrato ha facilitado la movilidad y la agilidad de las relaciones comerciales tanto en el contexto nacional como internacional, permitiendo a las

empresas y a los individuos mitigar los riesgos asociados a sus actividades y operaciones.

Además, el coaseguro permite que las compañías aseguradoras diversifiquen su cartera de riesgos, lo que, a su vez, contribuye a la estabilidad del sector asegurador y a la protección financiera de los asegurados.

CAPÍTULO 3

CLASIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE AVERÍAS Y PÓLIZAS



1. INTRODUCCIÓN

El término avería, según lo define el Diccionario de la Real Academia Española, se refiere al “daño que padecen las mercaderías o géneros” (Real Academia Española [RAE], 2022.).

Este concepto es fundamental en el ámbito de los seguros, ya que la identificación y clasificación de las averías es crucial para el establecimiento de las pólizas de seguros marítimos y terrestres. La avería puede tener un impacto significativo en el valor de las mercancías y, por ende, en los intereses económicos de los asegurados.

En el contexto legal ecuatoriano, los artículos 20 y siguientes del Decreto Supremo No. 1147, publicado en el Registro Oficial 123 el 7 de diciembre de 1963, establecen con claridad las especificaciones relacionadas con la notificación de siniestros.

Uno de los aspectos más importantes de este decreto es la obligación del asegurado o del beneficiario de informar a la aseguradora, o a su representante legal autorizado, sobre la ocurrencia de un siniestro dentro de los tres días siguientes a la fecha en que tomaron conocimiento del mismo.

Es relevante señalar que este plazo puede ser ampliado, pero no reducido, mediante un acuerdo entre las partes involucradas.

Las averías pueden producirse tanto a bordo de las embarcaciones como en el trayecto del viaje, lo que dificulta su control y prevención.

Existen diversos tipos de accidentes y desastres que pueden ocurrir en el contexto marítimo, los cuales pueden comprometer la integridad de las mercancías.

Estos incidentes no solo afectan el estado físico de las mercancías, sino que también tienen implicaciones financieras significativas para los asegurados.

Según el Boletín estadístico de siniestros marítimos del año 2019, se identifican múltiples tipos de siniestros que pueden surgir, dependiendo de la naturaleza de las naves involucradas.

Es esencial que los asegurados comprendan las diferentes categorías de averías para evaluar adecuadamente el riesgo y las coberturas necesarias en sus pólizas de seguro.

Este análisis no sólo facilita la toma de decisiones informadas, sino que también fortalece la gestión de riesgos en el ámbito de los seguros internacionales.

| TIPO DE NAVE Y ACCIDENTE | ACCIDENTES |
|-------------------------------|------------|
| | TOTAL |
| NAVE MAYOR | |
| Falla máquina | 11 |
| Colisión | 4 |
| Atraso en recalada | 3 |
| Mal tiempo | 3 |
| Tocar fondo | 2 |
| Tripulante al mar | 2 |
| Varamiento | 2 |
| Desaparecimiento de nave | 2 |
| Incendio o amague de incendio | 2 |
| Acorbatamiento | 1 |
| Daños estructurales | 1 |
| Inundación | 1 |
| TOTAL | 2 |

Figura 2. Nave mayor. Fuente: Boletín de siniestros marítimos (2019)

| NAVE ESPECIAL | |
|----------------------|----------|
| Atraso en recalada | 1 |
| Tripulante al Mar | 1 |
| TOTAL | 2 |

Figura 3. Nave especial. Fuente: Boletín de siniestros marítimos (2019)

| NAVE MENOR | |
|-------------------------------|------------|
| Hundimiento | 31 |
| Falla máquina | 20 |
| Varamiento | 13 |
| Tripulante al mar | 9 |
| Tocar fondo | 7 |
| Incendio o amague de incendio | 6 |
| Colisión | 5 |
| Volcamiento | 5 |
| Desaparecimiento de nave | 4 |
| Inundación | 4 |
| Falla eléctrica | 2 |
| Naufragio | 2 |
| Acorbatamiento | 1 |
| Atraso en recalada | 1 |
| Daños estructurales | 1 |
| TOTAL | 111 |

Figura 4. Nave menor. Fuente: Boletín de siniestros marítimos (2019)

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Tripulante al mar | 14 |
| Tripulante accidentado/enfermo | 2 |
| TOTAL | 16 |

Figura 5. Resumen tripulantes. Fuente: Boletín de siniestros marítimos (2019)

| | |
|--------------|------------|
| TOTAL | 132 |
|--------------|------------|

Figura 6. Gran total. Fuente: Boletín de siniestros marítimos (2019)

Las averías son asimismo sucesos extraordinarios imprevistos durante la navegación, lo cual puede causar grandes daños a la embarcación y, con ello, a las cargas que están siendo transportadas.

2. TIPOS DE AVERÍAS

Las averías marítimas pueden clasificarse en diferentes categorías, cada una con características y circunstancias específicas que determinan la naturaleza de los daños y las responsabilidades de las partes involucradas.

A continuación, se describen los principales tipos de averías reconocidos en el derecho marítimo.

- *Abordaje: Se define como el impacto o choque entre dos o más buques, independientemente de su tamaño o clase, en el que se constatan daños. Es importante señalar que, según la legislación marítima, no se considera abordaje la colisión entre un buque y un muelle, ya que este último no se clasifica como una embarcación.*

- *Abordaje culposo: Este término se refiere a los casos en los que el impacto resulta de la negligencia de uno o más de los buques involucrados en la colisión. En situaciones donde la culpa recae exclusivamente en un solo navío, se clasifica como avería unilateral, lo que implica que el responsable deberá asumir el total de los daños ocasionados.*
- *Abordaje bilateral: Cuando la negligencia es atribuible a dos o más buques, se considera un abordaje bilateral o por culpa común. En este contexto, se presentan varias opciones para la distribución de responsabilidades:*
 - *Cada buque asumirá la carga de sus propios daños.*
 - *Cada buque soportará el 50% de los daños ocasionados.*
 - *La responsabilidad se asignará en proporción a la gravedad de la culpa de cada buque, conforme al Convenio de Bruselas de 1910, el cual ha sido adoptado por la mayoría de las naciones implicadas en el comercio marítimo (Bruselas, 1910).*
- *Abordaje múltiple: Este término se aplica cuando más de dos naves están involucradas en un accidente. Su régimen de responsabilidad se considera análogo al del abordaje bilateral, dado que la culpa puede ser compartida entre las partes implicadas.*
- *Abordaje fortuito: A diferencia de los anteriores, el abordaje fortuito ocurre cuando el choque no es atribuible a la culpa o negligencia de ningún buque, sino que es resultado de un evento fortuito o de fuerza mayor. En tales casos, los daños causados serán soportados por aquellos que los hayan recibido.*
- *Abordajes dudosos: Estos son aquellos en los que no es fácil determinar la causa del accidente, el buque culpable o el grado de culpabilidad de los buques afectados. Según el Convenio de 1910, los daños se repartirán equitativamente entre las partes, mientras que la legislación española contempla la solución de la culpa concurrente o común para estos escenarios (Romero, 2010).*
- *Abordajes especiales: Esta categoría incluye situaciones particulares, como los abordajes que involucran a buques con prácticos a bordo o a embarcaciones militares o estatales. Estas circunstancias pueden influir en la aplicación de las normativas y en la determinación de la responsabilidad.*

La clasificación de los tipos de averías es esencial para comprender el funcionamiento del seguro marítimo y la adecuada gestión de riesgos asociados a la navegación.

Cada categoría no solo implica diferentes grados de responsabilidad, sino que también influye en las pólizas de seguro que las compañías pueden ofrecer para mitigar los efectos de estos incidentes (Torres, 2008; Morán & Torres, 2012).

3. AVERÍA COMÚN O GRUESA

La avería común o gruesa es un concepto fundamental en el ámbito del derecho marítimo, que se refiere a la situación en la que se incurre en gastos extraordinarios durante el transcurso de una navegación con el propósito de preservar la seguridad de la nave y/o la carga que esta transporta.

Este tipo de avería se reconoce como resultado de acciones no voluntarias que buscan mitigar un peligro que podría comprometer la integridad de los bienes involucrados en una expedición marítima.

De acuerdo con la Regla A de las Reglas de York-Amberes, la avería gruesa se define como: “Existe un acto de avería gruesa cuando se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima” (York-Amberes, 2004).

Esta definición enfatiza la intencionalidad y razonabilidad de las acciones emprendidas, así como su finalidad de proteger los intereses de todas las partes involucradas.

Para que una situación se clasifique como avería común, deben cumplirse ciertos requisitos específicos, que aseguran la correcta interpretación de este concepto.

Entre estos elementos se encuentran:

- Peligro común y razonabilidad del acto: El acto que genera la avería debe haber sido realizado en un contexto de peligro común, donde la amenaza a la seguridad de la nave y su carga sea evidente y razonable la decisión de actuar.*
- Voluntariedad: Es esencial que la acción tomada sea intencionada y no el resultado de una obligación impuesta por las circunstancias. Esto implica que la decisión de incurrir en gastos extraordinarios debe haber sido deliberada y consensuada entre las partes afectadas.*

- *Autoría y formalismos: Las acciones que conducen a una avería común deben ser claramente identificables, con documentación adecuada que respalde el sacrificio o gasto realizado. Esto asegura la transparencia y la correcta atribución de responsabilidades entre los asegurados.*
- *Sacrificio extraordinario: La naturaleza del gasto o sacrificio debe ser extraordinaria, es decir, que no sea parte de los costos normales asociados a la operación de la nave o al transporte de la carga.*
- *Salvación común: El objetivo del sacrificio realizado debe ser la protección y salvaguarda de los bienes comprometidos, beneficiando a todos los interesados en la operación marítima.*
- *Resultado útil: Finalmente, es necesario que las acciones emprendidas hayan conducido a un resultado útil, asegurando que la intervención haya sido efectiva para preservar la seguridad de los bienes involucrados.*

Es importante señalar que, según las Reglas de York-Amberes, un hundimiento en sí mismo no necesariamente implica la existencia de una avería común.

La valoración de cada caso debe hacerse de manera cuidadosa, considerando todos los elementos mencionados anteriormente para determinar si las acciones tomadas justifican la clasificación como avería común o gruesa.

Este concepto juega un rol crucial en la práctica del seguro marítimo, ya que define las responsabilidades y derechos de las partes involucradas, garantizando que se respeten los principios de equidad y justicia en la distribución de los costos derivados de situaciones extraordinarias en el mar.

4. TIPOS DE AVERÍA GRUESA

La avería gruesa es un concepto fundamental en el ámbito del derecho marítimo y la gestión de riesgos, específicamente en el contexto de los contratos de seguros marítimos.

Según las Reglas de York y Amberes, así como el Código de Comercio, se identifican varios tipos de avería gruesa que pueden surgir durante la navegación.

A continuación, se detallan estos tipos, los cuales son esenciales para la correcta comprensión de los aspectos relacionados con la responsabilidad y el manejo de riesgos en el transporte marítimo:

- *Pérdida o daños por el sacrificio de la avería gruesa: Esta categoría se refiere a los daños o pérdidas materiales que resultan directamente de un sacrificio realizado en virtud de una avería gruesa, destinado a salvaguardar la seguridad de la nave o la carga. Este sacrificio debe ser intencionado y razonable, contribuyendo al interés común.*
- *Extinción de fuego: Los costos asociados a la extinción de un incendio que amenaza la seguridad del buque o su carga son considerados como una forma de avería gruesa. Este tipo de acción puede requerir la intervención de equipos especializados, lo que puede generar gastos significativos.*
- *Corte de restos: Esta situación se presenta cuando se procede al corte de restos de la carga o del buque que podrían representar un riesgo para la nave o para otras embarcaciones. La decisión de realizar este corte debe ser razonada y estar justificada por las circunstancias del caso.*
- *Varada voluntaria: Se refiere al acto deliberado de encallar un buque para evitar un daño mayor. La varada voluntaria es considerada un acto de avería gruesa si se realiza con la intención de proteger tanto la embarcación como la carga que transporta.*
- *Salvamento: Los gastos derivados de las operaciones de salvamento, que buscan rescatar el buque y su carga de una situación de peligro, se clasifican como avería gruesa. Este concepto abarca tanto el esfuerzo físico realizado por los salvadores como los recursos utilizados en la operación.*
- *Forzamiento de máquinas: En ocasiones, se requiere el uso intensivo de los sistemas de propulsión del buque para evitar un desastre inminente. Los gastos asociados a este forzamiento son considerados avería gruesa cuando se realiza en el interés común de proteger la nave y la carga.*
- *Gastos de alijos de buque embarrancado y daños consiguientes: Estos gastos incluyen los costos relacionados con la descarga de mercancías en un buque que ha encallado, así como cualquier daño que pueda surgir a raíz de esta acción.*
- *Utilización como combustible: La decisión de utilizar parte de la carga como combustible para asegurar la navegación o el funcionamiento de los sistemas del buque también se incluye en esta categoría, siempre que se realice en aras de la salvaguarda común.*

- *Gastos en puerto de refugio: Los costos en que incurre el buque al refugiarse en un puerto para evitar un riesgo inminente se consideran avería gruesa. Esto puede incluir tarifas portuarias, aprovisionamiento y otros gastos operativos necesarios durante el refugio.*
- *Salarios y manutención de tripulación en puerto de refugio: Los salarios y los costos de manutención del personal a bordo del buque durante su estancia en un puerto de refugio también son considerados dentro del marco de la avería gruesa, dado que forman parte de las medidas necesarias para garantizar la seguridad y el bienestar de la tripulación.*
- *Daños al cargamento en la descarga: Durante el proceso de descarga, es posible que la carga sufra daños. Si estos daños son consecuencia de la aplicación de medidas de avería gruesa, se incluirán en esta categoría.*
- *Reparaciones provisionales: Finalmente, cualquier gasto destinado a llevar a cabo reparaciones temporales con el fin de preservar la integridad del buque y su carga será considerado como avería gruesa, siempre que se realice con el propósito de salvaguardar los bienes comprometidos en la expedición.*

Cada uno de estos tipos está regido por principios jurídicos específicos y, en caso de controversia, su aplicación será determinada por las condiciones contractuales establecidas y la normativa vigente.

La comprensión y el manejo adecuados de estas categorías son esenciales para asegurar una gestión eficiente de los riesgos asociados al transporte marítimo.

5. AVERÍA SIMPLE O PARTICULAR

La avería simple o particular se define, según el diccionario jurídico, como aquella que no debe ser considerada dentro del ámbito de la avería común.

Esta clasificación implica que los daños o pérdidas que se generan no son resultado de una acción deliberada destinada a la preservación de la carga o de la nave durante una situación de peligro compartido (Torres, 2008).

En consecuencia, el propietario del bien que sufre el daño o que incurre en gastos extraordinarios será responsable del costo total asociado a tales averías.

Esto se produce sin perjuicio de que el propietario pueda ejercer acciones legales por responsabilidad civil contra terceros que hayan podido causar el daño, en virtud de las normas aplicables en el ámbito del derecho marítimo.

La caracterización de la avería simple se distingue por la falta de un componente colectivo en la que la salvaguarda de los bienes está en juego.

A diferencia de la avería común, en la que los sacrificios o gastos extraordinarios son asumidos en beneficio de la seguridad colectiva de la carga y la nave, la avería simple se refiere a situaciones en las que los perjuicios se limitan a un único propietario o a sus bienes específicos (Morán & Torres, 2012).

Este concepto es fundamental para la comprensión del funcionamiento del seguro marítimo, dado que establece las responsabilidades y las posibles reclamaciones que pueden surgir tras un incidente.

En el contexto de los seguros internacionales, es vital que los propietarios de las mercancías comprendan las diferencias entre los tipos de averías, ya que esto influye directamente en las coberturas que requieren para proteger adecuadamente sus bienes.

6. MODALIDADES DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

El transporte internacional es un componente fundamental en el comercio global, ya que permite el traslado de mercancías entre países y continentes.

Este proceso se lleva a cabo mediante diversas modalidades de transporte, cada una con características y regulaciones específicas que aseguran la eficiencia y la seguridad en el movimiento de carga.

A continuación, se describen las principales modalidades de transporte internacional:

a. Transporte Marítimo:

Este tipo de transporte es esencial para el comercio internacional, dado que permite el traslado de grandes volúmenes de mercancías a través de rutas oceánicas.

Es imperativo que los buques que operan en este ámbito estén debidamente clasificados por sociedades de clasificación reconocidas y que se encuentren registrados en la Lloyd's Register, una de las entidades más prestigiosas en el ámbito de la seguridad marítima.

Esta clasificación garantiza que las embarcaciones cumplen con los estándares internacionales de seguridad y operatividad, lo que reduce el riesgo de accidentes y pérdidas.

b. Transporte Aéreo

El transporte aéreo es una modalidad rápida y eficiente, especialmente adecuada para el envío de mercancías perecederas o de alto valor.

Para operar en este sector, las aeronaves deben pertenecer a líneas aéreas comerciales que cuenten con rutas establecidas para el transporte de carga.

Las regulaciones internacionales requieren que las aeronaves cumplan con estrictos estándares de seguridad y mantenimiento, garantizando así la integridad de la carga durante el vuelo.

c. Transporte Terrestre

En el ámbito terrestre, las empresas y agencias de transporte deben estar legalmente constituidas y autorizadas para realizar el traslado de mercancías.

Esto implica cumplir con las normativas y licencias requeridas en cada país, así como contar con vehículos adecuados y personal capacitado.

La legislación de transporte vigente establece directrices que regulan el tipo de carga que se puede transportar, las condiciones de seguridad y los procedimientos a seguir en caso de incidentes.

d. Transporte Fluvial

Este modo de transporte, aunque menos común que los anteriores, es vital en regiones donde los ríos son vías de acceso importantes para el comercio.

Para el transporte fluvial, es fundamental que la carga se traslade en embarcaciones a motor, preferiblemente con casco de hierro o acero, que sean propiedad de empresas de transporte fluvial.

Estas embarcaciones deben cumplir con las regulaciones de navegación y pasar inspecciones realizadas por peritos navales, quienes garantizan que están en condiciones óptimas para operar, asegurando así la seguridad de la carga y la tripulación.

e. Transporte Ferroviario

Aunque en Ecuador no se cuenta con estadísticas precisas sobre el uso del transporte ferroviario para carga internacional, a nivel global, esta modalidad se utiliza mediante vagones acondicionados específicamente para el traslado de mercancías.

Las empresas ferroviarias deben cumplir con estándares de seguridad y mantenimiento que aseguren el correcto funcionamiento de los trenes y la integridad de la carga transportada.

Efectivamente, la elección de la modalidad de transporte internacional depende de diversos factores, como la naturaleza de la carga, la urgencia del envío y las regulaciones específicas de cada país.

Cada modalidad presenta ventajas y desventajas que deben ser cuidadosamente consideradas para garantizar la eficacia y seguridad en el comercio internacional.

7. LA FUERZA MAYOR EN LOS CONTRATOS

La expresión “Force Majeure”, traducida al español como Fuerza mayor, tiene un significado legal que implica que el deudor que incumple con su obligación, ya sea en su esencia o en su forma, será responsable por los daños y perjuicios que cause a su acreedor, salvo que dicho incumplimiento se deba a causas atribuibles a la fuerza mayor o a un caso fortuito. Esta definición se encuentra respaldada por la legislación pertinente, que establece un marco de responsabilidad para el deudor en contextos de incumplimiento (Bolaños, 2009).

La fuerza mayor en el contexto contractual se refiere a un suceso extraordinario que se encuentra fuera del control de las partes involucradas, tanto del asegurado como del asegurador.

Esto implica que los eventos que califican como fuerza mayor son aquellos que no pudieron ser previstos ni evitados a través de una diligencia razonable por parte del deudor.

En este sentido, el concepto de caso fortuito es fundamental, ya que este exonera al deudor de su responsabilidad al romper la relación de causalidad entre las acciones u omisiones del deudor y los daños sufridos por el acreedor.

Sin embargo, es importante señalar que esta exoneración no libera al deudor de su deber de diligencia en el cumplimiento de sus obligaciones, ni de los deberes relacionados con la previsión y la seguridad.

Sólo el deudor que actúa con la diligencia exigible puede alegar fuerza mayor o caso fortuito; si el hecho podría haber sido anticipado o evitado mediante un esfuerzo razonable, no se considera como tal (Bolaños, 2009).

Según Montés Penadés, los actos y decisiones de las autoridades públicas pueden ser clasificados como casos fortuitos, siempre y cuando dichas medidas no sean imputables al deudor y que las circunstancias que originaron estas acciones sean efectivamente imprevisibles (Bolaños, 2009).

Existen diferentes clasificaciones de la fuerza mayor, que se pueden abordar desde varias perspectivas:

- Según el Evento: Esta categoría se refiere a los hechos que se originan en la naturaleza, tales como terremotos, inundaciones o huracanes, que pueden interrumpir el cumplimiento de las obligaciones contractuales.*
- Según la Imprevisibilidad: Se refiere a eventos que son inevitables, donde no es posible prever su ocurrencia ni tomar medidas adecuadas para mitigar su impacto.*
- Según el Lugar del Evento: Se centra en la desaparición de la eventualidad, lo que puede generar una situación de riesgo para una de las partes, ya sea que se trate de un daño físico o financiero.*

En conclusión, la fuerza mayor constituye una circunstancia externa e incontrolable para el deudor, lo que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales de manera adecuada.

Este principio se fundamenta en la idea de que las obligaciones deben ser razonablemente cumplibles, y la existencia de la fuerza mayor actúa como un mecanismo de defensa legítimo frente a situaciones que escapan a la capacidad de control del deudor (Compagnucci, s.f.).

8. LA PRIMA DE SEGURO

La prima de seguro se define como el precio que el tomador del seguro acuerda pagar a la entidad aseguradora a cambio de la cobertura del riesgo especificado en la póliza.

Este concepto fue explorado en los capítulos anteriores, donde se destacó que la prima está intrínsecamente relacionada con el nivel de riesgo que representa el objeto asegurado.

A medida que aumenta la probabilidad de que ocurra un siniestro, también se incrementa la prima correspondiente.

Este principio se fundamenta en la teoría del riesgo, que establece que una mayor exposición a pérdidas potenciales exige un costo proporcionalmente mayor para su cobertura (Torres, 2008).

Para el cálculo de la prima de seguro, se deben considerar varios elementos clave, entre los que se incluyen:

- Probabilidad de Acontecimiento: Se refiere a la posibilidad de que ocurra el evento asegurado y la gravedad potencial del mismo. Una evaluación precisa de estos factores es crucial para determinar el costo de la prima.*
- Suma Asegurada: Esta es la cantidad máxima que la aseguradora está dispuesta a indemnizar en caso de que ocurra un siniestro. La suma asegurada debe ser evaluada cuidadosamente, ya que influye directamente en la prima.*
- Duración de la Cobertura: El período durante el cual se extiende la cobertura del seguro también afecta el monto de la prima. Generalmente, a mayor duración, mayor será la prima.*
- Tipo de Interés: Los intereses aplicables al capital asegurado pueden impactar el cálculo de la prima, especialmente en seguros a largo plazo.*
- Gastos Adicionales: Cualquier gasto extra asociado a la póliza de seguro, como comisiones y costos administrativos, debe ser considerado en el cálculo total de la prima.*

Es fundamental que tanto el asegurado como el asegurador realicen una valoración precisa del bien asegurado.

La suma asegurada se convierte así en un elemento clave, ya que representa el límite máximo de la indemnización que la compañía de seguros pagará en caso de un siniestro.

El interés asegurable se refiere a cualquier beneficio de carácter lícito que se pueda derivar de la propiedad asegurada y se traduce en un valor económico estimado.

La fórmula para calcular la prima de riesgo puede expresarse de la siguiente manera:

Prima de Riesgo = Frecuencia x Severidad

Donde:

- Frecuencia se refiere al número de eventos desfavorables que se esperan en un período determinado.
- Severidad es la cantidad económica que se espera pagar por cada uno de esos eventos.

Por ejemplo, en la ciudad de Guayaquil, se pueden considerar los siguientes datos:

- Total de vehículos: 150,000
- Número de muertes por accidentes de tráfico en un año: 150
- Indemnización por cada persona fallecida: 7,000 USD

Para calcular la prima de riesgo, se procede de la siguiente manera:

Frecuencia:

$$\text{Frecuencia} = \frac{\text{Personas accidentadas}}{\text{Cantidad de vehículos}} = \frac{150}{150,000} = 0.001$$

Severidad:

$$\text{Severidad} = 7,000 \text{ USD}$$

Prima de Riesgo:

$$\text{Prima de Riesgo} = 0.001 \times 7,000 = 7 \text{ USD}$$

Este cálculo indica que, en este escenario específico, la prima de riesgo por vehículo asegurado sería de 7 USD, lo cual representa un costo potencial que los asegurados deben considerar al contratar una póliza de seguro.

Otro ejemplo:

Supongamos que, en la ciudad de Quito, se disponen de los siguientes datos relacionados con los accidentes de tráfico:

- Total de vehículos asegurados: 200,000
- Número de accidentes fatales en un año: 100
- Indemnización por cada persona fallecida: 10,000 USD

Para calcular la prima de riesgo, se utilizan los siguientes pasos:

Calcular la Frecuencia:

$$\text{Frecuencia} = \frac{\text{Número de accidentes fatales}}{\text{Total de vehículos}} = \frac{100}{200,000} = 0.0005$$

Determinar la Severidad:

$$\text{Severidad} = \text{Indemnización por cada persona fallecida} = 10,000 \text{ USD}$$

Calcular la Prima de Riesgo:

$$\text{Prima de Riesgo} = \text{Frecuencia} \times \text{Severidad}$$

Sustituyendo los valores:

$$\text{Prima de Riesgo} = 0.0005 \times 10,000 = 5 \text{ USD}$$

En este caso, la prima de riesgo por vehículo asegurado sería de 5 USD.

Esto significa que, en promedio, cada vehículo asegurado en Quito debería contribuir con esta cantidad para cubrir el costo de las indemnizaciones asociadas a accidentes fatales que puedan ocurrir durante el año.

Este cálculo permite a las aseguradoras establecer precios de pólizas que sean sostenibles y que reflejen adecuadamente el riesgo asociado a la cobertura.

Resulta imperativo que tanto el asegurador como el tomador del seguro comprendan la importancia de estos cálculos para establecer una prima justa y adecuada.

Un análisis riguroso de la frecuencia y severidad de los siniestros contribuye no solo a la sostenibilidad financiera de la compañía de seguros, sino también a la protección efectiva de los asegurados frente a riesgos inesperados.

9. LA FIANZA

La fianza es un contrato mediante el cual una compañía de seguros se compromete a garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por un contratista o cliente.

Este mecanismo de garantía se activa en el caso de que el contratista no logre cumplir con los términos establecidos en el contrato, lo que conlleva a que la compañía de seguros deba indemnizar al beneficiario de la fianza por los perjuicios sufridos a raíz del incumplimiento.

Desde una perspectiva más amplia, las fianzas son consideradas como instrumentos financieros que facilitan la transferencia de riesgos.

Al igual que los seguros, estas herramientas brindan una mayor seguridad en las transacciones comerciales, especialmente en aquellas donde existe un compromiso de cumplir obligaciones derivadas de contratos comerciales o disposiciones impuestas por autoridades competentes.

El incumplimiento de estas obligaciones podría acarrear daños no solo para las partes directamente involucradas, sino también para terceros que dependen del cumplimiento de dichos compromisos (Aguilar, 2007).

El funcionamiento de las fianzas se basa en el principio de protección frente a riesgos financieros, y su uso es común en diversas áreas, incluyendo la construcción, el transporte y otros sectores comerciales.

En el contexto de los contratos de construcción, por ejemplo, la fianza garantiza que el contratista completará el proyecto según las especificaciones acordadas y dentro del plazo estipulado.

De no ser así, la fianza protege al propietario del proyecto, permitiéndole recuperar pérdidas financieras a través de la indemnización proporcionada por la compañía aseguradora.

Es importante destacar que la fianza no solo es una herramienta de seguridad, sino que también fomenta la confianza entre las partes involucradas en un contrato.

Al contar con una garantía formal que respalda el cumplimiento de las obligaciones, los contratantes se sienten más seguros al establecer relaciones comerciales, lo que a su vez contribuye al fortalecimiento del tejido económico en general.

Efectivamente, la fianza, en el ámbito de los seguros, es asumida como un contrato por el cual una compañía de seguros se compromete a garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de un contratista o cliente.

Este contrato no solo se limita a la indemnización por incumplimientos, sino que también establece un marco de confianza y seguridad en las relaciones comerciales.

La naturaleza de la fianza se fundamenta en la premisa de que su objetivo principal es proteger al beneficiario (acreedor) de los perjuicios que puedan derivarse del incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del deudor. (Torres, 2008).

Desde un punto de vista jurídico, la fianza es un contrato accesible y consensuado que se regula por las disposiciones del Código Civil y otras normativas pertinentes en cada jurisdicción.

La fianza puede clasificarse en función de varios criterios:

a. Según la naturaleza de la obligación garantizada:

- Fianza contractual: Relacionada directamente con las obligaciones establecidas en un contrato.*
- Fianza legal: Impuesta por la ley en determinadas circunstancias, como la fianza que deben presentar los funcionarios públicos (Morán & Torres, 2012).*

b. Según la cantidad garantizada:

- Fianza simple: La obligación es limitada y determinada, es decir, se establece un monto específico.*
- Fianza solidaria: Se garantiza el cumplimiento de múltiples obligaciones, permitiendo al acreedor exigir el cumplimiento de cualquier deudor.*

c. Según el tipo de interés:

- Fianza onerosa: La compañía de seguros percibe una prima por asumir el riesgo.*
- Fianza gratuita: No se cobra una prima, aunque puede estar condicionada a ciertos requisitos.*

Sin duda, la fianza desempeña un papel significativo en diversas industrias, especialmente en la construcción, la contratación pública y el comercio internacional.

Su aplicación puede observarse en varias funciones prácticas:

- *Seguridad en el cumplimiento de obligaciones: Al otorgar una fianza, las partes involucradas pueden llevar a cabo sus actividades con mayor seguridad, sabiendo que existe una cobertura que resguardará sus intereses en caso de incumplimiento (Aguilar, 2007).*
- *Facilitación de créditos y financiamiento: La existencia de una fianza puede ser un requisito previo para acceder a financiamiento, ya que brinda a las entidades financieras la garantía de que se compensarán por las pérdidas en caso de incumplimiento (Torres, 2008).*
- *Mejora de la reputación comercial: Las empresas que cuentan con fianzas a menudo pueden mejorar su imagen y credibilidad en el mercado, lo que se traduce en un mayor acceso a oportunidades comerciales.*

El análisis de la fianza también implica una comprensión profunda de la noción de riesgo asegurable. La fianza es un instrumento que mitiga el riesgo de incumplimiento, y su efectividad depende de la correcta evaluación del riesgo asociado al contratista. Los aseguradores deben evaluar factores como:

- *La capacidad financiera del contratista: Para determinar su solvencia y probabilidad de incumplimiento.*
- *El historial de cumplimiento del contratista: Incluyendo su reputación en el sector y su desempeño en proyectos anteriores (Morán & Torres, 2012).*
- *Las condiciones del mercado: Que pueden afectar la capacidad del contratista para cumplir con sus obligaciones.*

Aunque la fianza proporciona una importante garantía, también presenta limitaciones y consideraciones importantes:

- *Exclusiones de cobertura: Las pólizas de fianza pueden contener cláusulas que excluyan ciertos tipos de incumplimientos, lo que podría dejar desprotegido al beneficiario en situaciones específicas (Pedro Aguilar, 2007).*
- *Condiciones de reclamación: Para que la compañía de seguros cumpla con su obligación de indemnización, el beneficiario debe cumplir con ciertas condiciones, como notificar a la aseguradora de inmediato sobre el incumplimiento.*
- *Obligaciones del asegurador: La compañía de seguros no solo debe pagar al beneficiario en caso de incumplimiento, sino que también puede tener derechos de subrogación, lo que le permite perseguir al contratista para recuperar los fondos pagados.*

De esta manera, se infiere que la fianza es un elemento fundamental en el ámbito de los seguros internacionales y las transacciones comerciales.

Su función va más allá de ser un simple contrato de garantía; es un mecanismo que fomenta la confianza, facilita las transacciones y protege los intereses de las partes involucradas.

A medida que el entorno comercial global se vuelve cada vez más complejo, el papel de la fianza en la mitigación de riesgos seguirá siendo significativa para la estabilidad y el crecimiento de las relaciones comerciales en el ámbito internacional.

REFERENCIAS

- Aguilar, P. (2007). *Fundamentos actuariales de primas y reservas de fianzas*. Fundación Mapfre.
- Andrade, D. (2019). *Course Hero*. Obtenido de <https://www.coursehero.com/file/64968910/SEGUROSdocx/>
- Bolaños, M. J. (2009). *Caso Fortuito y Fuerza Mayor*. En M. J. Bolaños, *Caso Fortuito y Fuerza Mayor* (pág. 86). *Revista de Ciencias Jurídicas*.
- Bonnet, J. E. (2012). *El coaseguro*. Bonnet, Jorge Eduardo Narváez.
- Bruselas, C. d. (1910). *Convenio de Bruselas*.
- Carrasco, G. (2022) *El origen de los seguros*. <https://www.farodevigo.es/ideas/miralfuturo/el-origen-de-los-seguros.html>
- Cogorno, A. (s.f.). *herdkp*. Obtenido de http://www.herdkp.com.pe/adds/info/elementos_del_seguro.htm
- Compagnucci, F. T. (s.f.). *Derecho Civil*. Obtenido de https://unctad.org/system/files/officialdocument/posddlegd1_es.pdf
- Confianza, S. (s.f.). *Seguros Confianza*. Obtenido de https://seguros.confianza.com.ec/productossegurosconfianza?utm_campaign=GENERAL&utm_term=%2Bfianza%20%2Bseguros&utm_source=adwords&utm_medium=ppc&hsa_kw=%2Bfianza%20%2Bseguros&hsa_acc=6485071845&hsa_mt=b&hsa_grp=73068219722&hsa_tgt=kwd407759294635&hsa_sa_
- Consorti, A. M. (2009). *Reaseguro*. México: ISBN.
- Legales, E. (2015). *Código de Comercio*. Ediciones Legales.
- Morán, A. y Torres, D. (2012) *Valoración de una compañía de seguros en el mercado local mediante el método de flujos descontados*. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/6224/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-152.pdf?>
- NU. CEPAL (2020) *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2020: principales condicionantes de las políticas fiscal y monetaria en la era pospandemia de COVID-19*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46070-estudio-economico-america-latina-caribe-2020-principales-condicionantes>
- Oriente, S. (s.f.). *Seguros Oriente*. Obtenido de <https://www.orienteseguros.com/principios-del-seguro/>
- Pejovés, J. A. (2018). *Mundo marítimo*. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/accidentes-maritimos-la-diferencia-entrelquocolisionrdquo-y-lquoaabordajerddquo-de-buques>

Real Academia Española (2022). *Diccionario Real Academia de la Lengua Española*.
Obtenido de <https://dle.rae.es/aver%C3%ADa>

República del Ecuador (2020) *Código orgánico de la producción, comercio e inversiones, COPCI 2020. Registro Oficial Suplemento 351 de 29-dic.-2010. Última modificación: 31-dic.-2019.*
<https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-04/CODIGO%20ORGANICO%20DE%20LA%20PRODUCCION%2C%20COMERCIO%20E%20INVERSIONES%20COPCI.pdf>

Romero, R. (2010). Obtenido de <http://contratosdenavegacion.blogspot.com/2010/11/clases-deabordaje.html>

Sánchez, D. I. (2016). *Derecho Ecuador*. Obtenido de *Derecho Ecuador*:<https://www.derechoecuador.com/clasificacion-de-los-contratos-civiles>

Torres, J. L. (2008). *Teoría General del Seguro*. México.

Varela, A. E. (2017). *Aquí se habla derecho*. Obtenido de *Aquí se habla derecho*:<https://aquirehabladerecho.com/2017/04/22/el-contrato-de-seguros/>

York-Amberes, R. d. (2004). *REGLAS DE YORK Y AMBERES DE 2004*.

