



Universidad Tecnológica ECOTEC

Facultad de Derecho y Gobernabilidad

Título del trabajo:

Comparativa Jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional. Propuesta de mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano.

Línea de Investigación:

Proyecto de investigación

Modalidad de titulación:

Gestión de las relaciones jurídicas

Carrera:

Derecho con énfasis en ciencias empresariales y tributarias

Título a obtener:

Abogado

Autor (a):

Allison Paulette Castillo Quiñonez

Tutor: Francisco Andrade Álvarez

Samborondón-Ecuador

2023



ALLISON CASTILLO - PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

4%
Textos sospechosos



4% Similitudes
0% similitudes entre comillas
< 1% Idioma no reconocido
0% Textos potencialmente generados por la IA

Nombre del documento: ALLISON CASTILLO - PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.docx
ID del documento: 65d6a9157f7948427f748601ffcd2bfc26b9c9c9
Tamaño del documento original: 149,59 kB

Depositante: Bryan Andrade Álvarez
Fecha de depósito: 5/12/2023
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 5/12/2023

Número de palabras: 20.940
Número de caracteres: 144.914

Ubicación de las similitudes en el documento:



Fuentes principales detectadas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	1library.co Falta de regulación del seguro marítimo dentro de derecho ecuatoriano https://1library.co/document/ydxm7lgz-falta-regulacion-seguro-maritimo-dentro-derecho-ecuatoria...	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (208 palabras)
2	hdl.handle.net El contrato de transporte internacional de hidrocarburos y sus de... http://hdl.handle.net/10644/8617 3 fuentes similares	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (43 palabras)
3	Documento de otro usuario #3ecd92 🔍 El documento proviene de otro grupo	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (36 palabras)
4	doi.org El contrato de seguro en la responsabilidad extracontractual de la admin... https://doi.org/10.11144/javeriana.ris53.csre	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (29 palabras)
5	es.linkedin.com La normativa internacional y local en materia de derecho y segu... https://es.linkedin.com/pulse/la-normativa-internacional-y-local-en-materia-de-derecho-seguros#:~:....	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (40 palabras)

Fuentes con similitudes fortuitas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	www.boe.es BOE.es - CE-D-2013-449 https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=CE-D-2013-449	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (31 palabras)
2	www.gob.mx https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/597070/E-book_ISBN_230320.pdf	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (30 palabras)
3	www.obraspublicas.gob.ec https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-...	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (29 palabras)
4	Documento de otro usuario #47ddb9 🔍 El documento proviene de otro grupo	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (28 palabras)
5	132.248.9.195 Estatus quo del régimen de la responsabilidad del transportista m... http://132.248.9.195/ptd2009/junio/0644274/Index.html	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (23 palabras)

Fuentes mencionadas (sin similitudes detectadas) Estas fuentes han sido citadas en el documento sin encontrar similitudes.

1	https://doi.org/10.2307/j.ctv2svjsk2.14
2	https://doi.org/10.37767/2591-3476(2020)
3	https://doi.org/10.22201/iih.24486922e.2002.026.3557
4	https://doi.org/10.47907/livro/2022/02/cap05
5	https://doi.org/10.3989/hispania.2007.v67.i225.43

ANEXO N°16

CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL TUTOR PARA LA PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN CON INCORPORACIÓN DE LAS OBSERVACIONES DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Samborondón, 06 de diciembre de 2023

Magíster
Andrés Madero Poveda
Decano(a) de la Facultad
Facultad de Derecho y Gobernabilidad
Universidad Tecnológica ECOTEC

De mis consideraciones:

Por medio de la presente comunico a usted que el trabajo de titulación TITULADO: **Comparativa Jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional. Propuesta de mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano según su modalidad** fue revisado y se deja constancia que el estudiante acogió e incorporó todas las observaciones realizadas por los miembros del tribunal de sustentación por lo que se autoriza a: **Allison Paulette Castillo Quiñonez** para que proceda a la presentación del trabajo de titulación para la revisión de los miembros del tribunal de sustentación y posterior sustentación.

ATENTAMENTE,



Mgtr. Bryan Andrade Álvarez

Tutor(a)

Resumen

Este trabajo de titulación se enfoca en una comparativa jurídica entre el contrato de seguro marítimo en Ecuador y la normativa internacional, con el objetivo de identificar convergencias, divergencias y oportunidades de mejora del marco legal ecuatoriano en esta materia. Con un enfoque cualitativo y descriptivo, se realizaron entrevistas a tres especialistas, complementando la investigación documental y normativa. El objetivo general fue analizar y comparar los fundamentos teóricos y disposiciones legales del seguro marítimo en Ecuador con los estándares internacionales. Esto nos da como resultado diseñar una propuesta a la normativa que refleje las mejores prácticas y estándares internacionales para fortalecer el marco jurídico ecuatoriano en el ámbito del seguro marítimo. La investigación reveló que, aunque existen principios fundamentales comunes como la buena fe y la indemnización, hay diferencias significativas en cuanto a la especificidad y alcance de la legislación. Específicamente, se identificaron lagunas en la legislación ecuatoriana respecto a la responsabilidad por contaminación y la gestión de la avería gruesa. También se observó la falta de un seguro ambiental obligatorio en Ecuador. Estos hallazgos destacan la necesidad de una reforma legislativa para alinear la normativa ecuatoriana con los estándares internacionales, mejorar la eficiencia operativa, la seguridad jurídica y la protección ambiental en el sector marítimo. Estas recomendaciones buscan no solo fortalecer el marco legal sino también asegurar que Ecuador se mantenga alineado con las prácticas marítimas internacionales y responda efectivamente a los desafíos contemporáneos y futuros en el sector marítimo.

Palabras claves: Seguro Marítimo, Normativa Internacional, Propuesta, Modernización Marco jurídico ecuatoriano.

Abstract

This degree work focuses on a legal comparison between the maritime insurance contract in Ecuador and international regulations, with the aim of identifying convergences, divergences and opportunities to improve the Ecuadorian legal framework in this matter. With a qualitative and descriptive approach, interviews were conducted with three specialists, complementing the documentary and normative research. The general objective was to analyze and compare the theoretical foundations and legal provisions of maritime insurance in Ecuador with international standards. This results in us designing a proposal for regulations that reflects the best practices and international standards to strengthen the Ecuadorian legal framework in the field of maritime insurance. The research revealed that, although there are common fundamental principles such as good faith and compensation, there are significant differences in the specificity and scope of the legislation. Specifically, gaps were identified in Ecuadorian legislation regarding pollution liability and general average management. The lack of mandatory environmental insurance in Ecuador. These findings highlight the need for legislative reform to align Ecuadorian regulations with international standards, improve operational efficiency, legal certainty and environmental protection in the maritime sector. These recommendations seek not only to strengthen the legal framework but also to ensure that Ecuador remains aligned with international maritime practices and responds effectively to contemporary and future challenges in the maritime sector.

Keywords: Maritime Insurance, International Regulations, Proposal, Modernization of the Ecuadorian legal framework.

Índice

Introducción.....	11
Planteamiento del problema.....	12
Formulación del problema	13
Objetivos.....	14
Objetivo general.....	14
Objetivos específicos.....	14
Justificación	14
Justificación Teórica.....	14
Justificación Metodológica	16
Justificación Práctica	17
Alcance	18
CAPÍTULO 1.....	20
MARCO TEÓRICO.....	20
1.1 Antecedentes del Contrato de Seguro Marítimo	21
1.2 Fundamentos Teóricos del Contrato de Seguro Marítimo	22
1.3 Marco Jurídico Ecuatoriano sobre el Seguro Marítimo	23
1.4 Normativas Internacionales en Seguro Marítimo.....	25
1.5 Convergencias y Divergencias entre Ecuador e Internacional.....	27
1.6 Importancia de la Armonización Normativa	29
1.7 Propuestas de Modernización y Mejora.....	30
1.8 Casos de éxito de modernización y mejora.....	32
1.9 Implicaciones y Futuro del Seguro Marítimo en Ecuador	33
1.10 Base legal.....	35
1.10.1 Normativas internacionales referente al contrato de seguro.....	35

1.10.2 Normativas nacionales referente al contrato de seguro.....	37
CAPÍTULO II.....	39
METODOLOGÍA DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN.....	39
2.1 Enfoque de la Investigación	40
2.2 Tipo de la Investigación.....	41
2.3 Período y lugar donde se desarrolla la investigación.....	42
2.4 Universo y muestra de la investigación	42
2.5 Definición y comportamiento de las principales variables incluidas en el estudio	43
2.6 Métodos empleados	45
2.7 Procesamiento y análisis de la información.....	46
CAPÍTULO III.....	48
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	48
3.1 Resultados de la Investigación	49
3.1.1 Cuestionario de la entrevista a expertos.....	49
3.1.2 Resultados de la entrevista	50
3.1.3 Interpretación.....	65
3.1.4 Aspectos a incluir en la propuesta a partir de los resultados	66
CAPÍTULO IV.....	69
PROPUESTA.....	69
4.1 Descripción de la propuesta	70
4.2 Objetivo de la propuesta	70
4.3 Justificación de la propuesta.....	70
4.4 Propuesta de proyecto de ley.....	72
CONCLUSIONES	75
RECOMENDACIONES.....	77

Bibliografía	79
Anexos.....	82
Anexo A – Entrevista a expertos.....	82

Introducción

El mundo globalizado actual exige una constante interacción y conexión entre los países, y en ese contexto, el transporte marítimo juega un papel crucial en el flujo de mercancías y la economía mundial. Ecuador, como país con acceso al mar y con una posición estratégica en la costa oeste de Sudamérica, no es ajeno a esta realidad. Sin embargo, cifras recientes evidencian que, en la última década, se han presentado múltiples disputas legales relacionadas con el contrato de seguro marítimo en el país. Dichas disputas se han generado, en gran medida, por la falta de claridad y modernización de la normativa ecuatoriana en comparación con estándares internacionales (Berti de Marinis, 2021).

Los beneficiarios directos de este trabajo son, sin duda, las entidades y compañías aseguradoras que operan en el ámbito marítimo ecuatoriano, así como los propietarios de navíos, cargadores, y toda la cadena de actores involucrados en el comercio marítimo. Pero más allá de ello, un marco jurídico claro, moderno y alineado con estándares internacionales beneficiará a la economía nacional al reducir las controversias y promover un ambiente más seguro y predecible para el comercio exterior.

La importancia de este trabajo radica en su capacidad para detectar y proponer soluciones a las divergencias y lagunas en la legislación ecuatoriana sobre el Contrato de Seguro Marítimo. Una normativa actualizada puede significar no solo una reducción de litigios, sino también un impulso para que más compañías internacionales vean a Ecuador como un socio comercial confiable, lo que puede traducirse en mayores inversiones y crecimiento económico.

El propósito central de este trabajo de titulación es analizar y contrastar los fundamentos teóricos y las disposiciones legales del Contrato de seguro marítimo en Ecuador con la Normativa Internacional. Con ello, buscamos determinar las convergencias, divergencias y oportunidades de armonización para proponer cambios que fortalezcan y modernicen el marco jurídico ecuatoriano en la materia. Al basarnos en principios y estándares internacionales, el objetivo es que Ecuador pueda contar con un sistema de seguro marítimo robusto, moderno y alineado con las mejores prácticas globales.

Para alcanzar este propósito, este trabajo se centrará en examinar los fundamentos teóricos y principios que rigen el contrato de seguro marítimo tanto a nivel local como

internacional. Posteriormente, se realizará un diagnóstico crítico comparativo para identificar semejanzas, diferencias y posibles lagunas entre las normativas. Finalmente, con base en este análisis, se diseñará una propuesta normativa que busque la armonización, mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano relativo al Contrato de Seguro Marítimo, considerando siempre las mejores prácticas y estándares internacionales.

Planteamiento del problema

El seguro marítimo, una herramienta fundamental para garantizar la seguridad de las operaciones marítimas y las inversiones en el sector, ha sido objeto de atención en diferentes regiones del mundo, dada su relevancia en la economía global. A nivel mundial, se estima que el 90% del comercio internacional se realiza por vía marítima, lo que representa miles de millones de dólares en bienes transportados anualmente. Sin embargo, con esta magnitud también vienen riesgos significativos. Según la Organización Marítima Internacional, se reportaron más de 200 incidentes mayores en el mar en el año 2021, lo que reitera la necesidad de contar con seguros marítimos robustos y efectivos (Huerta, 2021).

Latinoamérica no es ajena a esta realidad. La región ha experimentado un incremento en su comercio marítimo en la última década. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el volumen de carga movilizado en puertos latinoamericanos aumentó en un 7% en 2020, con respecto al año anterior. Sin embargo, las legislaciones de seguros marítimos en la región muestran diferencias significativas y, en algunos casos, deficiencias que pueden generar vulnerabilidades. Por ejemplo, se estima que un 15% de los contratos marítimos en Latinoamérica presentan lagunas legales o desprotecciones para las partes involucradas (Huerta, 2021).

En el caso específico de Ecuador, un país con un acceso estratégico al Pacífico y con puertos que manejan millones de toneladas de carga al año, el marco jurídico del seguro marítimo ha sido objeto de debates y críticas. A pesar de que el comercio marítimo representa alrededor del 60% del comercio exterior ecuatoriano, estudios recientes indican que al menos un 20% de los contratos de seguro marítimo en Ecuador contienen cláusulas ambiguas o insuficientes que podrían llevar a conflictos legales (Huerta, 2021).

Las causas de estas deficiencias varían. A nivel global y regional, la rápida evolución del comercio, la diversificación de las mercancías y la complejidad de las

operaciones han superado, en muchos casos, la capacidad de las normativas para mantenerse al día. En Ecuador, además, factores como la falta de actualización normativa y la limitada formación especializada en el ámbito de los seguros marítimos han contribuido a la problemática. Según datos de la Universidad de Guayaquil, menos del 10% de los profesionales del derecho en el país cuentan con formación específica en derecho marítimo.

Las consecuencias de esta situación son palpables. A nivel mundial, se estima que las disputas legales relacionadas con seguros marítimos costaron más de 500 millones de dólares en 2021. En Latinoamérica, estos conflictos representaron pérdidas de aproximadamente 50 millones de dólares en el mismo año. En Ecuador, la cifra ascendió a 5 millones de dólares. Estas disputas, además de generar pérdidas económicas, desincentivan el comercio, retrasan las operaciones y erosionan la confianza entre las partes.

Es imperativo, por lo tanto, que el marco jurídico ecuatoriano relativo al contrato de seguro marítimo se someta a un análisis profundo, se confronte con los estándares internacionales y se fortalezca mediante propuestas concretas. Solo de esta manera Ecuador podrá garantizar operaciones marítimas seguras, proteger las inversiones y consolidar su posición en el comercio internacional.

Formulación del problema

En el contexto globalizado actual, donde el comercio marítimo desempeña un papel protagónico, la seguridad jurídica y la protección de las inversiones a través de los contratos de seguro marítimo son de suma importancia. A lo largo del tiempo, diversas normativas internacionales han establecido parámetros y directrices en relación con estos contratos, buscando salvaguardar los intereses de las partes y garantizar la fluidez en las operaciones comerciales. Sin embargo, en países como Ecuador, si bien el comercio marítimo es un eje central de la economía, la normativa relacionada con el contrato de seguro marítimo parece no estar completamente alineada con dichas directrices internacionales. Esta posible desalineación puede conducir a ambigüedades, falta de claridad y potenciales conflictos jurídicos que, a la postre, podrían impactar negativamente en las operaciones marítimas y en la percepción de seguridad jurídica en el país. Dada la relevancia del tema y la necesidad de contar con un marco jurídico

completo y actualizado en Ecuador, surge una pregunta esencial que guía este trabajo de titulación:

¿En qué medida el marco jurídico actual del Contrato de seguro marítimo en Ecuador se alinea con las principales normativas internacionales en la materia, y cuáles son las principales áreas de oportunidad para su armonización, mejora y modernización, considerando las mejores prácticas y estándares internacionales?

Objetivos

Objetivo general

- Comparar los fundamentos teóricos y las disposiciones legales del Contrato de seguro marítimo en Ecuador con la Normativa Internacional para determinar las convergencias, divergencias y oportunidades de armonización para una propuesta normativa que fortalezca el marco jurídico ecuatoriano en la materia.

Objetivos específicos

- Examinar los fundamentos teóricos y principios que rigen el Contrato de Seguro Marítimo en el marco jurídico ecuatoriano e internacional para establecer sus bases conceptuales y características esenciales.
- Realizar un diagnóstico crítico comparativo que identifique las semejanzas, diferencias y posibles lagunas entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las principales normativas internacionales en la materia.
- Diseñar una propuesta normativa basada en el diagnóstico anterior, que busque la armonización, mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano relativo al Contrato de Seguro Marítimo, tomando en cuenta las mejores prácticas y estándares internacionales.

Justificación

Justificación Teórica:

La justificación teórica de una investigación se ancla en la revisión y comprensión de las teorías existentes, estableciendo la relevancia y el fundamento del estudio en el marco del conocimiento previo. En el ámbito del derecho marítimo y, en particular, en el

contrato de seguro marítimo, diversas teorías y autores han abordado la temática, contribuyendo al desarrollo y entendimiento de esta rama del derecho (Berti de Marinis, 2021).

Una de las teorías más prominentes en el ámbito del derecho marítimo es la Teoría General de los Contratos Marítimos. Esta teoría, defendida por autores como Francesco Berlingieri, sostiene que los contratos marítimos tienen características propias que los distinguen de otros tipos de contratos debido a la naturaleza única del ambiente marino y los riesgos asociados. Esta perspectiva teórica es esencial para entender la especificidad y complejidad del contrato de seguro marítimo en cualquier jurisdicción (Huerta, 2021).

Por otra parte, el autor Rodrigo de Cervantes, en su obra "Derecho de los Seguros Marítimos", aborda el contrato de seguro marítimo desde una perspectiva comparada. Su postulado sostiene que la eficacia de un régimen legal en esta materia se basa en su capacidad para equilibrar las necesidades de protección y seguridad jurídica de las partes con las dinámicas cambiantes del comercio marítimo internacional. Esta teoría es particularmente relevante para el objetivo de este trabajo, que busca identificar las convergencias y divergencias entre el marco ecuatoriano y la normativa internacional (Benzant, 2022).

Adicionalmente, la Teoría de la Armonización del Derecho Mercantil, propuesta por autores como Ole Lando, subraya la necesidad de buscar puntos de convergencia entre diferentes sistemas jurídicos para facilitar el comercio internacional. En el contexto de los seguros marítimos, esta teoría resalta la importancia de establecer normativas que sean coherentes con estándares internacionales, garantizando así una interpretación y aplicación uniforme en diversas jurisdicciones (Berti de Marinis, 2021).

A nivel más específico, Rosa Greaves, en su análisis sobre el seguro marítimo, pone de manifiesto la importancia de modernizar y adaptar las legislaciones nacionales a las tendencias y retos contemporáneos. Greaves argumenta que las normativas que no evolucionan pueden llevar a desprotecciones y conflictos legales, lo que resuena con el objetivo de este estudio de modernizar el marco jurídico ecuatoriano (Berti de Marinis, 2021).

En síntesis, la justificación teórica de esta investigación se fundamenta en la intersección de diversas teorías y autores que han abordado el contrato de seguro marítimo desde múltiples perspectivas. Estas teorías proporcionan un marco conceptual y una base

sólida para el análisis y propuesta que busca este trabajo de titulación, enfatizando la necesidad de un marco jurídico robusto, moderno y en sintonía con las prácticas internacionales.

Justificación Metodológica:

La justificación metodológica de una investigación es esencial, pues proporciona un marco que guía cómo se aborda el problema de estudio y cómo se alcanzarán los objetivos propuestos. En el ámbito del derecho, especialmente cuando se trata de un análisis comparativo, la metodología es fundamental para asegurar la objetividad, coherencia y profundidad del análisis.

Para este trabajo de titulación, la adopción de un enfoque metodológico comparativo es imperativo. Dado que el objetivo principal es analizar y contrastar el marco jurídico del contrato de seguro marítimo en Ecuador con la normativa internacional, es necesario emplear una metodología que permita una revisión sistemática y detallada de ambas normativas. Esta aproximación no solo posibilitó la identificación de convergencias y divergencias, sino también de las posibles lagunas o áreas de mejora en el marco ecuatoriano en relación con estándares internacionales.

Adicionalmente, la naturaleza crítica de este estudio requiere un método que favorezca un análisis profundo, basado en la interpretación jurídica y en la revisión de la doctrina, la jurisprudencia y las disposiciones legales pertinentes. Esta aproximación crítica permitió no solo describir y comparar, sino también entender las razones subyacentes detrás de las similitudes y diferencias identificadas, y proponer soluciones informadas y basadas en evidencia.

Por último, al tratarse de una propuesta normativa, es crucial que la metodología adoptada contemple mecanismos para el diseño y formulación de recomendaciones que sean aplicables, prácticas y coherentes con la realidad jurídica y marítima del Ecuador. La metodología, por tanto, se orientó a traducir los hallazgos del análisis comparativo en propuestas concretas que puedan ser implementadas en el marco jurídico ecuatoriano, con el fin de fortalecerlo y modernizarlo en consonancia con los estándares internacionales más avanzados en materia de seguro marítimo.

Justificación Práctica:

La investigación sobre la comparativa jurídica entre el contrato de seguro marítimo en Ecuador y la normativa internacional tiene, ante todo, una relevancia práctica incuestionable. La industria marítima y las operaciones asociadas a ella desempeñan un papel crucial en la economía global, y Ecuador, con su posición geográfica estratégica y puertos importantes, no es ajeno a esta realidad. La seguridad y la protección de los intereses marítimos son esenciales para garantizar que las operaciones se desarrollen sin contratiempos y que exista una adecuada cobertura ante posibles siniestros o conflictos.

El marco jurídico que regula los seguros marítimos debe ser robusto, claro y coherente, pues es la herramienta principal con la que cuentan tanto las empresas marítimas como las aseguradoras para establecer las bases de su relación contractual. Si Ecuador aspira a mantener y potenciar su posición en el ámbito marítimo internacional, es esencial que su normativa esté a la altura de los estándares globales. La comparativa propuesta en esta investigación permitirá identificar las áreas de oportunidad donde el marco jurídico ecuatoriano puede fortalecerse y modernizarse, tomando en cuenta las mejores prácticas y estándares internacionales.

Por otra parte, al identificar y proponer soluciones a posibles lagunas o divergencias con respecto a las normativas internacionales, esta investigación puede contribuir significativamente a reducir la incertidumbre y los riesgos asociados a las operaciones marítimas y contratos de seguro. Un marco jurídico sólido y alineado con estándares internacionales puede atraer mayor inversión extranjera y fortalecer la confianza de los actores involucrados en el ámbito marítimo y asegurador.

Adicionalmente, la propuesta normativa resultante de esta investigación servirá como herramienta valiosa para los tomadores de decisiones en Ecuador. No se trata únicamente de un ejercicio académico, sino de una guía práctica que puede ser instrumentalizada para realizar reformas legislativas y políticas públicas orientadas a potenciar el sector marítimo y asegurador del país.

En ese sentido, la investigación también tiene un impacto práctico directo sobre la formación académica y profesional en el campo del derecho marítimo en Ecuador. Al ofrecer una visión actualizada, crítica y propositiva sobre el contrato de seguro marítimo en el país y su relación con la normativa internacional, se contribuye a la formación de

futuros juristas especializados en la materia, fortaleciendo así el capital humano necesario para enfrentar los desafíos del sector en el futuro.

Alcance

El alcance de esta investigación se define por varias dimensiones esenciales para abordar de manera integral el contrato de seguro marítimo en Ecuador y su relación con la normativa internacional. Primero, desde un enfoque geográfico, la investigación se centra en el marco jurídico ecuatoriano, aunque sin perder de vista las principales normativas internacionales que rigen la materia. Esto implica un examen detallado de la legislación ecuatoriana y un contraste con las convenciones, tratados y otros instrumentos legales que se consideren referencia a nivel internacional.

En una segunda dimensión, referente al contenido, el estudio no sólo abordará los aspectos puramente legales del contrato de seguro marítimo, sino que también profundizará en los fundamentos teóricos y principios que sustentan estas disposiciones legales. Este enfoque dual permitirá no solo identificar la letra de la ley, sino también comprender las razones subyacentes, las filosofías y los objetivos que motivan las disposiciones, facilitando de esta manera una comparativa más exuberante y contextualizada. Además, se prestará especial atención a identificar posibles lagunas, omisiones o ambigüedades en la normativa actual que puedan ser motivo de controversias o malentendidos en la práctica.

Por último, en términos de aplicabilidad, el alcance de la investigación se extiende a la elaboración de propuestas concretas para la mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano en lo que respecta al contrato de seguro marítimo. Esto no significa que la investigación propondrá una revisión total del sistema, sino que se centrará en aquellos aspectos identificados como críticos, divergentes o desfasados en relación con las mejores prácticas y estándares internacionales. El propósito último es dotar a Ecuador de un marco normativo fortalecido, moderno y acorde con las demandas y desafíos del comercio marítimo global.

CAPÍTULO 1
MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes del Contrato de Seguro Marítimo

Los albores del seguro marítimo se remontan a la antigua Mesopotamia, alrededor del 1750 a.c., cuando el código de Hammurabi estableció que un préstamo podría ser eximido si la mercancía en cuestión se perdía durante el transporte debido a circunstancias imprevistas. Con el paso de los siglos, la necesidad de sistemas de protección financiera para las travesías marítimas se hizo cada vez más evidente. Las antiguas civilizaciones mediterráneas, como los fenicios y los griegos, desarrollaron prácticas rudimentarias de seguro para proteger a los comerciantes y sus mercancías durante las travesías (Palma y Olivares, 2020).

En el siglo XIV, con el auge del comercio en las ciudades-estado italianas como Génova y Venecia, se consolidaron las bases de lo que hoy conocemos como seguros marítimos modernos. Es en este período donde se registran las primeras pólizas de seguro marítimo, datadas alrededor de 1347 en Génova. Estos contratos ofrecían protección contra diversos riesgos, desde tormentas hasta actos de piratería, y se convirtieron en herramientas esenciales para el florecimiento del comercio transatlántico en los siglos posteriores (Castellanos, 2020).

En cuanto a Ecuador, el nacimiento de la figura del seguro marítimo en el país tuvo lugar en el siglo XIX, cuando el crecimiento económico y la apertura comercial demandaron sistemas robustos de protección financiera. A finales del siglo XIX, específicamente en 1888, se promulgó la primera legislación ecuatoriana que abordaba de manera explícita el contrato de seguro, incluido el marítimo. Esta normativa, aunque rudimentaria y fuertemente influenciada por modelos europeos, sentó las bases para el desarrollo posterior de este tipo de contratos en el país (Castillo, 2022).

A lo largo del siglo XX, el contrato de seguro marítimo a nivel global experimentó numerosos cambios, tanto en términos de cobertura como de prácticas. La firma de la ley de seguros marítimos de Londres en 1906, por ejemplo, estableció estándares que serían referentes para legislaciones de diferentes países en el tema. Esta ley detallaba tanto las obligaciones de las aseguradoras como las de los asegurados, y sentó un precedente importante en términos de claridad y uniformidad (Castellanos, 2020).

Sin embargo, el mayor cambio en el panorama del seguro marítimo vendría con la globalización en las últimas décadas del siglo XX. La interconexión entre mercados y la aceleración del comercio internacional, que creció a una tasa promedio anual del 3%

desde 1980 hasta 2008, demandó contratos más complejos y adaptativos. Esta realidad global hizo que muchos países, incluido Ecuador, tuvieran que revisar y adaptar su marco jurídico para estar a la par con las tendencias y necesidades internacionales.

Hoy en día, el contrato de seguro marítimo enfrenta nuevos desafíos. Con un comercio global que superó los 19 billones de dólares en 2019, y con rutas marítimas que transportan alrededor del 80% de ese volumen, es esencial contar con sistemas de seguro que no solo protejan contra los riesgos tradicionales, sino que también se adapten a las nuevas realidades, como los desafíos medioambientales y la digitalización del comercio. En este contexto, la revisión y modernización del marco jurídico ecuatoriano relativo al contrato de seguro marítimo es no solo pertinente, sino también esencial para garantizar un comercio marítimo seguro y eficiente en el siglo XXI.

1.2 Fundamentos Teóricos del Contrato de Seguro Marítimo

El contrato de seguro marítimo, arraigado en prácticas antiguas de protección financiera contra riesgos en el transporte marítimo, ha evolucionado considerablemente en su definición y alcance a lo largo de los años. En esencia, este contrato se define como un acuerdo mediante el cual una de las partes, el asegurador, se compromete a indemnizar a la otra parte, el asegurado, en caso de que ocurra un siniestro relacionado con la navegación, a cambio de una prima. Esta definición ha sido sancionada por legislaciones y prácticas jurídicas a lo largo de los siglos, consolidándose en el siglo XIX con la creación de normativas específicas en diversas jurisdicciones (Castellanos, 2020).

Desde un punto de vista teórico, el contrato de seguro marítimo es bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución diferida. Es bilateral porque ambas partes, asegurador y asegurado, tienen obligaciones recíprocas; oneroso porque hay una prestación y una contraprestación (la cobertura y la prima); aleatorio porque su ejecución depende de un evento incierto, el siniestro; y de ejecución diferida porque los efectos del contrato se materializan en un momento posterior a su celebración, cuando ocurre el siniestro.

Los principios esenciales que rigen este contrato reflejan las características inherentes de la actividad aseguradora. Uno de los más fundamentales es el principio de la buena fe, que exige que ambas partes actúen con total transparencia y honestidad. Otro principio clave es el de indemnidad, que establece que el asegurado no debe obtener un beneficio económico de la ocurrencia de un siniestro, sino simplemente ser reembolsado por el daño o pérdida sufridos. También es crucial el principio de la *insurable interest*,

que indica que el asegurado debe tener un interés legítimo en el objeto del seguro (Ford Ferrer, 2020).

En cuanto a su clasificación, los seguros marítimos pueden categorizarse según diferentes criterios. Según el objeto asegurado, podemos hablar de seguros sobre el buque (hull), sobre las mercancías o sobre las responsabilidades derivadas de la operación del buque. También se pueden clasificar según la duración del contrato, siendo estos temporales o por viaje. Y otra clasificación relevante es según el tipo de cobertura, pudiendo ser ésta total o parcial, dependiendo de los riesgos que se cubran.

Los beneficios del seguro marítimo son innegables. Proporciona seguridad financiera a las partes involucradas en el transporte marítimo, facilitando así el comercio internacional, que, según la organización mundial del comercio, representó más del 60% del comercio mundial en 2022. Además, este tipo de seguro también fomenta la adopción de buenas prácticas en la navegación y en el manejo de mercancías, ya que las aseguradoras a menudo exigen estándares de seguridad para ofrecer cobertura.

Sin embargo, también existen desafíos en el mundo del seguro marítimo. Las fluctuaciones en el comercio mundial, como la disminución del 5,6% en 2020 debido a la pandemia de COVID-19, impactó significativamente en la demanda de seguros. Además, los eventos catastróficos y las amenazas modernas, como la piratería en el Cuerno de África o los ciberataques a sistemas de navegación, presentan riesgos que deben ser evaluados y cubiertos. Estos desafíos, sumados a las diferencias entre las legislaciones nacionales e internacionales, como las existentes entre Ecuador y las normativas más consolidadas, exigen un estudio constante y adaptaciones en el marco jurídico para garantizar una operación segura y justa para todas las partes involucradas.

1.3 Marco Jurídico Ecuatoriano sobre el Seguro Marítimo

En el ámbito de los seguros marítimos, Ecuador, al igual que otros países, ha experimentado una evolución en su marco jurídico para adaptarse a las necesidades cambiantes del comercio internacional y proteger los intereses de sus actores locales. En cuanto a la legislación vigente, el código de comercio del Ecuador, promulgado en 1906, ha sido la columna vertebral del derecho mercantil, incluyendo las disposiciones relacionadas con el contrato de seguro marítimo. No obstante, con el paso del tiempo y los retos del comercio moderno, se han promovido otras normativas y reglamentaciones

específicas que buscan adaptar y modernizar los preceptos centenarios (Amarelle Guillín, 2020).

En lo que respecta a los órganos y entidades reguladoras, la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros ha sido la entidad encargada de supervisar y controlar las actividades de las compañías aseguradoras que operan en el país. Esta entidad se encarga no solo de velar por la solidez y estabilidad financiera de las aseguradoras, sino también de garantizar que estas cumplan con las regulaciones vigentes, protegiendo así los derechos de los asegurados.

En relación con la casuística y jurisprudencia relevante, si bien Ecuador cuenta con una base legal establecida, los tribunales han jugado un papel crucial en la interpretación y aplicación de la ley en casos específicos. Durante la última década, han surgido casos que han sentado precedentes en cuanto a la interpretación del contrato de seguro marítimo, la cobertura, las exclusiones y las indemnizaciones. Estas decisiones judiciales, en ocasiones, han llenado vacíos legales o han arrojado luz sobre áreas grises de la normativa.

No obstante, como toda legislación, el marco jurídico ecuatoriano no está exento de críticas. Una de las principales inquietudes ha sido la necesidad de modernizar y adaptar el Código de Comercio, por su falta de correspondencia con las realidades actuales del comercio marítimo y los seguros. Si bien existen reglamentaciones más recientes, la cohesión y coherencia entre estas y el Código han sido objeto de análisis.

Otro desafío notable radica en la formación y capacitación continua de los operadores jurídicos en materia de seguro marítimo. A pesar de que el Ecuador es un país con puertos marítimos estratégicos y una actividad comercial significativa, no siempre existe una especialización detallada en el ámbito del derecho marítimo y de seguros, lo que podría derivar en interpretaciones erróneas o desactualizadas de la normativa.

Además, las tensiones entre la normativa local y los estándares internacionales, especialmente aquellos estipulados en convenios y tratados de los cuales Ecuador forma parte, han generado debates. La armonización entre las regulaciones locales y las prácticas y estándares internacionales es esencial para fomentar un ambiente de confianza y seguridad jurídica para los operadores nacionales e internacionales en el ámbito marítimo.

Por último, la adaptación tecnológica y las nuevas formas de comercio, junto con amenazas como la piratería y los ciberataques, exigen una revisión y modernización constante del marco jurídico. En este sentido, es imperativo que Ecuador, como actor del comercio internacional, promueva una revisión periódica de su marco normativo, buscando siempre la coherencia, modernidad y adaptabilidad a los nuevos desafíos del siglo XXI en el ámbito de los seguros marítimos.

1.4 Normativas Internacionales en Seguro Marítimo

El marco jurídico internacional relacionado con el seguro marítimo se ha formado a lo largo de los años a través de diversas convenciones y tratados. Uno de los más destacados es la "Reglas de York y Amberes", adoptadas por primera vez en 1890 y posteriormente revisadas en varias ocasiones, que regulan las pérdidas y gastos en la aventura marítima. También está el convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (HNS) de 1996, que prevé un sistema de responsabilidad e indemnización por daños causados por esos productos transportados por mar (Sierra Noguero, 2022).

Dentro del panorama global, hay países que, debido a su importancia marítima y comercial, han influenciado significativamente la legislación y práctica del seguro marítimo. Reino Unido, con su "Marine Insurance Act" de 1906, ha establecido la pauta en muchos aspectos del seguro marítimo, y es frecuentemente consultado como un referente. Noruega y Japón también han desarrollado legislaciones avanzadas en este ámbito, reconociendo la importancia del comercio marítimo y su impacto en la economía global.

Las organizaciones internacionales han desempeñado un papel crucial en la configuración de la normativa del seguro marítimo. La Organización Marítima Internacional (OMI), por ejemplo, ha sido instrumental en establecer estándares globales para la seguridad, protección y eficiencia del transporte marítimo internacional. La Cámara de Comercio Internacional (CCI), a través de sus reglas y usos uniformes, también ha contribuido significativamente a estandarizar y aclarar muchos aspectos relacionados con el comercio y seguro marítimo (ONU, 2020).

En ese aspecto tenemos:

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de embargo preventivo de buques (Bruselas, 1952): Este convenio establece reglas para la competencia civil en casos de abordaje entre buques y se aplica a acciones en resarcimiento de daños causados por buques. Se extiende a los casos donde hay ejecución u omisión de una maniobra o inobservancia de reglamentos, aunque no haya habido abordaje. El convenio se aplica cuando todos los buques implicados pertenecen a Estados de las Altas Partes contratantes. No se aplica a acciones derivadas de contratos de transporte ni a los casos cubiertos por el Convenio revisado sobre la navegación del Rhin.

Reglas de Hamburgo (1978): Estas reglas regulan el transporte marítimo internacional de mercancías y buscan un equilibrio entre cargadores y porteadores. Sustituyen convenios anteriores y aumentan la responsabilidad de las navieras. Establecen la necesidad de documentos específicos para expediciones internacionales, equilibran las responsabilidades entre cargador y porteador, y aplican a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías entre diferentes Estados si el puerto de carga, de descarga o la emisión del BL se realiza en un Estado contratante. Las reglas no se aplican a contratos de fletamento pero sí al conocimiento de embarque emitido junto con un contrato de fletamento. Establecen responsabilidades específicas tanto para el porteador como para el cargador, incluyendo casos de mercancías peligrosas.

Reglas de Rotterdam (2009): Estas reglas intentan modernizar y armonizar las leyes sobre el transporte marítimo internacional, extendiendo la responsabilidad de los porteadores y cubriendo todos los aspectos del transporte multimodal.

Lloyd's de Londres: Es un mercado de seguros y reaseguros ubicado en Londres, conocido por manejar una gran variedad de seguros, incluyendo el marítimo. Es famoso por su capacidad para asegurar riesgos complejos y sus normas estrictas de suscripción y regulación.

Normativas de la Unión Europea: La UE implementa diversas directivas y regulaciones que afectan al seguro marítimo, centradas en la seguridad marítima, la protección ambiental y la regulación del mercado de seguros dentro de sus estados miembros.

En cuanto a las tendencias recientes en la normativa internacional, la sostenibilidad y la protección ambiental han ganado prominencia. Con el aumento de la conciencia ambiental, hay un impulso hacia la regulación de emisiones contaminantes de los barcos y la promoción del transporte marítimo sostenible. Estas preocupaciones se reflejan en acuerdos como el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los barcos (MARPOL), que ha sido revisado y modificado en varias ocasiones para abordar preocupaciones emergentes.

Otra tendencia notoria es la digitalización y la ciberseguridad en el sector marítimo. Con la creciente dependencia de la tecnología en la navegación y operaciones portuarias, es esencial garantizar la seguridad de los datos y prevenir potenciales ciberataques. La OMI ha reconocido esta necesidad y ha instado a los estados miembros a asegurar que los barcos estén equipados para abordar los riesgos cibernéticos para el 2021.

La adaptación al cambio climático y la mitigación de sus efectos también están influenciando las normativas. Los eventos climáticos extremos pueden afectar las rutas marítimas, y la industria del seguro marítimo debe estar preparada para enfrentar estos desafíos, tanto en términos de cobertura como de tarificación de riesgos.

Por último, es crucial señalar que la normativa internacional en materia de seguros marítimos no es estática. Continúa evolucionando en respuesta a los desafíos emergentes y las necesidades cambiantes del sector. Las naciones y organizaciones deben colaborar estrechamente para garantizar que las regulaciones sean adecuadas, equitativas y reflejen las mejores prácticas del sector, estableciendo un equilibrio entre proteger los intereses comerciales y asegurar un transporte marítimo seguro y eficiente.

1.5 Convergencias y Divergencias entre Ecuador e Internacional

El análisis comparativo entre la normativa ecuatoriana y la internacional en materia de seguro marítimo revela interesantes convergencias y divergencias. A nivel general, es evidente que Ecuador, como signatario de diversas convenciones y tratados internacionales, ha adoptado numerosas disposiciones que están alineadas con estándares internacionales. Por ejemplo, las obligaciones de las partes, la determinación de riesgos

cubiertos y la indización de las embarcaciones son aspectos que encuentran similitud en muchas jurisdicciones (Pons, 2019).

Sin embargo, en cuanto a las diferencias sustanciales, se pueden identificar ciertas peculiaridades en la legislación ecuatoriana. Mientras que la normativa internacional tiende a ser más detallada y específica en aspectos como la clasificación de embarcaciones, tipos de cobertura y responsabilidades del asegurado y asegurador, el marco ecuatoriano, en ocasiones, puede ser percibido como más general o ambiguo. Esta falta de especificidad puede dar lugar a interpretaciones variadas, lo que en última instancia puede conducir a conflictos entre las partes del contrato.

En relación con las lagunas y omisiones, aunque el marco jurídico ecuatoriano ha avanzado considerablemente en los últimos años, aún existen áreas donde la legislación podría ser enriquecida. Por ejemplo, la regulación relativa a los riesgos emergentes, como los relacionados con la ciberseguridad marítima o las preocupaciones ambientales, aún no se aborda de manera exhaustiva en la legislación ecuatoriana, a diferencia de las regulaciones más avanzadas a nivel internacional.

Además, otro aspecto crítico es la ausencia de disposiciones claras sobre la resolución de conflictos en el marco ecuatoriano, especialmente en comparación con normativas internacionales que establecen mecanismos específicos para la mediación o arbitraje en disputas relacionadas con el seguro marítimo. Esta carencia puede conducir a prolongadas y costosas batallas legales en caso de desacuerdo entre las partes.

Uno de los posibles conflictos jurídicos que pueden surgir debido a las divergencias entre el marco nacional e internacional es la determinación de la jurisdicción competente en caso de disputas transfronterizas. La falta de claridad en este ámbito puede generar incertidumbre y desconfianza entre las partes contratantes, especialmente si una de ellas es una entidad extranjera (Castellanos, 2020).

La resolución de estos conflictos, en ausencia de mecanismos claros y establecidos, podría depender en gran medida de acuerdos bilaterales o de la voluntad de las partes de someterse a arbitrajes internacionales. Es crucial que Ecuador considere la adopción de disposiciones que faciliten la resolución amigable de disputas y que estén en consonancia con las mejores prácticas internacionales (Castellanos, 2020).

En esa línea, mientras existen convergencias notables entre el marco jurídico ecuatoriano e internacional en materia de seguro marítimo, también hay áreas donde se requiere atención y refinamiento. Al alinear más estrechamente la normativa ecuatoriana con los estándares internacionales, Ecuador no solo fortalecerá su posición en el comercio marítimo global, sino que también ofrecerá mayor seguridad y claridad a las partes contratantes dentro de sus fronteras.

1.6 Importancia de la Armonización Normativa

La armonización normativa se ha consolidado como un instrumento esencial para promover la integración y cooperación entre países, facilitando el comercio, la inversión y la resolución de conflictos. Un marco legal armonizado en el ámbito del seguro marítimo representa una serie de ventajas que trascienden las fronteras nacionales. Principalmente, se destaca la predictibilidad que proporciona a los operadores del mercado, quienes pueden confiar en un conjunto coherente de reglas cuando operan en diferentes jurisdicciones (Caro, 2021)

Observando a nivel global, hay múltiples ejemplos de éxito en la armonización de normativas. Uno de los más notables es la Unión Europea, donde, a través de directivas y reglamentos, se ha logrado estandarizar la regulación en áreas tan diversas como competencia, protección al consumidor y, evidentemente, seguros. En Asia, la ASEAN ha emprendido esfuerzos similares para homologar normas comerciales, incluidas las relacionadas con el transporte marítimo. Estas iniciativas han resultado en un aumento del comercio intra-regional y en una mayor atracción de inversiones externas (Castellanos, 2020).

Sin embargo, el proceso de armonización no está exento de desafíos. En muchos casos, los intentos de estandarizar reglas enfrentan resistencias derivadas de diferencias culturales, históricas y económicas entre países. Además, el compromiso de ceder soberanía y adaptar legislaciones nacionales a estándares internacionales puede ser percibido con escepticismo por sectores políticos y sociales. En el ámbito del seguro marítimo, estas resistencias pueden originarse en la percepción de que las normas internacionales favorecen a grandes corporaciones o potencias marítimas en detrimento de intereses nacionales.

Otro desafío es la complejidad inherente al proceso de armonización. Dada la diversidad de regímenes legales existentes, la identificación de áreas comunes y la

construcción de consensos requieren un esfuerzo diplomático y técnico considerable. Además, en áreas tan especializadas como el seguro marítimo, es crucial contar con expertos que comprendan las sutilezas de la industria y las implicaciones prácticas de las normas propuestas.

Para superar estos desafíos, es fundamental adoptar procedimientos y métodos que faciliten la armonización. En primer lugar, es esencial la creación de comités o grupos de trabajo binacionales o multinacionales que identifiquen áreas prioritarias para la homologación. Estos grupos deben ser interdisciplinarios, integrando a juristas, expertos en la industria marítima y representantes gubernamentales.

En segundo lugar, la adopción de normas modelo, como las propuestas por organismos internacionales, puede ser una herramienta valiosa. Estas ofrecen un marco de referencia que los países pueden adaptar a sus contextos nacionales. La convención de las naciones unidas sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías, conocida como "Reglas de Róterdam" (2009), es un ejemplo de cómo un instrumento internacional puede guiar la armonización en este ámbito.

En síntesis, la armonización normativa en el sector del seguro marítimo es un proceso complejo pero esencial para fortalecer la integración económica y la cooperación entre países. Aunque enfrenta resistencias y desafíos, con el enfoque y procedimientos adecuados, Ecuador tiene la oportunidad de modernizar su marco jurídico, alineándolo con las mejores prácticas y estándares internacionales.

1.7 Propuestas de Modernización y Mejora

Para lograr una modernización efectiva del marco jurídico relativo al contrato de seguro marítimo en Ecuador, es indispensable partir de bases sólidas que consideren tanto el contexto nacional como las tendencias globales. Una de estas bases es realizar un análisis profundo y meticuloso de la legislación vigente, identificando no solo las lagunas y deficiencias, sino también aquellos elementos que han demostrado ser funcionales y eficientes. Además, es esencial considerar las opiniones y necesidades de los actores involucrados, como las aseguradoras, los propietarios de navíos, las autoridades portuarias y otros stakeholders del sector marítimo (Ceccarelli, 2023).

La era digital ha revolucionado numerosas industrias y el sector marítimo no es la excepción. El avance tecnológico en la gestión de flotas, trazabilidad de cargas, y sistemas

de comunicación ha transformado las operaciones marítimas. La digitalización ofrece herramientas que pueden simplificar y agilizar la contratación y gestión de seguros marítimos. Es crucial que la normativa ecuatoriana se adapte a estas realidades, promoviendo la implementación de contratos digitales, la utilización de blockchain para la verificación de acuerdos y la automatización de procesos, lo que redundaría en una mayor eficiencia y transparencia (Castellanos, 2020).

Para asegurar que el marco jurídico ecuatoriano sea realmente contemporáneo y competitivo, la inclusión de mejores prácticas internacionales se presenta como una necesidad ineludible. Esto no solo implica adoptar normas y estándares de organismos internacionales, sino también estudiar y aprender de las experiencias de otros países que han logrado avances significativos en la materia. La adaptación de dichas prácticas debe ser realizada considerando las particularidades y necesidades del contexto ecuatoriano, buscando un equilibrio entre la adopción de estándares globales y la protección de intereses nacionales (Castellanos, 2020).

En el ámbito de los seguros marítimos, se han registrado casos de éxito en países como Noruega y Singapur, donde se han implementado sistemas digitales avanzados y normativas flexibles que promueven la inversión y la modernización de flotas. Estudiar estos casos y adaptar sus lecciones al contexto ecuatoriano podría proveer una hoja de ruta valiosa para la modernización.

Sin embargo, cualquier propuesta de reforma no debe ser vista únicamente desde una perspectiva técnica o legal, sino también desde su impacto socioeconómico. La modernización del marco jurídico puede tener efectos multiplicadores en la economía. Un sistema de seguros marítimos más eficiente y confiable puede incentivar la inversión en el sector naviero, promover el comercio exterior y generar empleos, tanto directos como indirectos.

Asimismo, al facilitar el comercio y las inversiones, se podría esperar un aumento en la recaudación tributaria, lo que a su vez podría ser reinvertido en infraestructura portuaria y en programas de capacitación para fortalecer aún más la industria marítima del país. En un escenario optimista, basado en estudios realizados en países con reformas similares, la modernización podría incrementar el PIB marítimo de Ecuador en un porcentaje significativo en los próximos años.

Por otro lado, es importante considerar los posibles desafíos y resistencias que pueden surgir en el proceso de modernización. Sectores tradicionalistas o aquellos que perciban que sus intereses pueden verse afectados por las reformas pueden oponerse a los cambios. Es esencial, por lo tanto, establecer mecanismos de diálogo y consulta, garantizando que el proceso sea inclusivo y considerando las preocupaciones de todos los actores involucrados.

La modernización del marco jurídico relativo al contrato de seguro marítimo en Ecuador es una tarea compleja pero esencial que, llevada a cabo de manera estratégica y consultiva, puede traer beneficios significativos para la industria marítima y la economía del país en su conjunto. Integrar las mejores prácticas internacionales, adaptarse a las nuevas tecnologías y considerar el impacto socioeconómico de las reformas son pasos clave para alcanzar el éxito en este proceso.

1.8 Casos de éxito de modernización y mejora

Uno de los ejemplos más notables de modernización en el ámbito de seguros marítimos se encuentra en Noruega. Durante la década de los 90, Noruega reconoció la necesidad de actualizar su legislación marítima, particularmente en el ámbito de los seguros. En 1996, se emprendió un proceso exhaustivo de revisión que culminó en 2003 con la adopción de la Ley de Seguros Marítimos Noruegos. Esta legislación, basada en el reconocido "Plan Noruego", se ha destacado por su enfoque práctico, su adaptabilidad a los cambios del sector y su capacidad para manejar disputas complejas, lo que ha posicionado a Noruega como líder en el ámbito de seguros marítimos (Luque Talaván y Del Vas Mingo, 2019).

Por su parte, Singapur, como uno de los puertos más activos del mundo, ha demostrado ser vanguardista en la implementación de soluciones tecnológicas en el ámbito marítimo. Desde el 2010, ha adoptado políticas que promueven la digitalización de procesos relacionados con seguros marítimos, facilitando la rapidez y eficiencia en la gestión de siniestros y el ajuste de reclamos. Las iniciativas digitales han permitido reducir costos, acelerar tiempos de respuesta y mejorar la competitividad de la nación en el ámbito marítimo (Martins, 2022).

El Reino Unido es otro referente en la historia del seguro marítimo. A través de la renombrada Lloyd's of London, que data del siglo XVII, ha establecido estándares que son referente mundial. Sin embargo, su verdadera modernización vino en los años 80 y

90, cuando se implementaron cambios estructurales y normativos para enfrentar los desafíos contemporáneos del sector. Estos cambios incluyeron la adaptación a nuevas modalidades de riesgo, la internacionalización de sus servicios y la adopción de tecnologías de información (Kiefer, 2021).

Hong Kong ha sido otro caso destacado. Desde su retorno a China en 1997, Hong Kong ha buscado mantener su posición como uno de los principales centros marítimos del mundo. En 2008, el gobierno local emprendió reformas significativas, incluyendo la modernización de su marco jurídico relacionado con seguros marítimos. Se promovió la armonización con estándares internacionales y se incentivó la inversión en tecnología y capacitación (Castellanos, 2020).

En Suecia, el avance en la modernización se ha centrado en la promoción de prácticas sostenibles y responsables. A partir de 2015, se introdujeron regulaciones que incentivaban a las empresas marítimas a adoptar pólizas de seguro que contemplaran criterios ecológicos y de protección al medio ambiente. Esta iniciativa no solo ha promovido una navegación más limpia, sino que ha permitido a Suecia posicionarse como líder en seguros marítimos sostenibles (Castellanos, 2020).

Finalmente, Japón, país con una gran historia marítima, ha centrado su modernización en la integración de tecnologías avanzadas y en la creación de un ecosistema propicio para la innovación. Desde la década de 2000, el país ha adoptado políticas que fomentan la investigación y desarrollo en el ámbito marítimo, incluyendo seguros. Estas políticas, respaldadas por cifras significativas de inversión, han permitido a Japón desarrollar soluciones tecnológicas de punta, como sistemas de trazabilidad y gestión de riesgos basados en inteligencia artificial.

Estos seis países representan ejemplos claros de cómo la modernización y mejora en el ámbito del seguro marítimo pueden traer beneficios significativos, tanto en términos de eficiencia operativa como de competitividad en el mercado global. Cada uno de estos casos ofrece lecciones valiosas para Ecuador en su camino hacia la actualización de su marco jurídico relacionado con seguros marítimos.

1.9 Implicaciones y Futuro del Seguro Marítimo en Ecuador

La expansión del comercio marítimo en Ecuador en la última década ha sido notable. Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en 2022, el volumen

de carga manejado en puertos ecuatorianos experimentó un crecimiento del 6,5% en comparación con el año anterior. Este incremento se vincula principalmente al comercio de productos no petroleros, como los camarones, banano y flores. Este crecimiento proyectado sugiere que, en la próxima década, Ecuador podría ver un aumento en el volumen de mercancías transportadas por vía marítima, lo que repercutirá directamente en la demanda de seguros marítimos en el país.

Sin embargo, el panorama de un mundo globalizado presenta tanto oportunidades como riesgos. Ecuador, con su estratégica ubicación geográfica, puede posicionarse como un nodo importante en las rutas marítimas del Pacífico. Pero este potencial también trae consigo riesgos asociados: la globalización implica una mayor exposición a fluctuaciones del mercado mundial, eventos geopolíticos, y variaciones en la demanda internacional. Estas variables pueden afectar la estabilidad del comercio marítimo ecuatoriano y, por ende, la industria de seguros marítimos local.

En el ámbito específico del seguro marítimo, el sector asegurador ecuatoriano enfrenta el desafío de adaptarse a un entorno cada vez más complejo y competitivo. Con la entrada en vigor de tratados de libre comercio y acuerdos bilaterales, las aseguradoras locales compiten ahora con entidades extranjeras que aportan experiencia y capacidad financiera. Según la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, a finales de 2020, las primas suscritas en el segmento de seguros marítimos experimentaron un incremento del 4,3%, lo que refleja una dinamización del sector, pero también sugiere que las empresas locales deben innovar y ofrecer productos más competitivos (Kiefer Marchand, 2021).

La modernización y adaptación del marco legal para el seguro marítimo es, por lo tanto, esencial. Una legislación más clara y en línea con los estándares internacionales no sólo brindará certeza jurídica, sino que también puede atraer inversiones y fomentar la competencia. Esto puede derivar en primas más competitivas y en coberturas más amplias y adaptadas a las necesidades del comercio marítimo ecuatoriano.

Mirando hacia el futuro, es probable que la sostenibilidad y la adaptación al cambio climático configuren las tendencias dominantes en el sector marítimo a nivel mundial. Ecuador, con su biodiversidad única y su compromiso con el desarrollo sostenible, tiene la oportunidad de liderar en la adopción de seguros marítimos que

promuevan prácticas responsables y sostenibles. Esto, a su vez, puede abrir nuevas oportunidades de mercado y posicionar al país como referente en la región.

Finalmente, uno de los desafíos emergentes más significativos es la digitalización. La gestión de riesgos, la evaluación de siniestros y la suscripción de pólizas están migrando hacia plataformas digitales. Para el sector asegurador ecuatoriano, esto implica no sólo una inversión en tecnología, sino también un cambio en la cultura corporativa. Aquellas empresas que logren adaptarse a esta nueva realidad tendrán ventaja competitiva, ofreciendo servicios más eficientes y a medida de las necesidades de sus clientes. En resumen, el seguro marítimo en Ecuador enfrenta desafíos, pero también oportunidades inmensas. Con una visión clara y una estrategia adaptativa, el país tiene el potencial de consolidarse como un actor relevante en este ámbito en la región.

1.10 Base legal

1.10.1 Normativas internacionales referente al contrato de seguro

El contrato de seguro marítimo, como uno de los más antiguos en la historia del seguro, ha sido objeto de normativas y regulaciones a nivel internacional que buscan estandarizar y proteger los intereses tanto de armadores como de aseguradores. Un claro referente en este ámbito es el Institute of London Underwriters (ILU), que ha establecido desde el siglo XIX cláusulas modelo para los seguros marítimos, siendo sus disposiciones adoptadas y adaptadas en muchos países, creando un estándar en la industria (Tapia Hermida, 2021).

Por otra parte, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha realizado estudios y recomendaciones en relación al seguro marítimo, enfocándose en cómo los países en desarrollo, como Ecuador, pueden adaptarse a las prácticas globales y beneficiarse de un comercio marítimo seguro y eficiente. Estas directrices buscan, entre otras cosas, brindar una mayor protección a las mercancías transportadas y establecer responsabilidades claras en caso de siniestros.

La Ley Inglesa de Seguros Marítimos de 1906 es otro referente de vital importancia en este ámbito. Aunque se trata de una legislación nacional, su influencia en la redacción y estructura de contratos de seguros marítimos en diversas jurisdicciones ha sido determinante. Establece, entre otras cosas, definiciones claras de los riesgos

cubiertos, los deberes de las partes y las condiciones bajo las cuales se puede reclamar una indemnización.

En Europa, la Asociación de Aseguradores Marítimos de Escandinavia (CEFOR) ha publicado sus propias cláusulas y regulaciones, que si bien tienen un enfoque regional, han servido como base para contratos en otros lugares del mundo, especialmente en lo que respecta a seguros para buques de carga y construcción naval. Estas cláusulas son revisadas y actualizadas periódicamente para reflejar las cambiantes necesidades y riesgos de la industria (Palacio Vargas, 2020).

En la misma línea, la Asociación Internacional de Mutuas de Seguro Marítimo (IUMI) juega un papel fundamental en la modernización y adaptación del seguro marítimo a las nuevas realidades del comercio global. Con miembros de más de 50 países, la IUMI facilita el intercambio de información, estadísticas y buenas prácticas entre aseguradores, lo que contribuye al desarrollo de normas más robustas y eficientes (Benito Osma, 2022).

La convención internacional sobre seguro de responsabilidad civil por Daños debidos a contaminación por hidrocarburos, adoptada en Bruselas en 1969 y conocida comúnmente como Convención CLC, representa otro pilar en la regulación del seguro marítimo. Esta convención, que ha sido ratificada por numerosos estados, establece un régimen de responsabilidad e indemnización en caso de derrames de petróleo, protegiendo tanto a las víctimas de estos siniestros como a los propios armadores (Signorino Barbat, 2020).

A nivel regional, es relevante mencionar los esfuerzos de la Asociación Latinoamericana de Derecho Marítimo (ALDM), que busca armonizar las legislaciones y prácticas de los países miembros en materia de derecho marítimo, incluyendo el seguro. Aunque no establece normativas per se, la ALDM promueve la adopción de las mejores prácticas y estándares internacionales en la región (Castellanos, 2020).

La ley de Navegación Marítima Española mantiene una reforma desde 2014 que se configura al contrato de seguro marítimo con sus respectivas pólizas de manera muy amplia, lo cual es un modelo jurídico a seguir en la normativa ecuatoriana de dicha materia. Lo cual se considerará para la respectiva comparación jurídica que mantenemos en el presente proyecto de investigación.

En ese aspecto, la regulación internacional del contrato de seguro marítimo es

vasta y compleja, con múltiples entidades y convenciones que contribuyen a su conformación. Para países como Ecuador, entender y adaptar estas normativas es esencial para garantizar un comercio marítimo seguro y eficiente, y para proteger adecuadamente los intereses de todos los actores involucrados en la cadena de suministro.

1.10.2 Normativas nacionales referente al contrato de seguro

En Ecuador, el Contrato de Seguro Marítimo se encuentra normado dentro de un marco jurídico que busca la protección de las partes involucradas, así como el fortalecimiento y promoción del comercio y transporte marítimo (Castellanos, 2020).

Primordialmente, la Ley General de Seguros es la principal norma que rige los contratos de seguros en el país, incluyendo el seguro marítimo. Esta ley establece las bases y principios generales del contrato de seguro, determinando las obligaciones y derechos de las partes, así como las disposiciones para su ejecución y terminación. Aunque abarca todos los tipos de seguros, hay particularidades y especificaciones que atienden directamente al seguro marítimo (Lara, 2021).

Otra normativa relevante es el Código de Comercio. A pesar de ser una norma general que regula múltiples aspectos del comercio, contiene disposiciones específicas para el transporte marítimo y, reglas especiales de seguro marítimo, para poder llevar a cabo estas operaciones. Define, entre otras cosas, las responsabilidades del transportista marítimo y las condiciones bajo las cuales se puede solicitar una indemnización en caso de daños o pérdidas.

El Reglamento a la Ley General de Seguros, por su parte, profundiza en los aspectos técnicos y operativos de los seguros en Ecuador, estableciendo directrices claras para su aplicación. En lo referente al seguro marítimo, el reglamento aborda temas como la valoración de las mercancías, la determinación de riesgos cubiertos y las bases para la liquidación de siniestros (Castellanos, 2020).

Además, la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros en Ecuador tiene la responsabilidad de supervisar y controlar a las empresas aseguradoras. Esta entidad emite resoluciones y circulares tales como Resolución No. 677-2021-S, 03 de septiembre de 2021; Resolución No. JPRF-S-2022-058 de 30 de diciembre de 2022; y Resolución SCVS-INS-2023-0004 de 02 de febrero de 2023., aunque estas son de carácter secundario, influyen y especifican cómo se debe operar el seguro marítimo en el país. Estos documentos normativos, sumados a la jurisprudencia existente, conforman una base sólida para la interpretación y aplicación de la ley en casos concretos.

Es relevante mencionar también la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial de los Espacios Acuáticos, de la misma forma

hacemos referencia al Reglamento a la Actividad Marítima, las cuales, estando enfocadas principalmente en la seguridad de las operaciones marítimas, tiene incidencia en el ámbito asegurador, determinando ciertas responsabilidades y estándares que, indirectamente, afectan la contratación y ejecución del seguro marítimo.

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones contiene disposiciones que promueven y protegen la actividad productiva y comercial en el país. Aunque su enfoque no es exclusivo al seguro marítimo, establece un marco de seguridad y confianza para los inversionistas y comerciantes, lo que indudablemente repercute en la dinámica de contratación de seguros relacionados al transporte marítimo.

En lo que respecta a acuerdos internacionales, Ecuador es signatario de varios tratados que, aunque no traten exclusivamente sobre seguros marítimos, establecen estándares y compromisos en materia de transporte y comercio marítimo, lo que inevitablemente impacta en la forma en que se contratan y ejecutan los seguros en este ámbito.

En suma, aunque Ecuador cuenta con un marco jurídico que regula el contrato de seguro marítimo, existe un espacio propicio para la modernización y adaptación de estas normativas, especialmente tomando en cuenta las mejores prácticas y estándares internacionales. Esto permitiría, no solo proteger adecuadamente los intereses de las partes involucradas, sino también impulsar el desarrollo del sector marítimo y asegurador en el país.

CAPÍTULO II
METODOLOGÍA DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN

2.1 Enfoque de la Investigación

El enfoque de investigación cualitativo es un método utilizado para explorar y comprender fenómenos sociales, culturales y humanos en profundidad. En lugar de depender de datos numéricos y estadísticas, este enfoque se basa en la recolección y análisis de datos cualitativos, como entrevistas, observaciones y documentos. Se enfoca en la comprensión de las perspectivas, experiencias y significados de las personas involucradas en el fenómeno estudiado. Este enfoque permite una exploración detallada y exuberante de los contextos sociales, proporcionando una comprensión profunda y holística de los temas investigados.

El enfoque cualitativo fue elegido para este trabajo de titulación de derecho por varias razones. En primer lugar, el tema de estudio, la comparativa jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional, es complejo y multifacético. Utilizar un enfoque cualitativo permite una exploración profunda de las leyes, regulaciones y prácticas relacionadas con el seguro marítimo en diferentes contextos legales y culturales. Además, al entrevistar a tres expertos especialistas en la temática, se puede obtener una comprensión detallada de sus opiniones, conocimientos y experiencias, enriqueciendo así el análisis comparativo.

La metodología de entrevistas a expertos especialistas en el campo del seguro marítimo fue fundamental para la investigación cualitativa. Al llevar a cabo estas entrevistas, se pudo acceder a conocimientos especializados y perspectivas informadas sobre el tema en cuestión. Los expertos proporcionaron información detallada sobre las prácticas y desafíos en el ámbito del seguro marítimo en Ecuador y en el contexto internacional. Estas entrevistas permitieron profundizar en aspectos específicos del marco jurídico ecuatoriano y su relación con las normativas internacionales, identificar áreas de convergencia y divergencia, y proponer posibles mejoras y armonizaciones.

En síntesis, el enfoque cualitativo de investigación, centrado en entrevistas con expertos, fue esencial para abordar el tema complejo y detallado de la comparativa jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional. Este enfoque permitió una exploración profunda y exuberante del tema, proporcionando una base sólida para el análisis comparativo y la propuesta de mejora del marco jurídico ecuatoriano en el campo del seguro marítimo.

2.2 Tipo de la Investigación

El tipo de investigación descriptivo se define como aquel que se enfoca en describir y caracterizar fenómenos, situaciones, o eventos, sin modificarlos ni manipularlos. En este tipo de investigación, los investigadores se centran en observar, medir y analizar variables, para luego presentar los resultados de manera detallada y precisa. El objetivo principal es proporcionar una descripción completa y precisa de las características de un fenómeno específico, sin preocuparse por explicar las causas o relaciones causales entre las variables. En esencia, el enfoque descriptivo busca responder a preguntas como ¿qué?, ¿cómo?, ¿cuándo? y ¿dónde?, proporcionando una visión clara y detallada del tema de estudio.

En este trabajo de titulación de derecho sobre la Comparativa Jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional, se utilizó el tipo de investigación descriptivo por varias razones fundamentales. En primer lugar, el enfoque descriptivo permitió a los investigadores recopilar datos detallados sobre las disposiciones legales y los fundamentos teóricos del Contrato de seguro marítimo en Ecuador y compararlos con las normativas internacionales. Al centrarse en la descripción precisa de las leyes y regulaciones, los investigadores pudieron identificar convergencias, divergencias y áreas de posible armonización de manera exhaustiva.

Además, al combinar el tipo de investigación descriptivo con el enfoque cualitativo, que implicaba realizar entrevistas a tres expertos especialistas en la temática del seguro marítimo, se pudo obtener una comprensión profunda y detallada de las perspectivas y experiencias de estos expertos. Las entrevistas proporcionaron información valiosa sobre las prácticas y desafíos específicos del seguro marítimo en Ecuador, así como su relación con las normativas internacionales. La combinación de datos descriptivos detallados y testimonios expertos enriqueció el análisis comparativo y proporcionó una base sólida para la propuesta de mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano.

El tipo de investigación descriptivo fue esencial para este trabajo de titulación, ya que permitió una descripción detallada y precisa del Contrato de seguro marítimo en Ecuador y su comparación con la Normativa Internacional. La inclusión del enfoque cualitativo mediante entrevistas a expertos especialistas en la temática garantizó una comprensión profunda y enriquecedora del tema, contribuyendo significativamente a la

elaboración de la propuesta normativa que buscaba fortalecer el marco jurídico ecuatoriano en la materia del seguro marítimo.

2.3 Período y lugar donde se desarrolla la investigación

El trabajo de titulación de derecho sobre la Comparativa Jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional se llevó a cabo durante un período comprendido entre los años 2018 y 2022. Durante estos cuatro años, los investigadores se dedicaron a una exhaustiva revisión de las leyes y regulaciones relacionadas con el seguro marítimo en Ecuador y estudiaron detenidamente las normativas internacionales pertinentes. Este extenso período permitió una investigación profunda y meticulosa, abarcando diferentes cambios y desarrollos legales que se produjeron durante ese tiempo.

En cuanto al lugar donde se desarrolló la investigación, esta se llevó a cabo principalmente en la ciudad de Guayaquil, Ecuador. Los investigadores se beneficiaron del acceso a bibliotecas especializadas en derecho, instituciones académicas y organizaciones gubernamentales relacionadas con el ámbito marítimo en la ciudad. La ubicación en Guayaquil proporcionó un contexto relevante para el estudio, ya que es uno de los principales centros económicos y comerciales del país, con una significativa actividad marítima. La proximidad a las instituciones gubernamentales y a los expertos en el campo del derecho marítimo facilitó el acceso a información clave y a fuentes primarias, contribuyendo así a una investigación completa y detallada.

En resumen, el trabajo de investigación se llevó a cabo en Guayaquil, Ecuador, durante un período de cuatro años, desde 2018 hasta 2022. Este largo período y la ubicación estratégica proporcionaron un marco sólido para la revisión detallada de las leyes y regulaciones del Contrato de seguro marítimo en Ecuador y su comparación con la Normativa Internacional. Esta investigación en profundidad enriqueció el análisis comparativo y sentó las bases para la propuesta de mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano en el ámbito del seguro marítimo, cumpliendo así con los objetivos generales y específicos del trabajo de titulación.

2.4 Universo y muestra de la investigación

El universo de la investigación en este trabajo de titulación de derecho se refiere al ámbito general o totalidad del fenómeno que se está estudiando, es decir, todas las

leyes, regulaciones y prácticas relacionadas con el contrato de seguro marítimo en Ecuador y en la normativa internacional. En este caso, el universo incluye todas las disposiciones legales y teóricas aplicables en Ecuador y en otros países con respecto al seguro marítimo. Es el conjunto completo de elementos que están sujetos a análisis y comparación en el marco del estudio.

Teniendo en cuenta lo antes mencionado, el universo en esta investigación se compone de los 20.621 abogados que ejercen en la provincia del Guayas, los cuales se encuentran registrados en el sistema informático del Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura.

Es importante señalar que, debido a la falta de información precisa sobre la cantidad de abogados especializado en el área de derecho marítimo, se decidió emplear un método de muestreo no probabilístico intencional para este estudio. Por esta razón se seleccionó específicamente a tres abogados especializados y con experiencias en el área de derecho marítimo y seguros del cantón Guayaquil, en virtud a su experiencia, especialidad y conocimiento en el campo del presente proyecto de investigación.

La muestra de la investigación, por otro lado, se refiere a una parte específica y representativa del universo que se selecciona para el estudio detallado. En este trabajo, la muestra consistió en tres expertos especialistas en el tema del contrato de seguro marítimo en Ecuador y la normativa internacional. Estos expertos fueron seleccionados debido a su experiencia y conocimientos profundos en el campo del seguro marítimo, lo que los convierte en una fuente confiable y valiosa para el estudio comparativo. La muestra se enfocó en sus opiniones, análisis y comentarios sobre las convergencias, divergencias y oportunidades de armonización entre las leyes ecuatorianas y las normativas internacionales en el ámbito del seguro marítimo.

En este contexto, el universo de la investigación abarcó todas las leyes y regulaciones relevantes relacionadas con el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y en la Normativa Internacional. La muestra, por otro lado, se limitó a las entrevistas realizadas a los tres expertos especialistas en el tema. Estas entrevistas proporcionaron una visión específica y experta sobre el tema en cuestión, permitiendo así una comprensión detallada de las similitudes, diferencias y áreas de posible mejora y armonización en el marco jurídico ecuatoriano. La combinación del universo y la muestra proporcionó una base sólida para el análisis comparativo y la propuesta normativa del trabajo de titulación.

2.5 Definición y comportamiento de las principales variables incluidas en el estudio

A continuación, se presenta la operacionalización de variables:

Variable Independiente: Normativa Internacional sobre Contrato de Seguro

Marítimo

- **Conceptualización:** Esta variable se refiere a las leyes, tratados y regulaciones internacionales que gobiernan el Contrato de Seguro Marítimo y son reconocidos a nivel internacional.
- **Tipo de Variable:** Independiente, ya que no es influenciada por otras variables en este estudio.

- Indicadores: Documentos específicos de tratados internacionales, leyes y regulaciones marítimas aplicables al Contrato de Seguro Marítimo.
- Instrumentos y/o Métodos: Revisión documental, análisis de textos legales y tratados internacionales, revisión de jurisprudencia internacional.

Variable Dependiente: Marco Jurídico del Contrato de seguro marítimo en Ecuador

- Conceptualización: Esta variable se refiere a las leyes, regulaciones y jurisprudencia específicas que rigen el Contrato de seguro marítimo en Ecuador.
- Tipo de Variable: Dependiente, ya que se verá influenciada por las comparaciones con la Normativa Internacional.
- Indicadores: Leyes y regulaciones ecuatorianas sobre el Contrato de Seguro Marítimo, decisiones judiciales relevantes en casos de seguros marítimos en Ecuador.
- Instrumentos y/o Métodos: Revisión documental, análisis de textos legales ecuatorianos, revisión de casos judiciales relacionados con seguros marítimos en Ecuador.

Variable dependiente: Propuesta de Mejora del Marco Jurídico Ecuatoriano para el Contrato de Seguro Marítimo

- Conceptualización: Esta variable se refiere a las recomendaciones y propuestas generadas para mejorar y modernizar el marco jurídico ecuatoriano en relación con el Contrato de Seguro Marítimo.
- Tipo de Variable: Dependiente, ya que se deriva del análisis comparativo entre la Normativa Internacional y el Marco Jurídico Ecuatoriano.
- Indicadores: Propuestas específicas para la armonización y mejora de las leyes y regulaciones ecuatorianas sobre seguros marítimos.
- Instrumentos y/o Métodos: Entrevistas a expertos especialistas en seguros marítimos, revisión de literatura especializada, análisis comparativo entre la Normativa Internacional y el Marco Jurídico Ecuatoriano.

Tabla 1. Operacionalización de variables

Variable	Conceptualización	Tipo de variable	Indicadores	Instrumentos/métodos
Variable Independiente: Normativa Internacional sobre Contrato de Seguro Marítimo	- Conceptualización: Esta variable se refiere a las leyes, tratados y regulaciones internacionales que gobiernan el Contrato de Seguro Marítimo y son reconocidos a nivel internacional.	- Tipo de Variable: Independiente, ya que no es influenciada por otras variables en este estudio.	- Indicadores: Documentos específicos de tratados internacionales, leyes y regulaciones marítimas aplicables al Contrato de Seguro Marítimo.	- Instrumentos y/o Métodos: Revisión documental, análisis de textos legales y tratados internacionales, revisión de jurisprudencia internacional.
Variable Dependiente: Marco Jurídico del Contrato de seguro marítimo en Ecuador	- Conceptualización: Esta variable se refiere a las leyes, regulaciones y jurisprudencia específicas que rigen el Contrato de seguro marítimo en Ecuador .	- Tipo de Variable: Dependiente, ya que se verá influenciada por las comparaciones con la Normativa Internacional.	- Indicadores: Leyes y regulaciones ecuatorianas sobre el Contrato de Seguro Marítimo, decisiones judiciales relevantes en casos de seguros marítimos en Ecuador.	- Instrumentos y/o Métodos: Revisión documental, análisis de textos legales ecuatorianos, revisión de casos judiciales relacionados con seguros marítimos en Ecuador.
Variable dependiente: Propuesta de Mejora del Marco Jurídico Ecuatoriano para el Contrato de Seguro Marítimo	- Conceptualización: Esta variable se refiere a las recomendaciones y propuestas generadas para mejorar y modernizar el marco jurídico ecuatoriano en relación con el Contrato de Seguro Marítimo.	- Tipo de Variable: Dependiente, ya que se deriva del análisis comparativo entre la Normativa Internacional y el Marco Jurídico Ecuatoriano.	- Indicadores: Propuestas específicas para la armonización y mejora de las leyes y regulaciones ecuatorianas sobre seguros marítimos.	- Instrumentos y/o Métodos: Entrevistas a expertos especialistas en seguros marítimos, revisión de literatura especializada, análisis comparativo entre la Normativa Internacional y el Marco Jurídico Ecuatoriano.

Fuente: Elaboración propia.

2.6 Métodos empleados

Los métodos empíricos son técnicas de investigación que se basan en la observación directa y la experiencia para recopilar datos y obtener resultados. Estos métodos implican la recolección de información a través de la observación, experimentación o experiencia personal, y se utilizan para obtener conocimiento sobre fenómenos del mundo real. En el contexto de este trabajo de titulación en derecho sobre la comparativa jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa

Internacional, los métodos empíricos pueden haber sido utilizados para recopilar datos específicos relacionados con casos prácticos, decisiones judiciales o prácticas legales en el ámbito del seguro marítimo en Ecuador y en otros países.

En este caso, se optó por utilizar métodos empíricos a pesar de tener un enfoque cualitativo y descriptivo, porque estas técnicas permiten obtener información detallada y específica sobre situaciones reales y prácticas legales en el contexto del seguro marítimo. Además, se realizaron entrevistas a tres expertos especialistas para complementar y enriquecer la información recopilada, lo que contribuye a una comprensión más profunda y contextualizada de la temática investigada. El instrumento utilizado como entrevista a expertos se ubica en el Anexo A.

Al utilizar métodos empíricos, como entrevistas a expertos, se pueden obtener datos cualitativos valiosos que ayudan a respaldar las afirmaciones y conclusiones de este trabajo de titulación. Estos datos empíricos proporcionan ejemplos concretos, casos reales y opiniones expertas que enriquecen el análisis comparativo entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional.

Sintetizando, los métodos empíricos, como las entrevistas a expertos, se utilizaron en este trabajo de titulación para obtener información detallada y concreta sobre el tema investigado, lo que enriquece el análisis cualitativo y descriptivo realizado en el contexto del seguro marítimo en Ecuador y a nivel internacional.

2.7 Procesamiento y análisis de la información

El procesamiento y análisis de la información obtenida de las entrevistas a los expertos para este trabajo de titulación en derecho sobre la comparativa jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional se llevará a cabo siguiendo un enfoque sistemático y detallado. A continuación, se describe el paso a paso para el procesamiento y análisis de esta información:

1. Transcripción de las Entrevistas:

Las entrevistas grabadas con los expertos serán transcritas cuidadosamente para tener un registro textual completo de las respuestas y opiniones proporcionadas.

2. Codificación y Categorización:

Se identificarán temas y categorías relevantes en las respuestas de los expertos. Cada tema significativo será codificado para facilitar el análisis comparativo.

3. Análisis de Contenido:

Se realizará un análisis detallado del contenido de las respuestas para identificar patrones, tendencias y puntos clave mencionados por los expertos. Se prestará especial atención a las convergencias y divergencias entre las opiniones de los entrevistados.

4. Comparación y Contraste:

Se compararán las respuestas de los tres expertos para identificar similitudes y diferencias en sus puntos de vista sobre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional. Esto ayudará a destacar las áreas de acuerdo y desacuerdo entre los expertos.

5. Integración con la Revisión Bibliográfica:

Se integrarán los hallazgos de las entrevistas con la revisión bibliográfica existente sobre el tema para contextualizar las opiniones de los expertos dentro del marco teórico y legal relevante.

6. Interpretación y Conclusiones:

Se analizarán las interpretaciones de las respuestas de los expertos en el contexto de los objetivos de la investigación. Se elaborarán conclusiones fundamentadas en los datos recopilados y se relacionarán con la comparativa jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional.

7. Validación y Apoyo Empírico:

Se utilizarán las citas y ejemplos específicos proporcionados por los expertos para respaldar las afirmaciones hechas en el trabajo. Esto proporcionará una base empírica sólida para las recomendaciones y propuestas realizadas en el trabajo de titulación.

Este proceso garantizará un análisis exhaustivo y riguroso de las entrevistas a los expertos, permitiendo una comprensión profunda de las perspectivas de los profesionales en el campo del seguro marítimo y su relación con la normativa ecuatoriana e internacional.

CAPÍTULO III
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1 Resultados de la Investigación

3.1.1 Cuestionario de la entrevista a expertos

Un cuestionario a expertos es una herramienta de investigación utilizada para recopilar información, opiniones o conocimientos de personas con experiencia o conocimientos especializados en un área particular. Estos cuestionarios están diseñados para aprovechar la experiencia y la comprensión profunda de los expertos sobre temas específicos, con el objetivo de informar, validar o explorar ideas, hipótesis o tendencias en un campo de estudio o práctica. A continuación, se presenta el cuestionario:

Cuestionario

I. Información del Experto:

Nombre del Experto:

Afiliación Institucional:

Experiencia y Especialización en el Campo del Seguro Marítimo:

II. Aspectos Generales sobre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador:

1. ¿Cuáles son los principios fundamentales que rigen el Contrato de seguro marítimo en Ecuador?
2. ¿Cuáles son las principales disposiciones legales que regulan el Contrato de Seguro Marítimo en el marco jurídico ecuatoriano?

III. Normativa Internacional sobre Seguro Marítimo:

3. ¿Cuáles son las normativas internacionales más relevantes en el ámbito del Seguro Marítimo que se aplican a nivel global?
4. ¿Cuáles son las principales diferencias entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales mencionadas?

IV. Diagnóstico Crítico Comparativo:

5. ¿Podría identificar las semejanzas clave entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales?
6. ¿Cuáles son las diferencias más significativas entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales?

7. ¿Ha identificado posibles lagunas o áreas de mejora en el marco jurídico ecuatoriano en comparación con las normativas internacionales?

V. Propuesta Normativa para la Mejora y Modernización del Marco Jurídico

Ecuatoriano:

8. ¿Cuál es su opinión sobre la armonización del marco jurídico ecuatoriano con las normativas internacionales en el ámbito del Seguro Marítimo?
9. ¿Cuáles serían las principales áreas de enfoque para mejorar y modernizar el marco jurídico ecuatoriano en relación con el Contrato de Seguro Marítimo?

VI. Mejores Prácticas y Estándares Internacionales:

10. ¿Qué mejores prácticas y estándares internacionales considera más relevantes y aplicables al contexto ecuatoriano en el ámbito del Seguro Marítimo?

VII. Sobre la Investigación:

11. ¿Qué recomendaciones daría para la realización de futuras investigaciones en el área del Seguro Marítimo en Ecuador y su relación con las normativas internacionales?

VIII. Comentarios Finales:

12. ¿Hay algún otro comentario o aspecto relevante que considere importante para nuestra investigación sobre la comparativa jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional?

3.1.2 Resultados de la entrevista

I. Información del Experto:

Nombre del Experto: Carlos Alberto Carrión Márquez.

Afiliación Institucional: Intendencia Nacional de Seguros del Ecuador.

Experiencia y Especialización en el Campo del Seguro Marítimo: 12 años.

II. Aspectos Generales sobre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador:

- 1. ¿Cuáles son los principios fundamentales que rigen el Contrato de seguro marítimo en Ecuador?**

Los principios fundamentales que rigen el contrato de seguro marítimo en el Ecuador son los mismos del contrato de seguro en general.

Es decir, que comienza desde la autonomía de la voluntad de las partes en el cual pivotará la buena fe del asegurado al momento de revelar el estado del riesgo a la compañía de seguros para que esta valore o no acoger los riesgos propuestos y, de aceptarlos, los valorará económicamente a través de la correspondiente prima que pagará el asegurado, dependiendo de los riesgos asumidos y excluidos; así, como determinar la suma asegurada por la cual se obliga a indemnizar, en caso de que ocurra el siniestro (evento dañoso) previsto en el contrato.

Estos principios básicos de todo contrato de seguro rigen para cualquier ramo, incluyendo el seguro marítimo, pero con algunos aspectos diferenciadores porque se trata de un ramo conocido como de “grandes riesgos” por su alto impacto en cuanto a su siniestralidad, en el cual se exigirá al asegurado una revelación del estado del riesgo de forma fehaciente sobre el buque y de las necesidades que requiera que la aseguradora otorgue cobertura, siendo plasmado en la póliza de seguro, conforme a los elementos establecidos en el artículo 699 del Código de Comercio ecuatoriano.

El precitado artículo – conforme a la doctrina en materia de seguros – establece las condiciones particulares de la póliza de seguro ya que allí se detallan los riesgos asumidos y excluidos por la compañía de seguros.

Sin embargo, el seguro marítimo posee coberturas adicionales que le permiten al asegurado incorporar algunos riesgos que serán valorados por las aseguradoras, los cuales constarán en las denominadas “cláusulas especiales”, siendo un tipo de seguro que se aparta de la característica de los contratos de seguro de ser de adhesión porque le permite al asegurado negociar con la aseguradora coberturas que no se encuentran en las condiciones generales ni particulares.

Por otra parte, los principios dentro del seguro marítimo poseen la particularidad de ser más amplios que otros ramos, como el transporte terrestre, porque se trata de una cobertura que trasciende las fronteras por tratarse de embarcaciones con capacidad de desplazamiento y recorrido de grandes distancias.

Finalmente, los principios de este tipo de seguro deben especificar claramente cuál será o serán los intereses asegurables, sumas aseguradas, primas, riesgos cubiertos y excluidos, plazo y demás aspectos esenciales porque se tratan de multirriesgos a los que se expone la nave y afectaciones a bienes jurídicos protegidos de terceras personas, principalmente, eventos dañosos a otros Estados y daños ambientales,

los cuales son altamente cuantiosos por tratarse de siniestros que requieren una restauración del área afectada y una indemnización, partiendo del principio “el que contamina paga”.

2. ¿Cuáles son las principales disposiciones legales que regulan el Contrato de Seguro Marítimo en el marco jurídico ecuatoriano?

Hay que recordar que el derecho mercantil tiene como fuente principal la costumbre, la cual a lo largo de los siglos pasados fueron “positivizados” a nivel nacional e internacional gracias a las prácticas comerciales internacionalmente aceptadas y reiteradas que han facilitado las regulaciones en diversas áreas, entre ellas, el derecho marítimo y el contrato de seguro.

Al mismo tiempo, se debe señalar que nuestro actual Código de Comercio es relativamente nuevo porque fue publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 497, del 29 de mayo de 2019, el cual se adaptó a los estándares internacionales sobre buenas prácticas comerciales, destacándose el transporte internacional de mercaderías a nivel marítimo, ajustándose a diversos tratados internacionales tales como la Convención de las Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías, más conocida como la Convención de Viena de 1980; el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, conocida como las Reglas de Hamburgo de 1978; la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), entre otras que serán mencionadas más adelante.

Sin perjuicio de aquello, el contrato de seguro en el Ecuador experimentó una importante reforma ya que su legislación se remontaba al Decreto Supremo No. 1147, del 07 de diciembre de 1973, el cual fue derogado con la expedición del Código de Comercio, e insertó la regulación del contrato de seguro en el Libro VI del nuevo Código de Comercio.

Tal como fue señalado en la pregunta anterior, todo contrato de seguro parte del principio de buena fe y de la autonomía de la voluntad de las partes. En consecuencia, se puede indicar que existen diversas regulaciones del seguro marítimo, a saber:

- Capítulo IX de los Seguros Marítimos en el Código de Comercio;
- Libro VI del Código de Comercio que regula el Contrato de Seguro;

- Ley General de Seguros insertado en el Libro III del Código Orgánico Monetario y Financiero;
- Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos; y,
- Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros expedida por la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera, que ha expedido diversos actos normativos sobre las pólizas de seguros y clasificación de los riesgos.

III. Normativa Internacional sobre Seguro Marítimo:

3. ¿Cuáles son las normativas internacionales más relevantes en el ámbito del Seguro Marítimo que se aplican a nivel global?

En primer lugar, debe indicarse que los tratados internacionales recogen aspectos muy generales acerca de derechos y obligaciones dentro de una relación contractual entre las partes intervinientes y, por ende, será la regulación de cada Estado la que determinará las condiciones y aspectos concretos para su aplicabilidad.

En ese orden de ideas, no conozco de normativa internacional que se refiera estrictamente al seguro marítimo porque debe recordarse que el tomador de un seguro se ceñirá a las estipulaciones contractuales del Estado de origen donde lo contrató.

Por ende, no se puede regularizar internacionalmente y de forma estandarizada los contratos de seguro, lo cual sería inaplicable porque cada Estado tiene su propia regulación sobre ese tipo contractual.

De allí que la citada Convención de Viena de 1980 establece que tanto el comprador y el vendedor deberán ponerse de acuerdo de quien asume los riesgos por el transporte internacional de las mercaderías, debiendo obligatoriamente contratar el correspondiente seguro, lo cual, al día de hoy, se facilita con los denominados Términos de Comercio Internacional, más conocidos como los INCOTERMS, que determinan los alcances y límites de las obligaciones dentro del transporte internacional por parte del vendedor y del comprador.

Otro ejemplo claro está regulado dentro de la Unión Europea a través del Reglamento (CE) N°593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, mejor conocido como el Reglamento Roma I, el cual en su artículo 7, establece que en la medida en que la ley aplicable no haya sido elegida por las partes, el contrato de seguro se regirá por la ley del país en el que el asegurador tenga su residencia habitual.

Por lo tanto, quien haya asumido los riesgos dentro de un contrato de transporte marítimo o seguro marítimo, será quien asuma el siniestro, en caso de que ocurriese, e indemnizará por los bienes jurídicos protegidos afectados.

Otros ejemplos, además de los tratados internacionales citados en la pregunta anterior, se pueden indicar el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo; y, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, conocido como el Convenio de Bruselas de 1989.

Vale la pena destacar que de acuerdo a regulaciones internacionales expedidas – por ejemplo – por los Estados Unidos o por el bloque supranacional llamado Unión Europea, se resalta la obligatoriedad de que todo buque que navegue por aguas internacionales y que pasen por sus territorios deberán poseer una cobertura otorgada por alguna compañía de seguros en caso de que ocurra algún siniestro, principalmente, que posea una cobertura amplia para restaurar e indemnizar por daños ambientales, lo cual es de mandatorio cumplimiento; o, cualquier abordaje (colisión de buques en derecho marítimo) que pueda causar daños colaterales (v.g. Caso Prestige, 2002).

En consecuencia, los tratados internacionales citados a lo largo de esta entrevista constituyen acuerdos generales que han sido incorporados en nuestra legislación nacional ya que el mismo artículo 843 del Código de Comercio ecuatoriano señala que el transporte marítimo se regulará por la costumbre, las prácticas comerciales y marítimas; en concordancia con lo dispuesto en el artículo 425 referente al orden jerárquico de aplicación de las normas, en los que se incluyen a los tratados internacionales suscritos y ratificados por el Estado ecuatoriano.

4. ¿Cuáles son las principales diferencias entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales mencionadas?

Esta pregunta está contestada en la pregunta anterior.

El nuevo Código de Comercio ecuatoriano ha estandarizado sus disposiciones nacionales en consonancia con los tratados internacionales, principalmente, con las disposiciones que regulan el transporte internacional de mercaderías por medios marítimos.

Asimismo, el contrato de seguro y de reaseguro se encuentran desarrollados en el Libro VI del Código de Comercio, el cual ha adoptado regulaciones eficientes y claras a fin de que las partes puedan celebrar este tipo de contratos y establecer las cláusulas especiales necesarias para vincularse jurídicamente, bajo el principio de la autonomía de la voluntad de las partes, según el estado del riesgo puesto en conocimiento a la compañía de seguros.

IV. Diagnóstico Crítico Comparativo:

5. ¿Podría identificar las semejanzas clave entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales?

Como ha sido explicado a lo largo de esta entrevista, el Estado ecuatoriano ha regulado el contrato de seguro marítimo, conforme a los principios de buena fe y autonomía de las partes dentro de un contrato de seguro.

En ese sentido, podemos destacar que el mercado asegurador en el Ecuador ofrece diversas coberturas (multiriesgo) al transporte marítimo a través de las denominadas “pólizas flotantes”.

Estas pólizas ofrecen una cobertura – casi – abierta ante el acaecimiento de un siniestro durante la navegación de un buque. Es decir, que la suma asegurada es muy amplia y posee un sinnúmero de riesgos asumidos por la compañía de seguros.

Sin embargo, deben concurrir una serie de requisitos porque se tratan de coberturas especiales que la compañía de seguros debe tomar conocimiento antes

de que el buque empiece su travesía, duración de viaje, trayecto, entre otros datos relevantes para que la aseguradora ofrezca dicha cobertura.

Asimismo, y por regulación ecuatoriana, toda compañía de seguros debe contar con el respaldo de su o sus compañías reaseguradoras, a fin de que posea la suficiente solvencia para poder indemnizar en caso de que ocurra el siniestro.

Recordemos que estas pólizas abiertas poseen una suma asegurada bastante amplia y para lo cual el papel de las reaseguradoras será fundamental para que las compañías de seguros puedan acceder a los recursos necesarios para poder afrontar los eventos dañosos causados por su asegurado.

6. ¿Cuáles son las diferencias más significativas entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales?

Del ejercicio de mi profesión dentro del ámbito del derecho de seguro, no considero que existan diferencias significativas porque los tratados internacionales otorgan lineamientos generales y serán los Estados los que desarrollen su normativa aplicable.

7. ¿Ha identificado posibles lagunas o áreas de mejora en el marco jurídico ecuatoriano en comparación con las normativas internacionales?

Sí existe una laguna dentro del marco jurídico respecto a coberturas de seguros. Por ejemplo, no existe un ramo denominado “seguro ambiental obligatorio”, el cual está regulado en diversos países como España, Argentina, Brasil, Colombia, entre otros, el cual ofrece coberturas estrictamente para restaurar e indemnizar daños ambientales.

Lo más cercano son las denominadas pólizas flotantes explicadas en líneas anteriores.

Sin embargo, el seguro ambiental obligatorio requiere una explicación más amplia y en este trabajo podría relacionárselo en caso de que algún buque cause un daño ambiental por siniestrarse, pero sería apartarse del tema nuclear.

Simplemente lo dejo mencionado.

V. Propuesta Normativa para la Mejora y Modernización del Marco Jurídico Ecuatoriano:

8. ¿Cuál es su opinión sobre la armonización del marco jurídico ecuatoriano con las normativas internacionales en el ámbito del Seguro Marítimo?

Esto ya fue respondido en preguntas anteriores. Cada Estado tiene la potestad de regular el contrato de seguro marítimo, de acuerdo a sus realidades y prácticas comerciales, pero obedeciendo estándares mínimos que les permitan tener coberturas internacionales ante el acaecimiento de eventos dañosos.

9. ¿Cuáles serían las principales áreas de enfoque para mejorar y modernizar el marco jurídico ecuatoriano en relación con el Contrato de Seguro Marítimo?

Implementar el seguro ambiental obligatorio constituye una urgencia a fin de ofrecer un seguro de esas características.

Por lo demás, cada Estado tiene autonomía para regular los contratos de seguro, incluido el seguro marítimo.

VI. Mejores Prácticas y Estándares Internacionales:

10. ¿Qué mejores prácticas y estándares internacionales considera más relevantes y aplicables al contexto ecuatoriano en el ámbito del Seguro Marítimo?

Más que prácticas y estándares internacionales aplicables en el contexto ecuatoriano, considero que el derecho de seguro debe socializarse y masificarse en las mallas curriculares de todas las universidades del país porque son escasos los profesionales del derecho que realmente conocen sobre el contrato de seguro. Los tratados internacionales están allí y cualquier norma ecuatoriana puede ser perfectible. Pero, para aquello, se requiere de conocimiento y las universidades son el primer paso para promover esa enseñanza.

VII. Sobre la Investigación:

11. ¿Qué recomendaciones daría para la realización de futuras investigaciones en el área del Seguro Marítimo en Ecuador y su relación con las normativas internacionales?

Que las universidades establezcan en sus mallas curriculares el derecho de seguro.

VIII. Comentarios Finales:

12. ¿Hay algún otro comentario o aspecto relevante que considere importante para nuestra investigación sobre la comparativa jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional?

Me parece un tema muy interesante e inédito porque no he escuchado de otro estudiante que lo haya abordado bajo esta óptica.

Aprovecho la oportunidad para felicitarla por haberse fijado en esta rama del derecho – altamente técnica – que muy pocos profesionales conocen, lo cual genera un insumo importante para los demás estudiantes que quieran profundizar sobre el seguro marítimo.

I. Información del Experto:

Nombre del Experto: Erwin Chiluiza Rodríguez.

Afiliación Institucional: Cámara de seguros.

Experiencia y Especialización en el Campo del Seguro Marítimo: 10 años.

II. Aspectos Generales sobre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador:

Principios Fundamentales del Contrato de seguro marítimo en Ecuador: Desde una perspectiva legal, los principios fundamentales que rigen el Contrato de seguro marítimo en Ecuador se centran en la buena fe, el principio indemnizatorio, la subrogación y la contribución. La buena fe (*uberrimae fidei*) obliga a las partes a actuar con honestidad y a revelar todas las circunstancias relevantes. El principio indemnizatorio asegura que el asegurado sea compensado por las pérdidas reales sufridas, sin generar un beneficio económico. La subrogación permite a la aseguradora reclamar en nombre del asegurado tras compensar las pérdidas, y la contribución se refiere a la distribución proporcional de la indemnización entre múltiples aseguradoras en caso de que el riesgo esté cubierto por más de una póliza.

Disposiciones Legales que Regulan el Seguro Marítimo en Ecuador: En Ecuador, el seguro marítimo está regulado principalmente por el Código de Comercio, que establece las normativas generales para los contratos de seguro, incluyendo aquellos específicos para el ámbito marítimo. Además, disposiciones en la Ley de Navegación y Seguridad Acuática y regulaciones específicas del sector asegurador ecuatoriano también desempeñan un papel importante en la estructuración y regulación de los contratos de seguro marítimo.

III. Normativa Internacional sobre Seguro Marítimo:

Normativas Internacionales en Seguro Marítimo: A nivel internacional, las normativas más relevantes en el seguro marítimo incluyen las Reglas de York-Antwerp, que rigen la avería gruesa, y el Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos. Además, las Reglas de Rotterdam y las Reglas de Hamburgo, que aunque no se enfoquen exclusivamente en el seguro, tienen implicaciones significativas en la determinación de la responsabilidad y los riesgos asegurables en el transporte marítimo.

Principales Diferencias con Normativas Internacionales: La principal diferencia radica en la especificidad y alcance de las regulaciones. Mientras que las normativas internacionales proporcionan un marco detallado para situaciones específicas como la avería gruesa y la contaminación por hidrocarburos, el marco jurídico ecuatoriano puede ser menos específico y abarcador en estas áreas, centrándose más en principios generales de contratación y responsabilidad.

IV. Diagnóstico Crítico Comparativo:

Semejanzas Clave entre Ecuador y Normativas Internacionales: Ambos sistemas reconocen la importancia de la buena fe y el principio indemnizatorio. Además, hay un énfasis compartido en la necesidad de una valoración precisa de los riesgos y en la distribución equitativa de las pérdidas en situaciones de siniestro.

Diferencias Significativas: Las diferencias más notables se encuentran en el manejo de situaciones específicas como la contaminación y la avería gruesa, donde las normativas internacionales proporcionan un marco más detallado y prescriptivo en comparación con el enfoque más generalista del marco legal ecuatoriano.

Lagunas y Áreas de Mejora en Ecuador: Se identifican lagunas en la regulación específica de ciertas situaciones marítimas complejas, como la responsabilidad en casos de contaminación y procedimientos detallados para el manejo de la avería gruesa. Además, la integración de estándares internacionales en el derecho ecuatoriano podría mejorar la coherencia y eficacia en el manejo de los seguros marítimos.

V. Propuesta Normativa para Mejora y Modernización:

Opinión sobre Armonización con Normativas Internacionales: La armonización con normativas internacionales es fundamental para alinear el marco jurídico ecuatoriano con las mejores prácticas globales. Esto no solo facilitaría el comercio internacional y la cooperación, sino que también mejoraría la protección de los intereses de las partes involucradas en el seguro marítimo.

Áreas de Enfoque para Mejorar el Marco Jurídico Ecuatoriano: Se debe enfocar en la actualización y especificación de las normas relacionadas con la responsabilidad civil por contaminación, el manejo de la avería gruesa, y la clarificación de los procesos de reclamación y compensación. También sería beneficioso incorporar estándares internacionales de seguridad y protección ambiental.

VI. Mejores Prácticas y Estándares Internacionales:

Prácticas y Estándares Aplicables a Ecuador: Las mejores prácticas incluyen la adopción de estándares de seguridad y protección ambiental de la Organización Marítima Internacional, así como la implementación de procesos eficientes y transparentes para la resolución de reclamaciones y la gestión de siniestros.

VII. Sobre la Investigación:

Recomendaciones para Investigaciones Futuras: Se recomienda un análisis comparativo de jurisprudencia y casos prácticos en el seguro marítimo, tanto a nivel nacional como internacional, para identificar áreas específicas de reforma legal y comprender cómo las prácticas actuales en Ecuador se alinean o divergen de las normativas internacionales.

VIII. Comentarios Finales:

Comentarios Adicionales para la Investigación: Es crucial considerar la evolución constante del comercio marítimo y las prácticas internacionales en el seguro marítimo. Por lo tanto, el marco jurídico ecuatoriano debe ser lo suficientemente flexible para adaptarse a nuevos desafíos y situaciones, asegurando al mismo tiempo una protección y seguridad adecuadas en el ámbito del seguro marítimo. La participación activa en foros internacionales y la colaboración con organismos globales son esenciales para mantener actualizado el marco legal ecuatoriano.

I. Información del Experto:

Nombre del Experto: Jeanne Solórzano Criollo.

Afiliación Institucional: Cámara de seguros.

Experiencia y Especialización en el Campo del Seguro Marítimo: 8 años.

II. Aspectos Generales sobre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador:

Principios Fundamentales del Seguro Marítimo en Ecuador: En el contexto ecuatoriano, el contrato de seguro marítimo se rige por principios fundamentales como la buena fe, la indemnización y la subrogación. La buena fe obliga a las partes a actuar con total transparencia, revelando toda la información relevante que pueda afectar el riesgo. El principio de indemnización busca que el asegurado sea compensado hasta el valor de su pérdida, sin obtener un beneficio. La subrogación permite a la aseguradora ejercer los derechos del asegurado una vez ha indemnizado el daño, para recuperar lo pagado de terceros responsables.

Principales Disposiciones Legales en Ecuador: El marco jurídico ecuatoriano para el seguro marítimo se basa en el Código de Comercio, que detalla las normas generales aplicables a todos los contratos de seguro, incluyendo los marítimos. Asimismo, legislaciones específicas como la Ley de Navegación y Seguridad Acuática aportan regulaciones adicionales, particularmente en lo que respecta a aspectos de seguridad y responsabilidad en el ámbito marítimo.

III. Normativa Internacional sobre Seguro Marítimo:

Normativas Internacionales Relevantes: A nivel global, el seguro marítimo está influenciado por convenios como las Reglas de York-Antwerp, que abordan la avería gruesa, y el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga. Estas normativas definen estándares globales para la distribución de los costos en casos de avería y establecen límites de seguridad en el transporte marítimo.

Diferencias con Normativas Internacionales: La principal diferencia radica en la especificidad y cobertura. Las normativas internacionales proveen un marco más detallado y especializado para situaciones específicas, mientras que la legislación ecuatoriana puede ser más general y menos detallada en ciertos aspectos, como la responsabilidad en casos de contaminación o salvamento.

IV. Diagnóstico Crítico Comparativo:

Semejanzas entre Ecuador y Normativas Internacionales: Tanto en Ecuador como en las normativas internacionales, se enfatiza la importancia de la buena fe y la indemnización. También se reconoce la necesidad de proteger los intereses de todas las partes involucradas y garantizar una compensación justa y equitativa en caso de siniestros.

Diferencias Significativas: Las diferencias notables incluyen el grado de detalle y especialización en el manejo de situaciones complejas como la avería gruesa y la responsabilidad civil por contaminación, donde las normativas internacionales proporcionan un enfoque más específico y regulado.

Lagunas y Áreas de Mejora en Ecuador: Existen lagunas en cuanto a la regulación detallada de ciertos aspectos del seguro marítimo, como la responsabilidad por contaminación o las normas de salvamento. La integración de estándares internacionales podría mejorar la coherencia y eficacia del marco legal ecuatoriano.

V. Propuesta Normativa para la Mejora y Modernización:

Armonización con Normativas Internacionales: La armonización del marco jurídico ecuatoriano con las normativas internacionales es vital para la cohesión global y la efectividad en la gestión de los riesgos marítimos. Esto facilitaría el comercio internacional y la cooperación entre Ecuador y otros países.

Áreas de Enfoque para Mejorar el Marco Jurídico Ecuatoriano: Se debe prestar especial atención a la actualización de normativas sobre la responsabilidad en casos de contaminación y salvamento marítimo, así como en la clarificación de los términos y condiciones del seguro, incluyendo la determinación de la responsabilidad y la indemnización.

VI. Mejores Prácticas y Estándares Internacionales:

Prácticas y Estándares Relevantes para Ecuador: Adoptar estándares internacionales en seguridad marítima y protección ambiental, así como establecer procesos de reclamación y compensación claros y justos, serían pasos importantes hacia la mejora del seguro marítimo en Ecuador.

VII. Sobre la Investigación:

Recomendaciones para Investigaciones Futuras: Futuras investigaciones deberían enfocarse en estudios comparativos de legislación y casos prácticos, tanto a nivel nacional como internacional, para identificar discrepancias y posibles áreas de mejora en la legislación ecuatoriana sobre el seguro marítimo.

VIII. Comentarios Finales:

Comentarios Adicionales: Es crucial mantener una perspectiva dinámica y adaptativa en la legislación del seguro marítimo, considerando las prácticas internacionales y los cambios en el comercio y la tecnología marítima. La participación activa en diálogos internacionales y la colaboración con organismos globales son fundamentales para mantener actualizado y relevante el marco legal ecuatoriano en el seguro marítimo.

3.1.3 Interpretación

El análisis comparativo del contrato de seguro marítimo en Ecuador con la normativa internacional revela varias semejanzas y diferencias clave. A nivel de principios fundamentales, tanto el marco ecuatoriano como el internacional se rigen por la buena fe y la indemnización. Esto implica una necesidad de transparencia y honestidad en la divulgación de información relevante al riesgo, y una compensación que no exceda el valor de la pérdida sufrida. La subrogación y la contribución también son principios compartidos, facilitando la recuperación de costos por parte de las aseguradoras y la distribución equitativa de la carga entre múltiples aseguradoras en casos de cobertura múltiple.

En lo que respecta a las disposiciones legales específicas, el Código de Comercio de Ecuador, junto con la Ley de Navegación y Seguridad Acuática, constituyen la base del marco jurídico del seguro marítimo en el país. Estas leyes se alinean en cierta medida con las normativas internacionales como las Reglas de York-Antwerp y el Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, estableciendo un paralelismo en términos de enfoques generales hacia la regulación del seguro marítimo.

Sin embargo, existen diferencias notables en la especificidad y el alcance de las regulaciones. Las normativas internacionales tienden a proporcionar un marco más detallado y especializado, especialmente en situaciones como la avería gruesa y la contaminación por hidrocarburos. En contraste, el marco legal ecuatoriano se centra más en los principios generales de contratación y responsabilidad, sin adentrarse profundamente en esas áreas específicas.

Una laguna importante en el marco jurídico ecuatoriano, identificada a través del análisis comparativo, es la falta de regulaciones detalladas para situaciones específicas como la responsabilidad por contaminación y el manejo de la avería gruesa. Además, la integración de estándares internacionales en el derecho ecuatoriano podría mejorar significativamente la coherencia y eficacia del seguro marítimo en el país.

Para mejorar y modernizar el marco jurídico ecuatoriano en relación con el contrato de seguro marítimo, es fundamental considerar la armonización con normativas internacionales. Esta armonización no solo facilitaría el comercio internacional y la cooperación, sino que también mejoraría la protección de los intereses de todas las partes

involucradas. Específicamente, se debe enfocar en actualizar y especificar normas relacionadas con la responsabilidad civil por contaminación y el manejo de la avería gruesa, así como en clarificar procesos de reclamación y compensación.

Las mejores prácticas y estándares internacionales relevantes y aplicables al contexto ecuatoriano incluyen la adopción de medidas de seguridad y protección ambiental establecidas por la Organización Marítima Internacional, y la implementación de procedimientos eficientes y transparentes para la resolución de reclamaciones y la gestión de siniestros. Estos estándares no solo mejorarían la calidad del seguro marítimo en Ecuador, sino que también asegurarían una alineación con las expectativas y prácticas globales.

En términos de recomendaciones para futuras investigaciones, es esencial un análisis comparativo más profundo de jurisprudencia y casos prácticos tanto a nivel nacional como internacional. Esto no solo identificaría áreas específicas para la reforma legal, sino que también proporcionaría una comprensión más clara de cómo las prácticas actuales en Ecuador se alinean o divergen de las normativas internacionales.

Finalmente, es crucial mantener una perspectiva dinámica y adaptativa en la legislación del seguro marítimo, considerando los cambios constantes en el comercio y la tecnología marítima. La participación activa en diálogos internacionales y la colaboración con organismos globales son fundamentales para mantener el marco legal ecuatoriano actualizado y relevante. Esta flexibilidad y adaptabilidad serán clave para enfrentar los desafíos futuros y aprovechar las oportunidades en el ámbito del seguro marítimo.

3.1.4 Aspectos a incluir en la propuesta a partir de los resultados

Una propuesta normativa eficaz para la armonización, mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano relativo al Contrato de Seguro Marítimo, basada en el diagnóstico previo y las mejores prácticas y estándares internacionales, debería contemplar los siguientes aspectos concretos:

Especificidad en la Responsabilidad por Contaminación: Modificar la legislación existente para incluir disposiciones más detalladas sobre la responsabilidad en casos de contaminación por hidrocarburos y otros contaminantes. Esto alinearía el marco legal ecuatoriano con convenios internacionales como el Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos.

Regulación Detallada sobre la Avería Gruesa: Implementar normas específicas en el Código de Comercio o en una legislación especial que se alinee con las Reglas de York-Antwerp. Esto proporcionaría un marco claro para la distribución de los costos en casos de avería gruesa, una situación común en el transporte marítimo.

Adopción de Estándares de Seguridad y Protección Ambiental: Incorporar en la legislación nacional estándares internacionales de seguridad y protección ambiental establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI). Esto incluiría regulaciones sobre la seguridad de los buques, la gestión de residuos a bordo y medidas preventivas contra la contaminación.

Flexibilidad en la Cobertura del Seguro Marítimo: Establecer un marco normativo que permita una mayor flexibilidad en las coberturas del seguro marítimo, permitiendo la inclusión de cláusulas especiales y negociaciones entre asegurados y aseguradoras, reflejando así la naturaleza dinámica del comercio marítimo.

Creación de un Seguro Ambiental Obligatorio: Desarrollar una normativa específica para un seguro ambiental obligatorio, que ofrezca cobertura para daños ambientales causados por siniestros marítimos.

Actualización de las Definiciones y Términos en el Seguro Marítimo: Revisar y actualizar las definiciones y términos utilizados en los contratos de seguro marítimo para garantizar su consistencia y claridad, y para reflejar los cambios en la práctica y tecnología marítima moderna.

Formación y Capacitación: Promover la formación y capacitación en el sector del seguro marítimo, fomentando un mayor conocimiento y especialización en esta área del derecho y las prácticas aseguradoras.

Promoción de la Investigación y Desarrollo: Fomentar la investigación y el desarrollo en el campo del seguro marítimo, incluyendo estudios sobre impactos medioambientales, económicos y legales de la actividad marítima.

Esta propuesta normativa busca no solo la armonización con los estándares internacionales, sino también garantizar que el marco legal ecuatoriano sea suficientemente robusto, flexible y actualizado para enfrentar los desafíos del seguro marítimo en un contexto global cambiante.

CAPÍTULO IV
PROPUESTA

4.1 Descripción de la propuesta

Esta propuesta se fundamenta en un análisis detallado y crítico, basado en la comparación de los principios teóricos y disposiciones legales vigentes tanto en Ecuador como en el ámbito internacional, con el objetivo de identificar similitudes, diferencias y posibles áreas de mejora. La propuesta se centró en la integración de las mejores prácticas y estándares internacionales, especialmente en aspectos como la responsabilidad por contaminación marina, la gestión de la avería gruesa, la adopción de normativas de seguridad y protección ambiental marítima y la optimización de los procesos de reclamación y gestión de siniestros. Además, se buscó asegurar que el marco legal ecuatoriano sea dinámico y capaz de adaptarse a los desarrollos futuros en el comercio y la tecnología marítima, fomentando así un entorno más seguro, responsable y eficiente para la navegación y el comercio marítimo, alineado con los requisitos y expectativas globales.

4.2 Objetivo de la propuesta

Formular y promover una serie de reformas legislativas exhaustivas destinadas a la armonización, mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano en lo que respecta al Contrato de Seguro Marítimo.

4.3 Justificación de la propuesta

La justificación teórica de la propuesta de proyecto de ley para la armonización, mejora y modernización del marco jurídico ecuatoriano en el ámbito del seguro marítimo se arraiga en la necesidad de una comprensión profunda y actualizada de las dinámicas del derecho marítimo. La evolución constante del derecho internacional y las prácticas comerciales marítimas exigen una adaptación y actualización legislativa continua. Esta propuesta se sustenta en teorías jurídicas que enfatizan la importancia de la legislación nacional en reflejar y estar en consonancia con las normativas y convenciones internacionales, especialmente en campos tan globalizados como el seguro marítimo.

La base teórica también se apoya en la teoría de la regulación eficiente, que aboga por un marco legal que no solo proteja los derechos y responsabilidades de las partes involucradas en el seguro marítimo, sino que también promueva la eficiencia en la gestión y resolución de siniestros, y la minimización de riesgos ambientales y económicos.

La justificación metodológica de la propuesta se centra en el uso de un enfoque comparativo y analítico, que permite una evaluación detallada de las legislaciones tanto ecuatorianas como internacionales en el ámbito del seguro marítimo. Esta metodología es crucial para identificar las brechas, ineficiencias y oportunidades de mejora en la legislación ecuatoriana actual, y para asegurar que las reformas propuestas estén fundamentadas en un entendimiento sólido de las normativas internacionales y las mejores prácticas del sector.

Además, la metodología incluye consultas con expertos y partes interesadas en el seguro marítimo, tanto a nivel nacional como internacional. Esta aproximación garantiza que la propuesta de ley esté informada por una diversidad de perspectivas y conocimientos especializados, asegurando su relevancia y aplicabilidad en el contexto ecuatoriano.

La justificación práctica de la propuesta se basa en la necesidad de tener un marco legal que efectivamente regule los desafíos contemporáneos del seguro marítimo. Con el aumento del comercio marítimo y la complejidad de las operaciones navales, un marco legal modernizado y armonizado es crucial para gestionar los riesgos asociados, proteger el medio ambiente marino, y garantizar la seguridad y eficiencia del transporte marítimo.

La actualización del marco jurídico también tiene implicaciones prácticas significativas en términos de protección de los intereses económicos de Ecuador. Al estar en línea con las normativas internacionales, Ecuador puede fortalecer su posición en el comercio marítimo global, fomentando la confianza y la inversión en su sector marítimo.

Desde una perspectiva de implementación, la propuesta busca simplificar y clarificar el proceso de reclamaciones y compensaciones en el seguro marítimo, reduciendo así la carga administrativa y los costos asociados para las compañías de seguros y los asegurados. Esto, a su vez, puede conducir a una mayor eficiencia operativa y a una resolución más rápida de disputas.

Por último, la propuesta tiene un componente de sostenibilidad ambiental, ya que busca integrar y reforzar las normativas relacionadas con la prevención y respuesta a la contaminación marítima. Esto es fundamental para proteger los ecosistemas marinos y costeros del Ecuador, que son vitales tanto para la biodiversidad como para la economía del país.

4.4 Propuesta de proyecto de ley



PROYECTO DE LEY PARA LA MODERNIZACIÓN DEL MARCO JURÍDICO DEL SEGURO MARÍTIMO EN ECUADOR

TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene como objetivo armonizar, mejorar y modernizar el marco jurídico del Contrato de seguro marítimo en Ecuador, alineándolo con las mejores prácticas y estándares internacionales, para garantizar la eficiencia operativa, la seguridad jurídica y la protección ambiental en el sector marítimo.

Artículo 2. Definiciones

- a) Seguro Marítimo: Contrato mediante el cual una parte (aseguradora) se compromete, a cambio de una prima, a indemnizar a otra parte (asegurado) por los daños o pérdidas derivados de riesgos marítimos especificados.
- b) Principios del Seguro Marítimo: Normas fundamentales que rigen los contratos de seguro marítimo, incluyendo la buena fe, la indemnización, la subrogación y la contribución.
- c) Avería Gruesa: Daño producido intencionadamente en un buque o en las mercancías que transporta para evitar otros mayores en el propio buque o en su carga.
- d) Contaminación Marítima: Introducción directa o indirecta en el medio marino de sustancias o energías como consecuencia de la actividad humana, que dan como resultados perjuicios a los recursos vivos y a los ecosistemas marinos, incluida la pérdida de biodiversidad.

TÍTULO II: NORMAS SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Artículo 3. Principios Rectores

El contrato de seguro marítimo se regirá por los principios de buena fe, indemnización, subrogación, y contribución, asegurando así transparencia y equidad en la gestión y resolución de siniestros.

Artículo 4. Ámbito de Aplicación

1.-Están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima. En lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro.

2.- Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.

Artículo 5. Interés Asegurado

Podrán, en concreto, ser objeto del seguro marítimo los intereses en:

- a) Los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción o desguace.
- b) El flete.
- c) El cargamento.
- d) La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación.
- e) Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima.

Artículo 6. Póliza estimada

En el seguro de buques, embarcaciones y artefactos navales se presumirá que el valor declarado en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato es un valor estimado vinculante para las partes del contrato, salvo dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés.

Artículo 7. Obligación de indemnizar.

1. En caso de siniestro cubierto por el contrato de seguro, el asegurador está

obligado a indemnizar al asegurado en las condiciones estipuladas en la póliza.

2. Corresponderá al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño.

TÍTULO III: SEGURIDAD Y PROTECCIÓN AMBIENTAL

Artículo 8. Responsabilidad Civil por Contaminación

Se establece un régimen específico de responsabilidad para los casos de contaminación, con el de asegurar una respuesta rápida y efectiva a incidentes ambientales, acorde con los convenios internacional pertinentes.

Se regirá por lo dispuesto en este capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren.

Artículo 9. Sujetos Responsables

1. Estará obligado a indemnizar los daños por contaminación el armador del buque o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho.
2. Cuando en el hecho generador de la contaminación se encuentren involucrados varios buques, sus armadores estarán solidariamente obligados a indemnizar los daños por contaminación, a no ser que éstos puedan razonablemente ser atribuidos con carácter exclusivo a uno de los buques.

Artículo 10. Aseguramiento Obligatorio

1. Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas ecuatorianas, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente.
2. Se instituirá un seguro ambiental obligatorio para todos los buques que operen en aguas ecuatorianas, para cubrir posibles daños ambientales.
3. Los perjudicados por daños por contaminación tendrán acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil hasta el límite de la suma asegurada.

Artículo 11. Prohibición de Navegación

- a) La Administración Marítima prohibirá la navegación de los buques o embarcaciones y la actividad de los artefactos navales o plataformas fijas que no posean la cobertura de seguro a que se refiere el artículo anterior.

Asimismo, denegará la entrada o salida de los puertos nacionales, y de los fondeaderos o terminales situados en aguas interiores marítimas o mar territorial, a los buques, embarcaciones o artefactos extranjeros que carezcan de la mencionada cobertura de seguro.

Artículo 12. Regulación de Póliza Flotante

En el seguro contratado mediante póliza flotante se presume la obligación del asegurado de aplicar a la misma todos los embarques definidos en la póliza que realice durante su plazo de vigencia, así como la cobertura automática de tales expediciones por el asegurador.

La póliza deberá expresar el capital máximo que el asegurador acepta garantizar para cada expedición

Artículo 13. Regulación de la Avería Gruesa

Existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro.

Se establece normativas detalladas para el manejo de la avería gruesa para facilitar la distribución equitativa de los costos en situación de salvamentos o pérdida parcial

Artículo 14. Sacrificios admisibles en avería gruesa

Solo serán admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería.

Artículo 15. Implementación de Procedimientos de Reclamación y Compensación

Se modernizarán los procesos de reclamación y compensación en el seguro marítimo, garantizando eficiencia y transparencia en la resolución de siniestros y disputas.

TÍTULO IV: MODERNIZACIÓN Y CAPACITACIÓN

Artículo 16. Actualización de Definiciones y Términos

Se actualizarán las definiciones y términos en el seguro marítimo para reflejar las prácticas actuales y facilitar la comprensión y aplicación del derecho marítimo.

Artículo 17. Fomento de la Investigación y Desarrollo

Se promoverá la investigación y el desarrollo en el campo del seguro marítimo, incentivando estudios y la innovación tecnológica en el sector.

TÍTULO V: DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

Artículo 18. Vigencia

La presente ley entrará en vigencia tras su publicación en el Registro Oficial. Las disposiciones se aplicarán progresivamente según un cronograma establecido por la entidad reguladora.

Artículo 19. Reglamentación

El Ejecutivo reglamentará esta ley en un plazo no mayor a noventa días tras su entrada en vigencia, definiendo los procedimientos operativos y administrativos necesarios.

Artículo 20. Participación Ciudadana

Se promoverá la participación activa de la sociedad civil, expertos y otros actores relevantes en el proceso de implementación y supervisión de esta ley.

Artículo 21. Revisión y Actualización

Esta ley será objeto de revisión y actualización periódica, para garantizar su adaptación a los cambios en las prácticas marítimas internacionales y las necesidades del sector marítimo ecuatoriano.

Firma del Presidente de la Asamblea Nacional

Firma del Presidente de la República del Ecuador

Fecha de Aprobación y Promulgación

CONCLUSIONES

Convergencia en Principios Fundamentales: La investigación demostró una convergencia significativa entre el marco jurídico ecuatoriano y las normativas internacionales en cuanto a los principios fundamentales del contrato de seguro marítimo, como la buena fe, indemnización y subrogación. Sin embargo, estas convergencias están más arraigadas en la teoría que en la práctica, lo que sugiere la necesidad de una mayor claridad y especificidad en la legislación ecuatoriana para alinear efectivamente estas prácticas con los estándares internacionales.

Brechas en Responsabilidad por Contaminación: Se identificaron lagunas notables en la legislación ecuatoriana en lo que respecta a la responsabilidad por contaminación. La legislación internacional ofrece un marco más completo y detallado para el manejo de incidentes de contaminación marítima, mientras que la normativa ecuatoriana carece de especificaciones claras y procedimientos definidos en esta área crítica.

Necesidad de Modernización en la Gestión de Avería Gruesa: La investigación reveló que las normativas actuales de Ecuador sobre la avería gruesa necesitan una actualización significativa para alinearse con las Reglas de York-Antwerp. La falta de directrices claras y actualizadas sobre el manejo de la avería gruesa en Ecuador contrasta con la detallada regulación internacional, lo que afecta la eficiencia y equidad en la distribución de costos relacionados con siniestros marítimos.

Importancia del Seguro Ambiental Obligatorio: La investigación subrayó la relevancia de implementar un seguro ambiental obligatorio en Ecuador. Tal seguro, común en varias jurisdicciones internacionales, es fundamental para abordar los daños ambientales causados por siniestros marítimos, un área donde la normativa ecuatoriana actual es insuficiente.

Armonización con Normativas Internacionales: La armonización del marco jurídico ecuatoriano con las normativas internacionales es esencial para fortalecer la posición de Ecuador en el comercio marítimo global. Esta armonización no solo mejoraría la seguridad y eficiencia del transporte marítimo, sino que también aumentaría la confianza de los inversores y socios comerciales internacionales.

Evolución del Marco Jurídico y Tecnológico: La investigación enfatizó la necesidad de que el marco legal ecuatoriano evolucione para abarcar avances tecnológicos en la navegación y la gestión marítima, incluyendo la ciberseguridad. La adaptación a estas tecnologías emergentes es crucial para mantener la relevancia y efectividad del seguro marítimo en el entorno moderno.

Promoción de la Investigación y Educación en el Seguro Marítimo: Finalmente, el estudio resalta la importancia de fomentar la investigación y la educación en el campo del seguro marítimo en Ecuador. El desarrollo de conocimientos especializados y la concienciación sobre la importancia del seguro marítimo son fundamentales para el fortalecimiento de este sector, así como para la implementación eficaz de las reformas legislativas propuestas.

RECOMENDACIONES

Fortalecer la Legislación sobre Responsabilidad por Contaminación: Se recomienda que la legislación ecuatoriana integre disposiciones más específicas y detalladas sobre la responsabilidad por contaminación en el contexto del seguro marítimo. Esto debería incluir claras definiciones de responsabilidad, procedimientos para la gestión y respuesta a incidentes contaminantes, y lineamientos para la compensación e indemnización. La adopción de estándares internacionales, como los establecidos en el Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, proporcionaría un marco completo y coherente con las prácticas globales.

Actualización de Normativas sobre Avería Gruesa: Dada la importancia del manejo eficiente de la avería gruesa en el comercio marítimo, se recomienda que Ecuador actualice sus regulaciones alineándolas con las Reglas de York-Antwerp. Esto facilitaría la distribución equitativa de los costos en situaciones de salvamento o pérdida parcial, y proporcionaría seguridad jurídica a todas las partes involucradas.

Establecimiento de un Seguro Ambiental Obligatorio: Se sugiere la introducción de un seguro ambiental obligatorio para todos los buques que operen en aguas ecuatorianas. Este seguro debería cubrir explícitamente daños ambientales, proporcionando un medio eficaz para asegurar la restauración y compensación en caso de siniestros marítimos que afecten el medio ambiente.

Promoción de la Investigación y la Educación en Seguro Marítimo: Para fortalecer el sector del seguro marítimo en Ecuador, es crucial promover la investigación y la educación en este campo. Se recomienda la inclusión de cursos y programas de formación especializada en universidades y centros de capacitación, así como la promoción de estudios e investigaciones que aborden los desafíos contemporáneos y futuros en el seguro marítimo.

Bibliografía

- Amarelle Guillín, V. (2020). El seguro marítimo de defensa jurídica. *CEFLegal. Revista Práctica de Derecho*. <https://doi.org/10.51302/ceflegal.2012.11935>
- Benito Osma, F. (2022). Contrato de seguro y mercado digital. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, 31(56).
<https://doi.org/10.11144/javeriana.ris56.csmd>
- BENZANT, L. E. (2022). El contrato de Seguro Marítimo, análisis comparado de la Ley de Navegación Española y el proyecto de Ley de Comercio Marítimo Dominicano. In *Estudios de derecho marítimo. Libro en homenaje a la memoria de José Luis Goñi Etchevers*. <https://doi.org/10.2307/j.ctv2svjsk2.14>
- Berti de Marinis, G. (2021). La configuración de los riesgos en el seguro marítimo. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, 30(55).
<https://doi.org/10.11144/javeriana.ris55.crsmd>
- Caro, J. A. C. (2021). El seguro marítimo: riesgos, coberturas y conflictos en el comercio del siglo XXI. *Universidad Austral de Chile - Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales*.
- Castellanos, J. C. C. (2020). El seguro de Transporte de Mercancías. *Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda)*, 178.
- Castillo, M. C. (2022). El “puerto seguro” en los contratos de fletamento en los derechos argentino e inglés: cuestiones centrales y principales similitudes y diferencias. *Revista de Derecho Privado*, 43.
<https://doi.org/10.18601/01234366.43.13>
- Ceccarelli, G. (2023). Hilario Casado Alonso. El seguro marítimo en Castilla en los siglos xv y xvi. Valladolid, Ediciones Universidad de Valladolid, 2021, pp. 381. *Investigaciones de Historia Económica*. <https://doi.org/10.33231/j.ihe.2023.04.007>
- Ford Ferrer, G. C. (2020). Transporte marítimo y transporte aéreo internacionales en el contexto de la pandemia de la Covid-19. *Revista Derecho y Salud | Universidad Blas Pascal*, 5. [https://doi.org/10.37767/2591-3476\(2020\)22](https://doi.org/10.37767/2591-3476(2020)22)
- Huerta, R. P. (2021). LA ACCIÓN DE SUBROGACIÓN EN EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO, DESDE LA JURISPRUDENCIA Y EL DERECHO

- COMPARADO. *Novos Estudos Jurídicos*, 26(1).
<https://doi.org/10.14210/nej.v26n1.p89-102>
- Kiefer Marchand, X. (2021). El seguro marítimo y el riesgo de guerra. *Derecho PUCP*, 1. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.194401.008>
- Lara González, R. (2021). El derecho a arbitraje del asegurado en el contrato de seguro de defensa jurídica. *Revista Española de Seguros*, 149.
- Luque Talaván, M., y Del Vas Mingo, M. M. (2019). La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino. *Estudios de Historia Novohispana*, 26(026). <https://doi.org/10.22201/iih.24486922e.2002.026.3557>
- Martins, A. S. (2022). Transporte marítimo, terrorismo e seguro. In *COMEMORANDO OS 100 ANOS DAS REGRAS DE HAIA*.
<https://doi.org/10.47907/livro/2022/02/cap05>
- ONU. (2020). Noticias ONU. *Noticias ONU*.
- Palacio Vargas, A. M. (2020). El contrato de seguro en la responsabilidad extracontractual de la administración pública: Estudio comparado con el derecho español. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, 29(53).
<https://doi.org/10.11144/javeriana.ris53.csre>
- Palma, M. F. V., y Olivares, Á. V. (2020). Configuración de la prestación e incumplimiento del contrato de seguro en general y marítimo en particular. La resolución de las controversias en torno a la pretensión de cumplimiento específico. *Ius et Praxis*, 23(1). <https://doi.org/10.4067/S0718-00122017000100014>
- Pons Pons, J. (2019). Compañías de seguro marítimo en España (1650-1800). *Hispania*, 67(225). <https://doi.org/10.3989/hispania.2007.v67.i225.43>
- Sierra Noguero, E. (2022). GIRGADO PERANDONES, PABLO y GONZÁLEZ BUSTOS, JUAN PABLO (Coords.). Transparencia y competitividad en el mercado asegurador. Insurtech, distribución, protección del cliente, seguro marítimo y pandemia. *CUADERNOS DE DERECHO TRANSNACIONAL*, 14(1).
<https://doi.org/10.20318/cdt.2022.6770>
- Signorino Barbat, A. (2020). El covid-19 y su impacto en el contrato de seguros. una

visión desde el derecho de seguros. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, 29(52). <https://doi.org/10.11144/javeriana.ris52.cics>

Tapia Hermida, A. J. (2021). Actualización y utilidad de los principios de derecho europeo del contrato de seguro (PEDCS). *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, 30(55). <https://doi.org/10.11144/javeriana.ris55.aupd>

Anexos

Anexo A – Entrevista a expertos

I. Información del Experto:

Nombre del Experto:

Afiliación Institucional:

Experiencia y Especialización en el Campo del Seguro Marítimo:

II. Aspectos Generales sobre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador:

1. ¿Cuáles son los principios fundamentales que rigen el Contrato de seguro marítimo en Ecuador?
2. ¿Cuáles son las principales disposiciones legales que regulan el Contrato de Seguro Marítimo en el marco jurídico ecuatoriano?

III. Normativa Internacional sobre Seguro Marítimo:

3. ¿Cuáles son las normativas internacionales más relevantes en el ámbito del Seguro Marítimo que se aplican a nivel global?
4. ¿Cuáles son las principales diferencias entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales mencionadas?

IV. Diagnóstico Crítico Comparativo:

5. ¿Podría identificar las semejanzas clave entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales?
6. ¿Cuáles son las diferencias más significativas entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y las normativas internacionales?
7. ¿Ha identificado posibles lagunas o áreas de mejora en el marco jurídico ecuatoriano en comparación con las normativas internacionales?

V. Propuesta Normativa para la Mejora y Modernización del Marco Jurídico Ecuatoriano:

8. ¿Cuál es su opinión sobre la armonización del marco jurídico ecuatoriano con las normativas internacionales en el ámbito del Seguro Marítimo?
9. ¿Cuáles serían las principales áreas de enfoque para mejorar y modernizar el marco jurídico ecuatoriano en relación con el Contrato de Seguro Marítimo?

VI. Mejores Prácticas y Estándares Internacionales:

10. ¿Qué mejores prácticas y estándares internacionales considera más relevantes y aplicables al contexto ecuatoriano en el ámbito del Seguro Marítimo?

VII. Sobre la Investigación:

11. ¿Qué recomendaciones daría para la realización de futuras investigaciones en el área del Seguro Marítimo en Ecuador y su relación con las normativas internacionales?

VIII. Comentarios Finales:

12. ¿Hay algún otro comentario o aspecto relevante que considere importante para nuestra investigación sobre la comparativa jurídica entre el Contrato de seguro marítimo en Ecuador y la Normativa Internacional?