



REPÚBLICA DEL ECUADOR

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN
PARA LA OBTENCIÓN AL TÍTULO DE:**

INGENIERA PORTUARIA Y ADUANERA MENCIÓN EN ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

TEMA:

**FACILIDADES COMERCIALES APLICADAS A LA CONTRATACIÓN ASERTIVA DEL
SEGURO DE CASCO MARÍTIMO Y PROTECCIÓN AMBIENTAL-ECUADOR**

AUTORA:

DIANA ESTEFANÍA SARMIENTO CABRERA

2018

GUAYAQUIL - ECUADOR

AGRADECIMIENTO

Antes que nada agradezco a Dios por darme vida y salud para cumplir con mis metas y proyectos trazados a lo largo del camino; luego de esto dar infinitas gracias a mi familia por siempre ser el apoyo incondicional al momento de alcanzar mis objetivos quisiera nombrarlos pero prefiero no hacerlo para no olvidarme de ninguno, saben que los tengo a todos en mi corazón.

También agradezco a la Universidad y los docentes que formaron parte de todo lo aprendido en el desarrollo académico de mi carrera.

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a mi esposo Javier y mis hijos Javier Antonio y Emilio Javier quienes me han dado el tiempo y espacio para cumplir con esta meta ya que hemos sacrificado momentos en familia con el afán de alcanzar este título universitario, siempre de la mano de Dios nuestro guía.

Este logro es nuestro porque es por ustedes y para ustedes, los amo.

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

.....

Diana Estefanía Sarmiento Cabrera

FACILIDADES COMERCIALES APLICADAS A LA CONTRATACIÓN ASERTIVA DEL SEGURO DE CASCO MARÍTIMO Y PROTECCIÓN AMBIENTAL-ECUADOR.

Diana Estefanía Sarmiento Cabrera

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Dianita_sarmiento21@hotmail.com

RESUMEN

Luego del análisis de la problemática planteada se verifica mediante la metodología de investigación empírica utilizada a través de entrevistas a personas que desempeñan funciones concernientes a las negociaciones de seguros y reaseguros, que en la actualidad hay tres puntos importantes para la aplicación de facilidades comerciales al momento de requerir una póliza de casco marítimo con cobertura de protección ambiental: revisiones de plazo según la actividad comercial, negociaciones con los reaseguradores locales e internaciones y revisión de regulaciones por parte de los entes de control; la aplicación de estos tres importantes escenarios al momento de negociar es crucial para un beneficio entre las partes, tanto asegurado como aseguradora e intermediarios se encuentran en la obligación de cumplir con parámetros establecidos de pagos, tanto de primas generadas al cerrar la negociación así como de siniestros que llegasen a darse en el desarrollo de la cobertura del seguro para mantener de este modo una buena relación comercial ; acogiéndose al cumplimiento de las regulaciones vigentes establecidas por los entes de control que deben ser analizadas y actualizadas según el desarrollo de las actividades actuales del sector marítimo.

Palabras Claves

Seguros – Facilidades - Casco marítimo – Protección ambiental – Regulaciones

1.- INTRODUCCIÓN

El tema de estudio se centra específicamente en los problemas que se generan actualmente en la contratación de seguros para las embarcaciones que predominan en el comercio internacional como son los seguros de casco marítimo y protección ambiental P&I que tienen un costo elevado y la mayoría de las veces no pueden ser pagados de contado, entrando en un proceso de financiamiento donde los tiempos de productividad de la actividad que desarrollan influyen también en el cumplimiento de pagos, dándose estas novedades especialmente en la industria pesquera. ¿Qué facilidades comerciales asertivas se proponen para contrarrestar esta problemática? Es lo que se pretende determinar en el trascurso de esta investigación, desarrollando inicialmente el marco teórico donde se analizan conceptualizaciones relacionadas a los seguros para adentrarse, mediante investigación de campo, en aseguradoras del país y consultas a reaseguradoras internacionales para la búsqueda de soluciones comerciales que puedan ser aplicadas en las negociaciones actuales.

2.-MARCO TEÓRICO

2.1.- El seguro, su clasificación e importancia.

El seguro es un contrato entre una compañía de seguros y las partes a indemnizar que pueden ser el asegurado, contratante o beneficiario; que cabe recalcar no siempre son la misma persona; este contrato se consolida con la emisión de una póliza de seguro donde una vez pagada la prima generada se activa la responsabilidad entre las partes.

Entiéndase el concepto de póliza de seguro derivada del italiano polizza que a su vez deriva de un término griego que significa "demostración" o "prueba", es un documento justificativo o comprobatorio, por lo tanto es el documento que certifica el respaldo al que accede el asegurado cuando paga una prima por ello. (Pérez y Merino, 2013)

En la doctrina se ofrecen varias definiciones del contrato de seguros entre estas se destacan la de Sánchez Calero que lo concibe como "el contrato por el cual el asegurador, mediante la percepción de una prima, se obliga frente al asegurado al pago de una indemnización , dentro de los límites pactados, si se produce el evento previsto", y la de Broseta Pont, quien asevera que " el seguro es un contrato por el cual el

asegurador , contra la percepción de una prima , se obliga a indemnizar o a reparar al asegurado , dentro de los limites convenidos , el daño producido por el siniestro , o a pagar un capital o una renta a la realización de un evento o suceso que afecte a la vida humana” (como se citó en Vásquez Palma, M., & Vidal Olivares, Á. 2017 pp. 514-515)

Los seguros se pueden segregar en dos grupos como son los seguros sociales y los seguros privados, entiéndase sociales los que el estado proporciona para la seguridad de los ciudadanos que son obligatorios y los privados que las personas o entidades contratan a su decisión sea para compensar un requisito de alguna operación o para simplemente tener sus vidas o bienes asegurados en el caso de un imprevisto, reconocidos como seguros de daños a personas o seguros de daños materiales.

DIFERENCIAS SEGUROS DEL SECTOR PUBLICO Y PRIVADO	
<p>SECTOR PUBLICO</p> <ul style="list-style-type: none"> -Obligatorio -Administrado por entidades estatales -No se emiten polizas -Las coberturas del seguro son limitantes. 	<p>SECTOR PRIVADO</p> <ul style="list-style-type: none"> -Voluntario -Administrado por empresas privadas -Se emiten polizas -Las coberturas alcanzan mas riesgos asegurables.

Fuente de los gráficos: (Rodríguez, 2016, p.8)

Elaboración: Propia

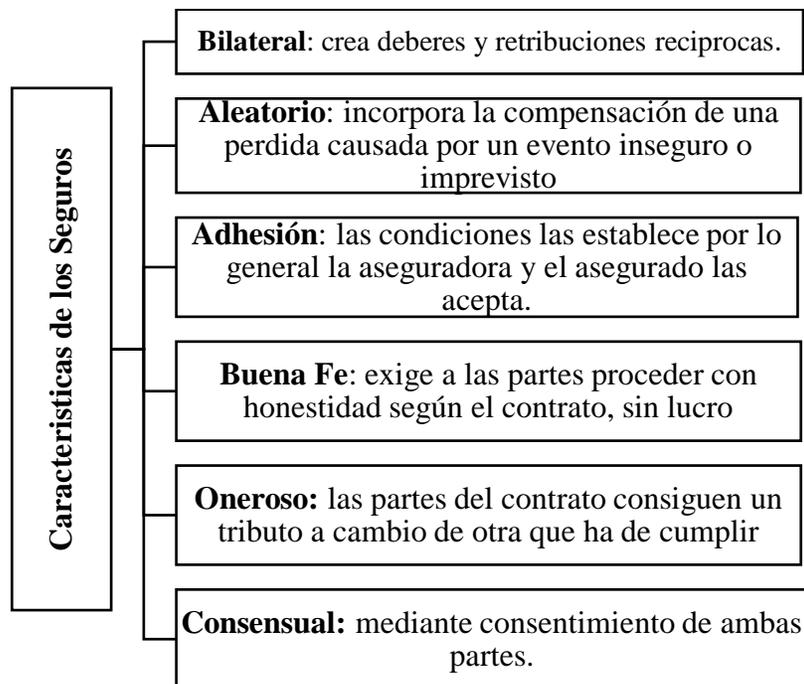
Para un mejor entendimiento de lo antes expuesto se detalla a continuación un breve detalle de los tipos de seguros según su alcance o condición:

*Seguros de daños a personas: Conocidos como seguros de vida y accidentes personales, cubren imprevistos en caso de accidentes que afecten la integridad de la persona.

*Seguros de daños o Patrimoniales: Amparan ante un evento catastrófico el patrimonio de la persona o entidad asegurada diversificándose en seguro de incendio,

robo, vehículos, maquinaria, transporte, casco marítimo, casco de aeronaves, responsabilidad civil, valores y dinero, fianzas.

A pesar de todos los seguros mencionados anteriormente existen una gran variedad dentro de cada tipología a los cuales se pueden acceder en función de cada una de las necesidades de la persona o de la actividad que realiza.



Fuente de los gráficos: (Papic y Carpio, 2017, pp. 5-7)

Elaboración: Propia

2.2.- El comercio en la actualidad y la intervención de los seguros en su desarrollo.

El comercio en general sea este marítimo, terrestre o aéreo está ligado a la contratación de seguros contra daños materiales y contra daños patrimoniales o de terceros , actualmente a nivel mundial el seguro es una contratación obligatoria en el desempeño de actividades económicas ya que cubre los imprevistos a los que están expuestos los bienes y las personas en el desarrollo de sus actividades; el problema se centra cuando los costos de los seguros se encarecen según el tipo, por ejemplo, no paga lo mismo una embarcación dedicada a la pesca ya sea comercial o artesanal que una embarcación dedicada a transportar combustible donde el valor del seguro es mucho más elevado por la peligrosidad de la mercancía; todo lo anterior sumado a la falta de ingresos por meses improductivos conlleva a que los bienes se queden sin la cobertura necesaria al no tener los seguros pagados en su totalidad (según las condiciones de cada aseguradora).

En el desarrollo de la actividad marítima es donde actualmente se pueden palpar los inconvenientes comerciales considerando los tiempos de improductividad; las barcasas utilizadas para pesca artesanal y los barcos pesqueros de mayor dimensión, utilizados para pesca comercial, deben cumplir con requisitos técnicos que demanda el ente regulador de las operaciones marítimas en el Ecuador; dentro de estos requisitos se encuentra la contratación del seguro para salvaguardar la inversión que representa el costo de estos bienes y las responsabilidades propias y de terceros en el caso de presentarse un evento o siniestro.

La idea es implementar soluciones o facilidades comerciales en las negociaciones de los seguros de casco marítimo y responsabilidad ambiental para que el asegurado pueda acceder a mejores propuestas referentes a costos y financiamientos por parte de las aseguradoras, quienes a su vez expondrían estos factores a los reaseguradores internacionales que se encargan de dar el soporte económico requerido en la presentación de un evento fortuito, especialmente en este tipo de seguros donde el valor asegurado es elevado.

El asegurador en cualquier momento puede reasegurar los riesgos que hubiere asegurado, cabe denotar que esta operación no modifica las obligaciones asumidas por el asegurador hacia el asegurado, ni da a esta acción directa contra el reasegurador. Para

que la aseguradora no se exponga imprudentemente, se necesita que reúna un volumen de riesgos que se compensen unos con otros en relación con la incidencia estadística de los riesgos, y que cada seguro en particular no sea de un valor tan alto, que pueda producirse, de realizarse el siniestro, desnivel o descompensación en el indicado movimiento de la masa de seguros contratados. (Espinoza, 2014, p. 104)

Para aclararlo un poco más el reaseguro es el seguro del seguro, mediante el cual una aseguradora protege su patrimonio de una posible deuda que pudiera contraer al hacer efectivas las obligaciones adquiridas con sus clientes en un contrato; el objetivo del asegurador al firmar contrato con un reasegurador es disminuir el importe de las pérdidas derivadas de la siniestralidad de sus clientes.

2.3.- El Ecuador y su incursión en los seguros.

En el Ecuador la cultura de aseguramiento de la vida y los bienes personales no ha tenido un gran desarrollo en los últimos años, las personas acceden a esta herramienta ya sea por haber sufrido anteriormente un evento catastrófico del cual no tuvieron una buena experiencia al haber perdido la mayor parte de su patrimonio o por alguna obligatoriedad referente a un crédito u operación que se encuentre gestionando; adicionalmente, la crisis económica actual por la que atraviesa el país que no permite considerarlo como un insumo de primera necesidad sino un lujo.

Pese a este panorama, el terremoto del pasado 16 de abril del 2016 marco un referente en la ideología de los ecuatorianos en la contratación de los seguros considerando que muchos perdieron sus bienes y vidas de familiares, por lo que se puede constatar un incremento en la facturación de las distintas aseguradoras del medio. (Revista Ekos Especial de Seguros 2016, Editorial); estos riesgos catastróficos ponen a prueba la capacidad que se tiene para la recuperación frente a la adversidad.

Según la Asociación de Compañías de Seguros del Ecuador se han entregado más de USD 80 millones a los asegurados y hay un valor de reserva que bordea los 280 millones. La mayoría de las más de 30 empresas aseguradoras tiene el respaldo que manda la norma y la ética profesional y que se asienta en un sistema internacional de reaseguros que permite cubrir los reclamos con suficiente solvencia en un tiempo razonable. Desde luego que habrá casos particulares que sean más engorrosos y en

algunos temas hay una serie de requisitos que en principio parecen fastidiosos cuando una persona contrata un seguro, pero cuya exigencia es de vital importancia para la aseguradora. (Álvarez, s.f.)

“Es necesario el esfuerzo público y privado para cambiar la percepción de riesgo que tiene el asegurador” (Salas, 2017, p. 48), bajo esta percepción se puede entender que el camino aun es largo por recorrer dentro de la aceptación y desarrollo de los seguros en el Ecuador pero es factible siempre y cuando se unan intereses de las partes influyentes en el desarrollo económico del país.

En el Ecuador las personas naturales y jurídicas que forman parte del sistema de seguro privado estarán sujetos a la Ley General de Seguros y las respectivas resoluciones, al Código de Comercio, a la Ley de Compañías y a las normas que dicte la Superintendencia de Compañías de Valores y Seguros a través del análisis de la Junta Bancaria (Código Orgánico Monetario y Financiero, 2014); considerando que es un país relativamente pequeño en América Latina, tiene un excelente potencial como otros países de la región ya que el mercado asegurador es muy dinámico.

2.4.- Especificaciones de los seguros de casco marítimo y responsabilidad ambiental.

El seguro marítimo es pionero en el campo de los seguros en general: los primeros riesgos asegurados fueron los de la navegación. Los estudiosos de la historia sitúan su origen en la Edad Media como consecuencia del tráfico marítimo en el Mediterráneo y como producto de la prohibición, por parte de la Iglesia Católica, del préstamo a la gruesa, cuyas retribuciones considero usureras. El préstamo a la gruesa consistía en un pago anticipado del riesgo por parte del prestamista al dueño del buque o la mercancía, de manera que si la expedición no llegaba a buen puerto, no se devolvía el pago; si no ocurría ningún siniestro, el prestamista recobraba la suma anticipada. (Chávez, 2015, p. 2)

El comercio marítimo y la navegación difícilmente podrían existir sin el seguro marítimo. Navieros (transportadores) ni cargadores aventurarían sus capitales en el mar sino tuvieran una protección adecuada, con esta introducción se puede exponer los

lineamientos y especificaciones de las pólizas que cubren están eventualidades en el mar.

2.4.1.- Casco Marítimo o Casco de Buque

El seguro de casco marítimo o casco de buque como también es conocido, tiene por finalidad asegurar el casco de la embarcación y otros elementos contra los riesgos propios de la navegación, está dirigido a armadores, empresas de remolcadores, empresas de servicios auxiliares portuarios, astilleros y empresas auxiliares de construcción naval; gracias a este producto el patrimonio del propietario / armador del barco no se verá afectada en caso de que sufra un daño en el ejercicio de su actividad (Mapfre, España, s.f.)

En el Ecuador alrededor de 42 millones de dólares en pólizas se emiten anualmente en lo que respecta al seguro marítimo o seguro de casco de todo tipo de embarcaciones, esto es de transporte, pesca y turismo. Este monto representa más o menos el 3.50 por ciento del total de seguros generales que se emiten en el país (Cámara Nacional de Pesquería, 2017)

A continuación, se mencionan las condiciones generales de la una póliza de casco de buque donde el riesgo asegurado es la pérdida total y de salvataje de la nave asegurada, provenientes de temporal, varamiento, naufragio, abordaje fortuito, incendio, cambio forzoso de derrota o de viaje, echazón, y en general de todos los accidentes y riesgos del mar, salvo las siguientes exclusiones¹:

- Guerra declarada o no y sus consecuencias.
- Guerra y conmociones civiles.
- Violación de bloqueo, contrabando o comercio prohibido.
- Actos dolosos o negligencia inexcusable realizado por personal de la nave.
- Vicio propio oculto o no.
- Cualquier gasto motivado por invernar, cuarentenas o estadías forzosas.

¹ Información tomada de las condiciones generales de empresa privada nacional constituida en el Ecuador.

- Cualquier acto que pueda sufrir la nave a cualquier acto del capitán o de la tripulación en tierra.
- Cualquier reclamo por parte de fletadores o cualquier otra persona que tenga interés en el cargamento.
- Cualquier reclamo de terceros contra la nave asegurada por daños que ocasionare a personas u otras embarcaciones
- Insuficiencia de combustible aun si el daño es considerado como avería común.
- Incendio y/o explosión originado por la carga.
- Cualquier arma nuclear de guerra.

2.4.2.- Protección Ambiental

El seguro de Protección Ambiental P&I es un seguro complementario al seguro de casco de buque y cubre la responsabilidad del armador respecto a las reclamaciones por eventuales daños sufridos por su tripulación o pasajeros, por averías ocasionadas a la carga transportada, por daños a terceros por colisión con otros buques, gastos incurridos por cuarentena, sanciones impuestas o por contaminación. (Mapfre, España, s.f.)

En la práctica un aseguramiento de los riesgos ambientales, supondría que una determinada empresa podría asegurar a los predios aledaños y/o a sus dueños de posibles daños derivados de la contaminación por la actividad económica que desarrolle, bajo este esquema el sufrido por la víctima. (Guido, 2017, p. 97)

La historia está llena de catástrofes marítimas, algunas muy conocidas como la del Titanic o, más actual, la del Prestige en Galicia, una de las regiones españolas con más accidentes en el mar, según los datos de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim). El Grupo Internacional de Clubes de P&I, que agrupa a trece de los principales mutuas de seguros independientes, proporciona cobertura de responsabilidad civil (protección e indemnización) en el 90% de la actividad marítima mundial, normalmente buques mercantes (principalmente petroleros). (El blog de Mapfre, 2017)

Los términos y condiciones de las pólizas de protección ambiental se basan en el clausulado Lodestar Marine Limits P&I Edición 3 (Mayo 2017) incluyendo cobertura para riesgos de contaminación y responsabilidades de remoción de escombros sujetos a las

condiciones generales y particulares ²incluidas en la póliza de seguros; cabe mencionar que en la actualidad se manejan como una cobertura en la póliza de casco de buque y sus especificaciones se plasman en los slip de reaseguros con son las cotización de los riesgos a asegurar entre la compañía de seguros y el reasegurados bajo el siguiente esquema:

- Tipo
- Referencia de asegurado y reasegurado
- Nave
- Vigencia
- Área de Navegación
- Límite de Responsabilidad
- Deducibles
- Condiciones del Reaseguro
- Garantías expresas
- Condiciones precedentes
- Subjetividades
- Prima Anual
- Respaldo del reaseguro
- Pago de la prima
- Detalle de la embarcación

Como sostienen los especialistas, la presencia de las compañías aseguradoras en el rubro ambiental es una tendencia que tenderá a crecer cada vez más debido a las exigencias normativas, los requerimientos de las instituciones de financiamiento y las exigencias propias de los particulares involucrados en operaciones comerciales de fusión o compraventa de activos productivos o propiedades industriales. Es por eso que el seguro ambiental irá cobrando un papel cada vez mayor en la gestión de riesgos ambientales por parte de las empresas, ya que el asegurador y el asegurado tienen un

² Información tomada de las condiciones generales de empresa privada nacional constituida en el Ecuador.

interés común: todas las acciones que tome el asegurado para minimizar el riesgo reducirán la siniestralidad y por consiguiente disminuirán las primas por el seguro contratado. De allí la importancia de contar con datos confiables elaborados por especialistas para cuantificar el riesgo asegurable y para establecer las franquicias a partir de las cuales funcionarán los seguros ambientales. (Coria, 2015, p. 7)

2.5.-Análisis de las facilidades comerciales a implementar en los seguros de casco marítimo y responsabilidad ambiental.

El sistema económico en la actualidad se ha visto consolidado, y ha reflejado un crecimiento más grande en cuanto a seguros, a pesar del crecimiento que se ha reflejado, los indicadores de concentración no son tan altos para afectar la estructura de competitividad del mercado de seguros como lo son los países que tienen una cultura de seguros más desarrollada. (Rivera y Tabares, 2016, p. 52)

La teoría económica sugiere una relación positiva entre el nivel de endeudamiento sectorial y la aceleración de la morosidad por lo cual se especifica que el sector financiero ecuatoriano está compuesto por establecimientos privados, entidades públicas y compañías de seguros que se encargan de canalizar los recursos de la economía. (Mancheno, 2018, p. 15)

Dentro de las negociaciones de seguros hay algunas formas de pago y financiamiento que en ocasiones no son accesibles a los asegurados, primordialmente en la contratación de los seguros de casco marítimo y protección ambiental por el elevado valor de las primas, dicho lo anterior se analizan las facilidades que podrían ofrecerse según los distintos lineamientos de negociación:

- **Revisiones de plazos según la actividad comercial:** en este punto es imperativo conocer los ciclos de producción de la actividad que ejecuta el bien asegurado para mediante su calendarización establecer promedios picos de ingresos para el pago de sus responsabilidades; en esta revisión la empresa de seguros deberá considerar antes que todo el pago de los impuestos de ley dentro del primer desembolso del asegurado para cumplir con estos a cabalidad y luego poder extender su financiamiento restante sin atentar contra su flujo de pagos establecido.

- **Negociaciones con los reaseguradores locales o internacionales:** en la mayoría de emisiones las pólizas de casco marítimo y protección ambiental están cedidas a un reasegurador para solventar el pago de un imprevisto que exceda su capacidad de pago sin exponer el patrimonio de la aseguradora, en este caso se puede parametrizar una producción de negocios entre las partes para que el reasegurador pueda mediante este ofrecimiento extender sus plazos de pago y mediante esta extensión la aseguradora traspasar el beneficio al asegurado, ya no en un pago a corto de plazo sea este de contado o a 60 días máximo sino más bien un tiempo aproximado de 180 días que es la mitad de una anualidad.
- **Revisión de regulaciones por parte de los entes de control.-** Las embarcaciones al momento de zarpar a sus distintas actividades deben cumplir con una serie de requisitos y lineamientos impuestos por los entes de control del Estado Ecuatoriano en este caso el ente regulador de las operaciones marítimas actualmente en el Ecuador es la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial (SPTMF) dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas quienes tiene como objetivo “ impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial optimizando los servicios portuarios en el Ecuador, con el objetivo de posicionarlo como uno de los principales actores en el manejo de carga dentro de nuestra región” (Ministerio de Transporte y Obras Públicas).; la propuesta sería revisar las regulaciones actuales con el fin de mejorarlas en pro del sector productivo considerando sus tiempos de producción e ingresos por actividad.

Todo lo mencionado anteriormente sumado al desarrollo de la cultura ecuatoriana referente al beneficio de los seguros ayudara a los diferentes sectores económicos a replantearse sus funcionalidades y buscar medios para ser rentables, especialmente al sector del comercio marítimo.

3.- METODOLOGÍA

A continuación, se detallan los métodos empleados en el proceso de investigación para la elaboración y desarrollo del presente artículo, manteniendo la relación correspondiente a los objetivos planteados.

3.1.- Método de Investigación

Para la elaboración de la investigación se realizó un estudio al sector asegurador privado mediante el método de investigación empírico; en primera instancia, se obtuvo información perceptiva de manera personal en el desarrollo de la actividad en el sector asegurador desde hace más de 10 años por lo cual se ha podido experimentar y observar de manera directa los distintos escenarios con un acercamiento real ante la problemática planteada.

Adicional al conocimiento previo de la situación, se obtuvo información de fuentes primarias como entrevistas a 3 funcionarios con cargos relacionados al tema de investigación, de esta manera se obtuvo un escenario más abierto de las fortalezas y debilidades de los involucrados al momento de una negociación.

Para tener clara la técnica a utilizar se especifica que la entrevista es de tipo científica, ya que su intención es promover la investigación sobre el tema relacionado y supone la obtención de información en torno a información de personas que tienen un conocimiento previo del tema. (Pérez y Gardey, 2012)

3.2.- Tipología de la Investigación

Los tipos de investigación empleados fueron:

-Según el propósito: Descriptivo ya que se busca soluciones para un problema en vigencia del cual tenemos conocimiento previo, en este caso las suscripciones de las negociaciones en los seguros de casco de buque y protección ambiental se dan día a día en las empresas aseguradoras y se denota la problemática actual referente al cumplimiento de los pagos en las pólizas financiadas ya que según sea el tipo de actividad que se desarrolle el ingreso económico se encuentra a merced de distintos

factores tanto naturales como financieros y se espera mediante esta investigación proponer soluciones aplicables.

-Según el diseño: Cuasi experimental ya que las variables se observan y se describen tal cual se dan en la negociación y el desarrollo de la actividad comercial, los parámetros técnicos están planteados según lineamientos generales emitidos por los correspondientes entes de control los cuales se propone en el desarrollo de la investigación sean analizados de manera constante para apoyar el desarrollo económico de las partes involucradas.

4.- RESULTADOS

Análisis y presentación de los resultados que se obtuvieron después de usar la metodología de la investigación indicada en capítulo anterior donde se identifican los puntos de interés concernientes al desarrollo del tema tratado.

El objetivo de la entrevista realizada es conocer la evolución en la actualidad de las negociaciones en las pólizas de casco marítimo y protección ambiental, para en base a esto proponer mejoras aplicables referente a facilidades comerciales entre las partes que intervienen en la negociación, la entrevista en mención se ha realizado a ejecutivos de compañías de seguros y reaseguros que conocen al detalle el tema de suscripciones de pólizas de los ramos de seguros en estudio.

En cuadro adjunto se detallan las preguntas realizadas a los entrevistados con el resumen de sus respuestas; luego de esto un análisis introspectivo según lo analizado en cada una de ellas:

CUADRO DE ENTREVISTAS			
PREGUNTAS	ENTREVISTADO # 1	ENTREVISTADO # 2	ENTREVISTADO # 3
¿Cree usted que la cultura en el Ecuador está enfocada en la necesidad de la contratación de un seguro para sus bienes?	Los eventos catastróficos a nivel mundial han influido en el crecimiento de la cultura de aseguramiento de bienes en el Ecuador.	No hay cultura de seguro establecida.	Esta en proceso de construcción, falta crear conciencia.
¿Desde qué año aproximadamente se ha incrementado la facturación en los seguros de casco marítimo y protección ambiental?	Ultima década.	Desde el año 2014.	Aproximadamente en el 2014, con el crecimiento del tráfico marítimo mundial reflejado en el incremento del PIB
Cuando es una obligación que es lo normal en las negociaciones de casco marítimo y protección ambiental ¿cree usted que hay una negociación imparcial que beneficie al asegurado referente a los costos del servicio o son valores ya establecidos en el mercado?	Se debe hacer un análisis previo de los factores influyentes en la negociación para luego hablar de costos; por lo que no es imparcial.	Las primas varían según las especificaciones físicas de la embarcación, obligatorio para las Islas Galápagos.	No hay negociaciones imparciales, todo se origina de una necesidad.
¿Está usted de acuerdo con el manejo actual de las condiciones requeridas por los entes de control para el desarrollo de la actividad marítima en el Ecuador?	La normativa a cumplir debería ser más exigente para minimizar riesgos y poder abaratar costos.	Deben cumplirse todas las obligaciones.	Las mejoras sostenibles deben ser para las partes involucradas en la negociación considerando los sectores económicos, sociales y medio ambientales.
Cree usted factible que se implemente facilidades comerciales en las contrataciones actuales de seguros de casco marítimo y protección ambiental, como las detalladas a continuación, denos sus comentarios de cada una:			
ü Revisión de regulaciones por parte de los entes de control	No aplica ya que deben ser cumplidas al 100%	Que los reaseguradores no entreguen cotización si la embarcación no tiene documentos al día.	Regular las actividades de las empresas y agencias navieras con servicios de calidad y eficiencia.
ü Revisiones de plazos según la actividad comercial	Se podría analizar según volumen de negocios aseguradora/reasegurador.	No aplica	Impulsar el crecimiento de la flota mercante nacional que garantice mejores condiciones de calidad y precio.
ü Negociaciones con los reaseguradores locales o internacionales	Cumplimiento de factores determinantes dentro de la negociación.	No aplica	Se negocia al momento de la colocación del riesgo según sus especificaciones técnicas.
Adicional a las facilidades antes mencionadas ¿tiene alguna otra que considere factible a implementar?	Más que facilidades se debería concientizar sobre la importancia del seguro.	Mantenimiento de las embarcaciones en fechas estipuladas no cuando sucede un percance.	Desarrollo de las funciones del sector Portuario Marítimo Nacional.

Fuente del cuadro: (Entrevistas)

Elaboración: Propia

En relación a las respuestas obtenidas en las entrevistas efectuadas se puede notar que hay una falta de cultura en el mercado asegurador ecuatoriano, ya que es necesario que ocurra un evento catastrófico para luego de esto crear una necesidad; es imperativo que los ecuatorianos consideren el aseguramiento de sus bienes como una ideología de preservación ya que es el cuidado de los bienes que han adquirido en el trascurso de sus años de trabajo y el cuidado de su vida.

Aunque en la última década se denote un crecimiento en lo correspondiente al transporte marítimo, el desarrollo de la economía no ha sido lo suficientemente estable para permitir el óptimo desarrollo de la actividad, sumado a esto el deficiente control por parte de los entes reguladores no da las garantías y seguridades necesarias al momento del cierre de las negociaciones ya que influye en el incremento de los costos del seguro cotizado y es en este momento cuando se comienzan a dar los problemas de no coberturas ya que las primas no se encuentran pagadas por la falta de ingresos de valores a las compañías de seguros; este lamentable escenario es el que actualmente se encuentra afectando a los armadores más que todo los que se dedican a la actividad pesquera artesanal (pesqueros, atuneros, camareros) que cuentan con meses improductivos que generan un desfase en sus economías, sumado a cambios en regulaciones de subsidios como el precio del diésel que se encuentra en discusión de Asamblea a la fecha.

Referente a la problemática planteada en sus inicios que está dirigida al ramo de casco marítimo y protección ambiental las facilidades a implementar como revisión de plazos según la actividad comercial, negociaciones con los reaseguradores nacionales o internacionales, revisión de regulaciones por parte de los entes de control; deben ser siempre alineadas a la negociación entre las partes que intervienen, nadie da nada sin obtener nada a cambio es una ecuación básica de “ganar y ganar”.

Adicional a lo antes expuesto se toma información de la Superintendencia de Compañías para la obtención de datos exactos referente al ranking de emisiones correspondientes al ramo de seguros marítimos frente a los otros ramos que existen en el mercado, encontrándose la novedad que el seguro marítimo está incluido dentro de los seguros que se utilizan de manera más lineal considerando que está ligado a movimientos de transporte de personas y mercancías , dejando aclarado que Marítimo

corresponde al seguro de casco de buques junto con su cobertura adicional de protección ambiental que no es un ramo independiente.

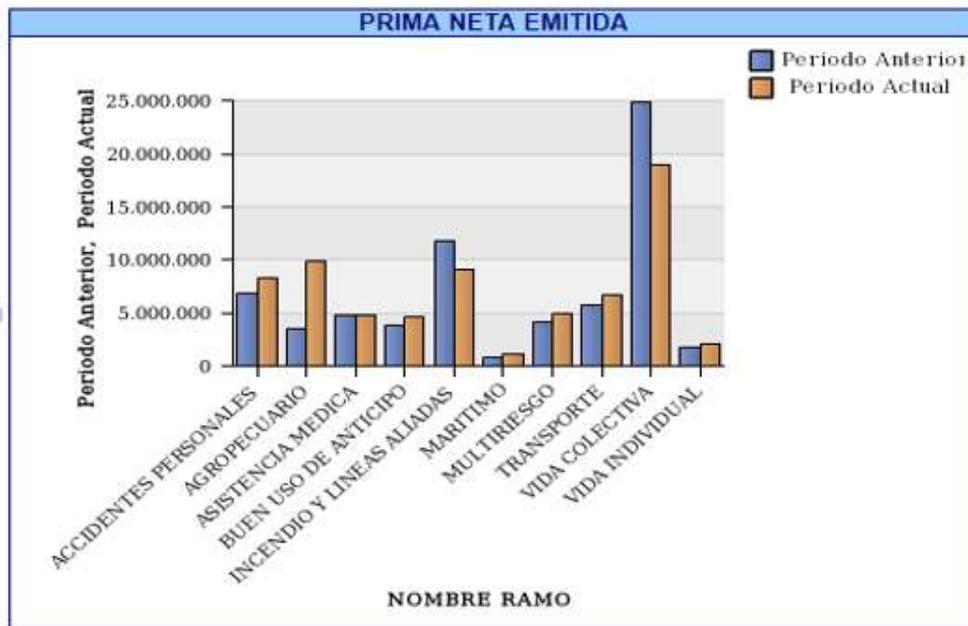


Figura # 1: Comparativo de emisiones por ramos más representativos de emisiones correspondientes a Enero 2015 V.S. Enero 2016

Fuente del gráfico: (Superintendencia de Compañías)

En la figura # 1 se puede analizar que el sector marítimo tuvo un incremento en su facturación considerando que el 2014 tuvo un incremento del PIB mundial lo que atribuye un alza en la actividad económica marítima que va amarrada a las emisiones de seguros analizadas.

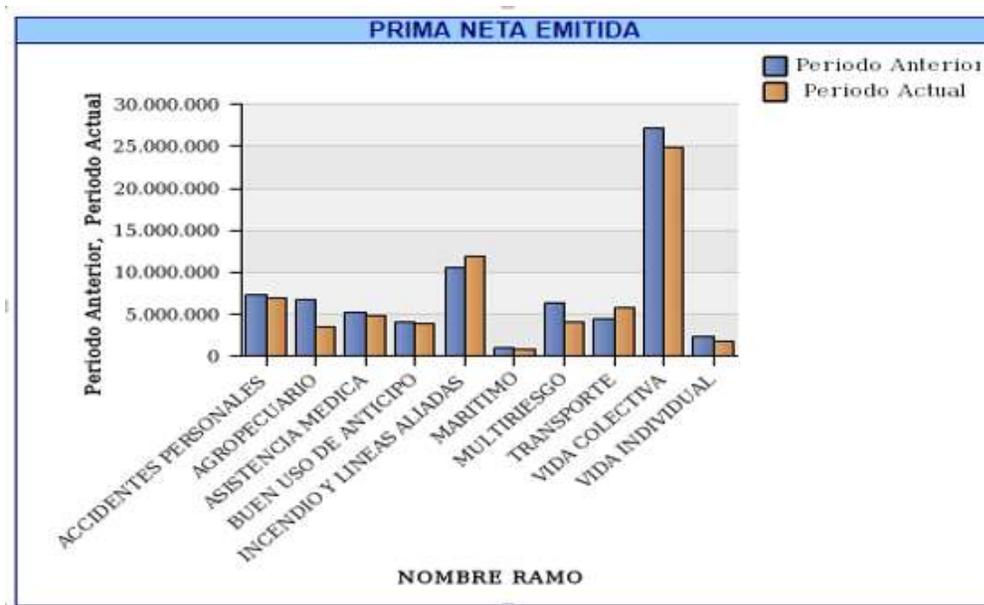


Figura # 2: Comparativo de emisiones por ramos más representativos de emisiones correspondientes a Enero 2016 V.S. Enero 2017

Fuente del gráfico: (Superintendencia de Compañías)

En la figura # 2 se puede analizar que el sector marítimo tuvo un decrecimiento en su facturación, se podría esto atribuir a la depresión económica mundial.

5.- CONCLUSIONES

El sector de los seguros en la actualidad está en pleno auge de crecimiento especialmente en las economías en desarrollo como es la ecuatoriana, todas las actividades comerciales están íntimamente ligadas al incremento de las negociaciones de índole nacional e internacional.

Para la aplicación asertiva de las facilidades planteadas como revisión de plazos según la actividad comercial, negociaciones con los reaseguradores nacionales o internacionales, revisión de regulaciones por parte de los entes de control es prioritaria la revisión de requisitos que requieren los entes reguladores, siempre cumpliendo con las seguridades necesarias que requiere tener el bien y/o su tripulación, además de las

condiciones de negociación una vez que se requiere la cotización a la aseguradora quien expone estos puntos a su intermediario reasegurador y se plantean las especificaciones necesarias para el cierre de la misma.

Entendiendo y aceptando lo anterior y luego de captar los distintos escenarios y formas de visualizar los pro y contra de las negociaciones actuales entre las aseguradoras, los reaseguros y los asegurados es prioritario encontrar una media de beneficios para las partes involucradas y así de esta manera poder acceder a la aplicación de las facilidades comerciales analizadas y propuestas en esta investigación.

6.- REFERENCIAS

- Pérez, J. y Merino, M. (2010. Actualizado: 2013) Definición de póliza. Recuperado de <https://definicion.de/poliza-de-seguro/>
- Vásquez Palma, M., & Vidal Olivares, Á. (2017). *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), 511-554. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19752296013>
- Rodríguez, J (2016). *Influencia de los seguros privados del Ecuador en los negocios internacionales* (tesis de grado). Universidad de Guayaquil, Guayaquil. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/16027>
- Papic, S. & Carpio, C. (2017) *Análisis y evolución del mercado asegurador ecuatoriano* (tesis de grado). Universidad Espíritu Santo, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de [http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/1543/1/Paper%20Final%20Papic Stamenka.pdf](http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/1543/1/Paper%20Final%20Papic%20Stamenka.pdf)
- Espinoza, K. (2014) *Falta de regulación del seguro marítimo dentro del derecho ecuatoriano* (tesis de grado). Universidad Central del Ecuador, Quito, Ecuador. Recuperado de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3964/1/T-UCE-0013-Ab-90.pdf>
- Valencia, A. (2016, Julio 2016) Especial Seguros 2016. *Revista Ekos*. Recuperado de <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdf/269.pdf>.
- Álvarez, G. (s.f.). *Una cultura de los seguros*. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/opinion/opinion-gonzalorui-z-cultura-seguros-latinoamerica.html>
- Salas, P. (2017, Julio 2017) Especial Seguros 2017. *Revista Ekos*. Recuperado de https://issuu.com/ekosnegocios/docs/ekos_279_baja
- Código Orgánico Monetario y Financiero Libro III Ley General de Seguros*. Recuperado de <http://www.lexis.com.ec/wp-content/uploads/2017/09/CODIGO-ORGANICO-MONETARIO-Y-FINANCIERO-LIBRO-III-LEY-GENERAL-SEGUROS.pdf>

- Chávez, J. (2015) *Seguro de casco y maquinaria, su aplicación en una flota de remolcadores de T.E.* (tesis de grado). Espol, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de [file:///C:/Users/usuario/Downloads/SEGUROS%20DE%20CASCO%20Y%20MAQUINARIA%20Y%20SU%20APLICACION%20EN%20UNA%20FLOTA%20DE%20REMOLCADORES%20HASTA%2070%20TON%20DE%20T.E%20v3.0%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/SEGUROS%20DE%20CASCO%20Y%20MAQUINARIA%20Y%20SU%20APLICACION%20EN%20UNA%20FLOTA%20DE%20REMOLCADORES%20HASTA%2070%20TON%20DE%20T.E%20v3.0%20(1).pdf)
- Mapfre, España (s.f) *Seguro de Cascos.* Recuperado de <https://www.mapfre.es/seguros/empresas/vehiculos-transporte/seguro-de-barcos/>
- Cámara Nacional de Pesquería. Recuperado de <https://camaradepesqueria.com/42-millones-dolares-se-emiten-anualmente-los-seguros-maritimos/>
- Guido, S. (2017). Los seguros y la protección del medio ambiente. *Revista Ibero-Latinoamericana De Seguros*, 26(46). Recuperado de <https://doi.org/10.11144/Javeriana.ris46.spma>
- El blog de Mapfre (2017) *Los seguros marítimos, a examen: las pólizas de P&I.* (Mensaje en un blog) Recuperado de <https://blogmapfre.com/seguros/los-seguros-maritimos-examen-las-polizas-de-pi/>
- Coria, D. (2015). *Seguros Ambientales una necesidad de nuestros tiempos.* Invenio, 18 (34), 5-8. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/877/87739279001.pdf>
- Rivera, A., y Tabarez, A. (2016). *Análisis comparativo del primaje en el Ecuador respecto a países extranjeros y su impacto en el desarrollo económico* (tesis de grado). Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, Sangolquí. Recuperado de <http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/12053>
- Mancheno, D. (2018). *Determinantes de la morosidad sectorial en el Ecuador* (tesis de grado). Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. UDLA, Quito. Recuperado de <http://dspace.udla.edu.ec/handle/33000/8670>
- Ministerio de transporte y obras públicas. Recuperado de <https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>
- Pérez, J. y Gardey, A. (2008. Actualizado: 2012) *Definición de entrevista.* Recuperado de <https://definicion.de/entrevista/>
- Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, Recuperado de <http://appscvsmovil.supercias.gob.ec/portallInformacion/seguros.zul>