

“La Importancia del Peritaje Marítimo en Buques de Pesca Artesanal para Armadores y Compañías de Seguros en el Ecuador”

Edison Eduardo Flores Delgado
Facultad de Ingeniería Marítima, Ciencias Biológicas, Oceánicas y Recursos Naturales
Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL)
Campus Gustavo Galindo, Km 30.5 vía Perimetral, Apartado 09-01-5863. Guayaquil, Ecuador
eflores@espol.edu.ec

Ing. Alejandro Chanabá
Ingeniero Naval
achanaba@espol.edu.ec

Resumen

El presente trabajo detalla la guía de acciones aplicables a las embarcaciones artesanales ubicadas en las provincias costeras del Ecuador, de tal manera que éstas puedan ser ejecutadas a corto plazo de forma que, al efectuar un peritaje marítimo como requerimiento de aseguramiento, no sea objeto de observaciones y posteriores restricciones de coberturas que retardan el proceso de aseguramiento. Para esto obtendremos información de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros y Compañías de seguros, donde se efectúa la clasificación y estudio de acuerdo al tipo de embarcación y pesca que efectúan, con la finalidad de analizar el riesgo de siniestro. Con relación a las empresas de peritaje se indican las características, constitución, funciones, rango de operatividad y cuál es su importancia en el ámbito asegurador, como también se analizan los procedimientos y requerimientos para la ejecución de un peritaje marítimo. Adicional a esto se analiza a las compañías de seguros, su selección, tipos de pólizas y coberturas a las que están sujetas las embarcaciones.

Palabras Claves: Buque artesanal, Peritaje marítimo, Seguros, Pólizas.

Abstract

The present work there details the guide of actions applicable to the handcrafted crafts located in the coastal provinces of the Ecuador, In such a way that these could be executed in the short term so that, on having effected a maritime survey as requirement of insurance, it is not object of observations and later restrictions of coverages that retard the process of insurance. For this we will obtain information of the Subsecretary of Fishing Resources and Insurance companies, where the classification and study of agreement is effected to the type of craft and fishing that they effect, with the purpose of analyzing the risk of disaster. With relation to the companies of survey the characteristics, constitution, functions are indicated, range of operability and which is his importance in the insurance area, since also the procedures and requirements are analyzed for the execution of a maritime survey. Additional to this it is analyzed to the insurance companies, his selection, types of policies and coverages to which the crafts are subject.

Key Words: Handcrafted ship, Maritime survey, Insurances, Policies.

1. Introducción

En el país son muchas las deficiencias que se pueden encontrar en las embarcaciones pesqueras artesanales en el ámbito de la seguridad marítima, debido a que no cumplen con los requisitos que exigen las entidades encargadas de seguridad en el mar, por lo que es necesario dar a conocer los puntos de mayor importancia y su forma de aplicación para que una embarcación no tenga inconvenientes en el proceso de aseguramiento y, las compañías de seguros se sientan conformes al momento de asegurar una embarcación pesquera.

Dado el grado de desconocimiento en seguridad marítima que los armadores presentan cuando se trata de asegurar sus embarcaciones artesanales, el peritaje marítimo es una herramienta útil y conveniente que pueden contratar los armadores o entidades que necesitan asegurar una embarcación, porque además de ser un requerimiento único por parte de las compañías de seguros es un medio por el cual se verifica el estado del casco e incluye todos los equipos y sistemas existentes a bordo para que sean tomados en cuenta en el proceso de aseguramiento.

2. Análisis de la flota pesquera artesanal en el Ecuador

La pesca artesanal se realiza a lo largo de la línea costera continental en un total de 138 puertos pesqueros llamadas caletas, en donde sus pobladores se dedican a la pesca y la comercialización de los recursos pesqueros, generando fuentes de trabajo e ingresos económicos de forma directa e indirecta.

Según la subsecretaría de recursos pesqueros (SRP), las 138 caletas de pescadores artesanales están distribuidas en cinco provincias costeras: Esmeraldas, Manabí, Guayas, Santa Elena y El Oro. La población pesquera varía de una a otra región; Manabí y Guayas, concentran la mayor proporción de pescadores artesanales.

La ciudad de Manta posee la mayor flota pesquera del Ecuador y su expansión ha generado la presencia de la banca y las industrias en la zona.

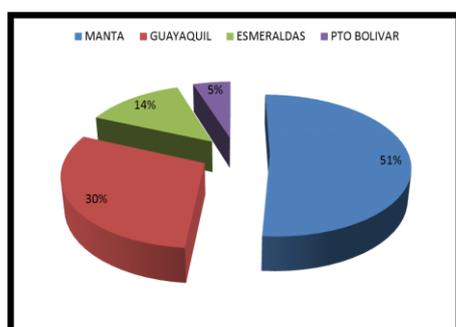


Figura 1. Concentración de buques artesanales activos

2.1 Tipos de construcción de la flota artesanal activa

La Subsecretaría de Recursos Pesqueros (SRP), estimó que de las 3.674 embarcaciones artesanales que se encuentran activas 2.545 son de construcción en fibra de vidrio, 1.124 en madera y 4 son de acero.

En base a lo mencionado, podemos categorizar a las embarcaciones artesanales en tres tipos de materiales de construcción; madera (30,60%), fibra de vidrio (69,30%) y acero (0,10%).

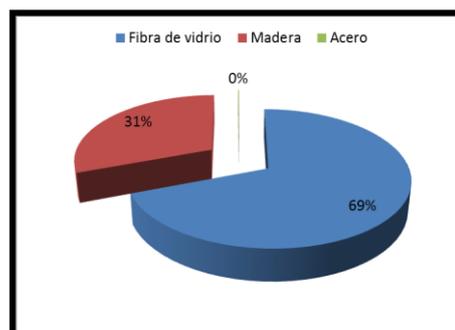


Figura 2. Porcentaje de embarcaciones por material de construcción.

Así también, se pueden clasificar las embarcaciones pesqueras en rangos de esloras y consecuentemente al tipo de embarcación que se usa para la pesca artesanal, ya que dependerá mucho de su eslora para las faenas de pesca ya sea en las costas o mar adentro.

2.1.1 Embarcación tipo canoa

Construidas con tablas, plywood o de un solo tronco de árbol, tengan o no incorporadas tablas de madera para completar el casco, esta son propulsadas manualmente mediante remos y las dimensiones que oscilan este tipo de embarcación son de 2 a 4 metros de eslora. Son usadas especialmente para brazos de mar, ríos y esteros debido a su poca carga y estabilidad.



Figura 3. Canoa de madera

2.1.2 Embarcación tipo lancha o panga

Conocidas como fibras y son fabricadas con tela de fibra de vidrio y resina plástica en talleres especializados en esta producción, son propulsadas mediante motores a gasolina fuera de borda y las dimensiones que oscilan este tipo de embarcación son de 4 a 10 metros de eslora. Son usadas para la pesca con trasmallo y palangre de superficie en las fueras de la costa.



Figura 3. Lancha de fibra de vidrio

2.1.3 Embarcación tipo balandra

Son de madera o acero, construidas por maestros o carpinteros navales de la región, cuyo modelo replica de los atuneros industriales; tienen una pequeña caseta con equipos y aditamentos en cubierta para las maniobras de pesca, estas embarcaciones son propulsadas con motores estacionarios a diesel y las dimensiones que oscilan este tipo de embarcaciones son de 10 a 20 metros de eslora. Son usadas para la pesca con palangre y permanecen de 3 a 20 días en alta mar.



Figura 4. Embarcación de madera tipo balandra

2.2 Flota pesquera artesanal asegurada

Actualmente en las instituciones que rigen esta actividad, no existen registros específicos del número total de embarcaciones artesanales aseguradas por año, esto se debe al poco interés de asegurar las embarcaciones por parte de los armadores y al alto riesgo que representa para las aseguradoras el asegurar una embarcación de este tipo, teniendo como motivo principal sus prácticas no técnicas de construcción.

3. Descripción de una empresa de peritaje

Una empresa de peritajes marítimos es aquella entidad que se encuentra acreditada y supervisada por la Superintendencia de Bancos y Seguros de un país, para que opere realizando inspecciones de riesgos previos al aseguramiento o efectuando el análisis de siniestros a embarcaciones o estructuras flotantes para las compañías de seguros o armadores.

3.1 Clasificación de una empresa de peritajes marítimos

Las empresas de peritajes marítimos se encuentran clasificadas según la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador en dos ramos principales:

- Compañía de Inspector de Riesgos,
- Compañía de Ajustador de Siniestros.

3.1.1 Compañía de Inspector de Riesgos

Tienen como actividad la de examinar y calificar los riesgos en forma previa a la contratación del seguro y durante la vigencia del contrato, alertar sobre la posibilidad de que ocurra algún daño e investigar los daños y posibles pérdidas.

3.1.2 Compañía de Ajustador de Siniestros

Tiene como actividad la de estimar el valor de los objetos antes de la ocurrencia del siniestro, investigar las causas del siniestro, opinar si el siniestro se encuentra cubierto por la póliza, establecer el monto cubierto por la póliza, señalar el importe que corresponde indemnizar de acuerdo a las condiciones de la póliza y establecer el valor del salvamento de los restos siniestrados.

3.2 ¿Qué es un peritaje?

Se define al peritaje marítimo como un examen o evaluación que realiza un perito marítimo, donde se verifica si una embarcación está en buen estado de operación y navegación, confirmando mediante un informe si el equipo instalado es suficiente para manejar las emergencias a bordo.

3.3 Características de una empresa de peritajes

Las empresas de peritajes para actuar como tales, necesitan tener a su disposición un equipo humano muy bien preparado para que puedan satisfacer las necesidades requeridas por los clientes, esto es un personal con gran capacidad de conocimiento técnico y experiencia como son:

- Cinco años de experiencia en el área técnica,
- Cinco años de experiencia en materia de reclamos (inspección, ajuste y liquidación),

- Título profesional de conformidad con el tipo de reclamos o inspección a realizar (ingeniero mecánico, naval, entre otros),
- Para el caso de personas jurídicas, deberán contar con personal especializado afines en los ramos en que se les autoriza operar.

3.4 Leyes que debe manejar una empresa de peritajes

Para un peritaje las compañías que se dedican a este negocio deben contar con una amplia biblioteca jurídica y técnica ya sean estas, leyes, reglamentos, convenios, resoluciones, códigos nacionales e internacionales como las son:

3.4.1 Leyes

- Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero,
- Ley General de Puertos,
- Ley de control de combustibles,
- Ley de Faros y Boyas, etc.

3.4.2 Códigos y convenios

- Código de Policía Marítima,
- Código PBIP,
- Convenio Internacional de Torremolinos, etc.

3.4.3 Reglamentos y Resoluciones

- Reglamento para Prevenir Abordajes,
- Reglamento a la Actividad Marítima,
- Resolución para uso de extintores,
- Resolución de identificación de naves.

También contamos con las regulaciones internacionales que emite la OMI (Organización Marítima Internacional), donde se publican los libros de seguridad de la vida en el mar o sus siglas en ingles SOLAS (Safety of Life at Sea) y el convenio internacional para la prevención de contaminación de los buques o sus siglas en ingles MARPOL (Marine Pollution).

En lo referente a seguros se trabaja con:

- Reglas de York-Amberes
- Reglas de la Haya – Bisby
- Leyes inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres

En lo relacionado con la construcción y reparación de una embarcación o estructura flotante se usaran los libros de las casas clasificadoras más conocidos que son:

- ABS (American Bureau of Shipping), USA,
- DNV (Det Norske Veritas), Noruega,
- BV (Bureau Veritas), Francia,
- LR (Lloyd’s Register), Inglaterra,
- RINA (Registro Italiano Navale), Italia,
- GL (Germanischer Lloyd), Alemania,

- NKK (Nippon Kaiji Kyokai), Japón.

4. Aplicación del peritaje marítimo a buques de pesca artesanal

Las personas involucradas directamente en la contratación de una empresa de peritajes son:

Asegurador.- Persona jurídica que mediante contrato, y a cambio de una prestación económica llamada prima, asume las consecuencias y daños producidos por algunos de los riesgos especificados en la póliza.

Asegurado o Armador.- Persona natural o jurídica que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su gestión náutica y operación.

Perito o inspector.- Es la persona acreditada para realizar peritajes, inspecciones, encuestas o exámenes de embarcaciones para evaluar, vigilar e informar sobre su condición y los sistemas a bordo.

Bróker de seguros.- Es el agente de seguros que normalmente realiza las labores de promoción de los productos de las aseguradoras entre sus clientes. Asume también la responsabilidad de asesorarlos en la contratación de las coberturas.

4.1 Procedimiento para la contratación de una empresa de peritaje marítimo.

En la Figura 5 se muestra en forma general los pasos a seguir en el caso de requerir un informe de condición por parte del asegurado o la compañía de seguros (asegurador).



Figura 5. Procedimientos de condición

De igual manera, en la Figura 6 se muestra el procedimiento para efectuar las inspecciones de un buque en varadero, por parte del asegurado o la compañía de seguros.



Figura 6. Procedimientos de varadero

Para el caso de siniestros, los que generalmente son solicitados por las compañías de seguros, el procedimiento se muestra en la Figura 7.



Figura 7. Procedimientos en siniestros

4.2 Requerimientos para el peritaje marítimo

Para la ejecución de un peritaje, tanto la empresa que realizará la inspección como el armador deberán cumplir con ciertos requerimientos necesarios, ya que de esto dependerá el contenido del informe que el inspector efectúe a bordo de la embarcación.

4.2.1 Requerimientos de la empresa de peritajes:

- Efectuar las respectivas coordinaciones con el bróker y armador para fijar fecha y hora de inspección,
- Contar con la disponibilidad de personal capacitado para la fecha coordinada,
- Investigar antecedentes de la embarcación a inspeccionar,
- Tener conocimiento del lugar pactado para la inspección.

4.2.2 Requerimientos del perito:

- Estar al tanto del tipo de inspección que se va a efectuar (condición, varadero o siniestro),
- Contar con los permisos de entrada a Puertos, muelles, etc.,
- Contar con la vestimenta adecuada como casco, overol, guantes y botas,

- Contar con utilitarios adecuados, como son: teléfono, linterna, formato de inspección y cámara digital.

4.2.3 Requerimientos del armador:

- La embarcación deberá estar en un lugar de fácil acceso, esto será abarloado a un muelle o en un fondeadero,
- Que los accesos confinados o sellados se encuentren despejados y sin tapas selladas,
- El ambiente del buque se encuentre libre de gases tóxicos o contaminantes,
- El capitán, Jefe de máquinas y representante del armador deben encontrarse a bordo de la nave.

4.3 Tipos de peritajes marítimos

Las empresas de peritajes están habilitadas para inspeccionar cascos de buques, estructuras flotantes y maquinaria naval, de los cuales pueden efectuar diferentes tipos de inspección que son:

4.3.1 Inspección de condición

Es el tipo de inspección común en nuestro medio, y es llevado a cabo para evaluar el estado actual de una embarcación, normalmente requerido con fines asegurables.

El enfoque de la inspección de condición debe estar centrado y dirigido únicamente hacia las principales áreas de riesgo de un buque que son:

- Incendio,
- Sobrecarga,
- Maquinaria,
- Integridad estanca,
- Estabilidad,
- Estructura,
- Tripulación y documentación.

4.3.2 Inspección de varadero

Se la efectúa en seco, parrilla, varadero o dique, en la cual se inspeccionará la obra viva y los apéndices del casco (eje de cola, hélices, arbotantes, quilla, pala, mecha del timón, etc.). Para ello es imprescindible que la obra viva esté limpia y seca.

Los principales trabajos recomendados y que deben ser inspeccionados en varadero son:

- Arenado y pintado de la obra viva,
- Cambio de ánodos de zinc,
- Desmontaje del eje de cola y eje barón, a fin de verificar el estado del mismo,
- Calibración del casco y componentes estructurales en la sala de máquinas, bodegas y compartimentos de flotación.
- Verificación de estanqueidad del lazareto y pique de proa. Recorrido de las tapas de accesos,
- Calibración y chicoteo de la cadena de fondeo,
- Recorrido de las puertas y tapas estancas, así como las escotillas y cambiar frisos de ser necesario,

- Desmontaje del sistema de achique a fin de recuperar la operatividad total de las tuberías.
- Limpieza de sentinas.

4.3.3 Inspección de siniestro

Este tipo de inspección es requerido por las compañías de seguros ya que con este se evalúa las causas y los costos de reparación relacionados a la avería.

Las averías en los siniestros pueden ser debidas a varias índoles como incendio, hundimiento, colisión y daños a la maquinaria.

Para los trabajos de siniestros, según la Superintendencia de Bancos y Seguros, estos deberán ser seccionados en dos informes que son:

- Informe de peritaje por siniestro,
- Informe de ajuste por siniestro.

4.4 Recomendaciones a cumplir por parte del armador

Una vez que se han llevado a cabo las inspecciones ya sea de condición o varadero, el armador deberá cumplir en un tiempo límite las recomendaciones formuladas por el perito, y estas deberán ser dadas a conocer a la compañía de seguros una vez corregidas.

Las recomendaciones comunes a corregir en una embarcación por parte del armador son las siguientes:

- ✓ Comunicar a la compañía de seguros, la fecha de subida a varadero, con la finalidad de efectuar el seguimiento de los trabajos requeridos por la compañía de seguros.
Plazo: De inmediato.
- ✓ Comunicar el nombre del Patrón designado, de acuerdo al TRB de la embarcación.
Plazo: 15 días.

Tabla 1. Dotación mínima para personal de cubierta

TONELAJE REGISTRO BRUTO u T.R.B.	CAPITAN DE PESCA DE ALTURA u OFICIAL DE CUBIERTA	PATRON DE PESCA DE ALTURA o PATRON DE ALTURA	PATRON DE PESCA COSTANERO o PATRON COSTANERO	TIMONEL DE BUQUE PESQUERO o TIMONEL	JEFE DE CUBIERTA DE B/P o CONTRAMAESTRE	MARINERO PESCADOR o MARINERO
50 - 100			1	1		2
101 - 200			1	2		2
201 - 750		1		2	1	3
751 - en adelante	1	1	1	2	1	3

- ✓ Suministrar cartas de navegación de la zona de operación.
Plazo: 15 días.
- ✓ Suministrar extintores adecuados a la embarcación.
Plazo: 15 días.
En una embarcación tipo balandra, no deberá existir menos de 5 extintores portátiles.
- ✓ Aislar adecuadamente el tubo de escape de la máquina principal.
Plazo: 15 días.

- ✓ Suministrar bombas de achique adecuadas en la sala de máquinas.
Plazo: 15 días.
- ✓ Comunicar el nombre del Motorista designado, de acuerdo a la potencia de la máquina principal.

Tabla 2. Dotación mínima para personal de máquinas

POTENCIA BHP	JEFE DE MAQUINAS PRIMERA DE B/P u OFICIAL DE MAQUINAS	JEFE DE MAQUINAS SEGUNDA DE B/P u OFICIAL DE MAQUINAS	ELECTRICISTA	MAQUINISTA DE B/P o MAQUINISTA	MOTORISTA DE B/P o MOTORISTA	OPERADOR DE MAQUINAS o ACETTERO
10 - 250						1
251 - 500					1	1
501 - 750				1	1	1
751 - 1000			1	1	1	1
1001 - 1200			1	1	1	2
1201 - 1500		1	1	1	1	2
1501 - 3000		1	1	1	2	2
3001 en adelante	1	1	1	1	2	2

- ✓ Suministrar los equipos de navegación y de comunicaciones necesarios para la navegación segura.
Plazo: 15 días.
Los equipos mínimos para navegación y comunicación son:

- (1) Radio HF,
- (1) Radio VHF,
- (1) Ecosonda,
- (1) Radar,
- (1) Navegador por satélite – GPS,
- (1) Compas magnético,
- (1) EPIRB.

- ✓ Reubicar el cilindro de gas en un lugar ventilado, donde no ponga en riesgo la integridad del cocinero, tripulantes o embarcación, en caso de fugas.
Plazo: 15 días.

5. Análisis del procedimiento para aseguramiento de cascos marítimos y propuesta para los armadores de buques de pesca artesanal

5.1 Contrato de una empresa de peritajes a través de la compañía de seguros

Para iniciar el contrato de aseguramiento el asegurado:

- ✓ Debe estar seguro con qué compañía de seguros está dispuesto a asegurar la embarcación, para esto, las cualidades que debe conocer de una empresa de seguros son:
 - Años de experiencia y especialización en el seguro que solicita,
 - Situación financiera,
 - Reputación en el pago de siniestros,
 - Representantes en su área de comercio en caso de incidentes,

- Tipo de póliza, condiciones, términos y deducibles aplicables,
- Reconocimiento y aceptación por otros armadores,
- El menor costo del seguro,
- Relación comercial entre las partes.
- ✓ Cuando ha decidido asegurar su embarcación con su compañía de seguros escogida, procederá a la compañía aseguradora para iniciar el trámite,
- ✓ Deberá informar que está interesado en asegurar su embarcación adjuntando la siguiente:
 - Certificado de matrícula de la embarcación,
 - Certificado de matrícula del armador,
 - Certificado de permiso de tráfico,
 - En caso de ser construcción nueva se adjuntará la memoria técnica con los planos firmados por un Ingeniero Naval y aprobados por la entidad reguladora,
 - Cedula de identidad del armador,
 - Certificado de votación,
 - Informe de avalúo comercial, para el caso de no tener el valor de aseguramiento de la embarcación.
 - Con la documentación mencionada, y la información técnica de la embarcación, la compañía de seguros efectuara una cotización inicial del valor de la prima.

Ejemplo: Buque pesquero con avalúo comercial de US\$ 100.000,00

El asegurador establece una tarifa de acuerdo al riesgo, por lo general se estima una tarifa del 3%.

$$PRIMA = (Valor Asegurado \times \frac{Tarifa}{100})$$

Prima Anual de Seguro a Pagar: US\$ 3.000,00

- ✓ Cuando se ha aceptado los valores de prima a cancelar por parte del asegurado, el asegurador efectuará la contratación de la empresa de peritajes para que efectúe un informe de inspección a la embarcación y verificar si el estado actual de la nave es igual a la de la información presentada por el asegurado.
- ✓ Cuando la empresa de peritajes emite el informe de inspección a la compañía de seguros, ésta evaluará la condición y si lo amerita hará los ajustes necesarios a los valores de prima o si no se procederá a firmar la póliza o contrato de seguro.
- ✓ Si el asegurado no cancela una de las cuotas de la prima, la compañía de seguros dará por terminado unilateralmente el contrato de la póliza.

5.2 Coberturas aplicables a los buques pesqueros

Las compañías de seguros tienen bien definidas las coberturas para las embarcaciones pesqueras, de acuerdo a las Leyes Inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres, las cláusulas para seguros de cascos son:

CL 280. Clausulas a Termino del instituto – Cascos.

CL 284. Clausulas a Termino del Instituto – Cascos – Perdida Total – Avería Gruesa y 3/4 de Responsabilidad por Colisión (Incluyendo Salvamento, Gastos de Salvamento y Sue and Labour).

CL 289. Clausulas a Termino del Instituto – Cascos – Perdida Total solamente (Incluyendo Salvamento, Gastos de Salvamento y Sue and Labour).

CL 312. Clausulas a Termino del Instituto – Cascos. Riesgo de Puerto Incluyendo Navegación Limitada.

CL 346. Cláusulas del Instituto para Buque Pesquero.

5.3 Observaciones de las compañías de seguros

Las observaciones presentadas por las compañías de seguro hacia las empresas de peritaje en los diferentes tipos de inspección son:

5.3.1 Inspección de condición

- ✓ Falta de información detallada en los informes,
- ✓ No cumplir con los tiempos de entrega estipulados en la cotización,
- ✓ Falta de Información verás en los informes,
- ✓ Honorarios muy elevados,
- ✓ Falta de conocimientos en el ámbito marino.

5.3.2 Inspección de varadero

- ✓ No efectuar las suficiente inspecciones en varadero,
- ✓ Falta de conocimientos en mantenimiento de embarcaciones,
- ✓ No apoyar al armador en sus reparaciones.

5.3.3 Informes de siniestros

- ✓ Entrega de informes preliminares con mucho retraso,
- ✓ Valores de reserva técnica no concordante,
- ✓ Entrega de informes finales escuetos,
- ✓ Falta de experiencia en reclamación de siniestros,
- ✓ Ser desleal a la compañía de seguros.

6. Conclusiones y Recomendaciones

6.1 Conclusiones

Mediante el presente trabajo, se ha constatado la debilidad del Derecho del Mar, debido en parte a las limitadas competencias de prevención, control y ejecución de las leyes del Estado ribereño. Es por ello, que se debe realizar las leyes del Derecho Marítimo para lograr su aplicación efectiva, que por supuesto parte de la base de la cooperación internacional como elemento indispensable para conseguir dicho objetivo.

1. En particular, se debería centrar la revisión del régimen jurídico en la previsión de accidentes y en fomentar medidas de carácter previo, controlando así la navegación de las embarcaciones pesqueras artesanales que no cumplen las condiciones adecuadas.
2. Los armadores de buques pesqueros artesanales, no cuentan con una gestión organizada que le permita prevenir el mantenimiento preventivo de sus naves a diferencia de los armadores de pesca industrial que si la poseen.
3. Las compañías de seguros que generalmente emiten sus pólizas, se cuidan de no incluir en sus coberturas todos los riesgos existentes.
4. El bróker del asegurado debe velar, que tenga todas las coberturas en los diferentes riesgos.

6.2 Recomendaciones

Es de vital importancia tanto para armadores como empresas de seguros que se consideren los siguientes aspectos, con fines de mejorar los procesos de peritación y aseguramiento de embarcaciones pesqueras artesanales.

1. Implementar manuales de operación y mantenimientos preventivos en forma clara y detallada, tanto para carenamiento como para maquinaria a bordo de una embarcación pesquera.
2. Durante la modificación o trabajos en varadero de embarcaciones, se recomienda que al armador contrate un perito, para que éste lo asesore en los trabajos requeridos y efectúe un informe con las modificaciones efectuadas para su posterior envío a la compañía de seguros.
3. Capacitar a la tripulación para la ejecución de mantenimiento a los sistemas de seguridad y maquinaria para así minimizar los riesgos a bordo.
4. Capacitar a la tripulación y personal administrativo en los procedimientos de peritajes y reclamación de siniestros.
5. Luego de la ejecución de un peritaje, ejecutarlas observaciones y recomendaciones impuestas por el perito, cumpliendo con los tiempos estipulados en el informe y así evitar penalidades en las coberturas.

6. Durante la reclamación de siniestros, recurrir inicialmente al bróker de seguros, para que este guíe el reclamo de forma oportuna y de manera correcta el proceso.

7. Agradecimientos

A todas las personas que de uno u otro modo colaboraron en la realización de este trabajo; a la empresa JRZ S.A., y especialmente al Ing. Alejandro Chanabá Director de Tesis, por su invaluable ayuda.

8. Referencias

1. Dante Di Liberto D., Manual de Seguros de Cascos Marítimos, Primera Edición, 1996.
2. Brown R.H., Marine Insurance, Witherby, 3rd. Edition, London, England.
3. A.J. Minetto, Folleto de Seguros Marítimos de Cascos y Máquinas, Ecuador, 2009.
4. CEPLAES, La Pesca Artesanal en el Ecuador, Quito, 1987.
5. Mercedes Prieto N., Los Pescadores Artesanales de la Costa Ecuatoriana, 1989.
6. Corporación de Estudios y Publicaciones, Legislación Marítima y Portuaria, Primera Edición, Tomo II, 2003.
7. IMO, "Safety of Life at Sea" (SOLAS). IMO, 2002.
8. Publicaciones y Diseños E.B.G., Revista Redes del mar, Año 5, Edición 18, 2005.
9. Cámara Nacional de Pesquería, Revista Ecuador Pesquero, Año 9, Edición 34, 2005.

Ing. Alejandro Chanabá
Director de Tesis
23 de Septiembre del 2011