



## **Regulación del Seguro Marítimo y el Seguro sobre Responsabilidad por daños ambientales en la provincia Granma.<sup>1</sup>**

### **Resumen.**

Con el presente trabajo se pretende informar acerca de la institución del seguro específicamente, del seguro marítimo y el seguro de responsabilidad por daños ambientales, especialmente el tratamiento que se le da en la provincia Granma, país de Cuba. La esencia del mismo consiste en que para crear medios especiales de reserva, que puedan servir de fuente para cubrir el daño material, causado por fenómenos naturales y nocivos, las organizaciones y las personas particulares, por medios de descuentos sistemáticos de sus medios, crean fondos de reserva.

El mismo cuenta con dos capítulos. Un primer epígrafe donde se analizan las generalidades del seguro marítimo y luego específicamente se investiga qué tratamiento se le da al mismo en la provincia Granma. Y en el segundo epígrafe se analiza la responsabilidad ambiental, así como si en la provincia Granma existe el seguro de responsabilidad por daños ambientales.

### **INTRODUCCION.**

---

<sup>1</sup> Elaborado por: Lic. Jorge Manuel Martínez Cumbreira . Profesor del Departamento de Derecho de la Universidad de Granma. Imparte las asignaturas de Derecho Marítimo, Derecho Mercantil y Derecho Laboral y de Seguridad Social . Jefe de la Disciplina de Derecho de Administración y de Empresa. Correo electrónico : [jmartinezc@udg.co.cu](mailto:jmartinezc@udg.co.cu)  
MsC. Lainiep Irina Cabrera Guerra. Profesora del Departamento de Derecho de la Universidad de Granma. Imparte las asignaturas de Derecho Administrativo y Derecho Ambiental. Jefa de la Disciplina Fundamentos históricos, teóricos y constitucionales del Estado y el Derecho. Correo electrónico : [lcabrerag@udg.co.cu](mailto:lcabrerag@udg.co.cu)  
Colaboradora: Annia Calás Nuñez. Licenciada en Derecho, de la Universidad de Granma.Consultora Jurídica.

El Seguro, como todas las instituciones del derecho, ha evolucionado históricamente de forma internacional. Nació como Seguro Marítimo en Italia, durante el siglo XII, se desarrolló y tomó impulso en España; se difundió y adquirió forma jurídica en Francia, Países Bajos y en la ciudad germana de Hansas; y maduró en Inglaterra, al iniciarse el período de la empresa aseguradora. En la historia del Seguro es posible reconocer tres grandes etapas:

- Primera etapa: desde la Edad Antigua al principio del Medioevo.
- Segunda etapa: desde la Edad Media hasta la Edad Moderna.
- Tercera etapa: comprende la etapa moderna.

En esta primera etapa no se encuentran rasgos jurídicos de la institución aseguradora. Sus antecedentes son la mutualidad y la transferencia de un riesgo. Muchos autores coinciden en señalar que el seguro comenzó con las grandes civilizaciones de la antigüedad, cuando los Estados comenzaron a organizarse, aparecieron espontáneamente las asociaciones de asistencia mutua. A esta forma de seguro se le denominó **Seguro Mutuo**, donde un conjunto de poseedores de riesgos se reunían y ante el caso eventual de un siniestro ayudaban al perjudicado. Era un seguro solidario, no trasladaban a nadie la responsabilidad del riesgo. El seguro siempre ha protegido el desarrollo económico, es por eso que al iniciarse el comercio por mar, las primeras coberturas del seguro estuvieron dirigidas a proteger a los mercaderes cuyos barcos con su carga eran constantemente amenazados por la piratería y las contingencias de la naturaleza.

En la Edad Media con el florecimiento del tráfico marítimo adquirió cada vez mayor importancia la contratación del riesgo marítimo; cuando esta se independizó del papel accesorio de otros contratos surgió el contrato de seguro mediante el pago de una prima a comienzos del siglo XIV. Resulta difícil establecer cuál fue el primer contrato de seguro que se formalizó. Pero importantes documentos muestran una variedad de ellos, ejemplo: el estatuto del arte de Calimana(1301), el Breve Portus de Kallaritan, de Pisa (1318); y finalmente los primeros contratos de los que se tienen referencia tuvieron lugar en Génova en 1347, Pisa en 1385 y Florencia en 1397. En la segunda mitad del siglo XIV ya existían varios antecedentes fidedignos de aseguramientos por primas, como en el caso del **Seguro a Prima Fija**, en el cual los asegurados les trasladaban el riesgo a los aseguradores por una tarifa sin respaldo técnico, a consideración de los suscriptores.

En la tercera etapa estando de moda las cafeterías, allá por los años 1688 en Londres, surge un café especial, administrado por Edgard Lloyd, que merecía a la preferencia de aquellos comerciantes que lo mismo compraban, fletaban y vendían barcos o naves. La cafetería adquirió rápidamente una buena fama por noticias fiables sobre la navegación.

La información que se obtenía, que es uno de los requisitos básicos para un seguro fructuoso, confirmó que la cafetería de Lloyd's era el lugar reconocido para conseguir los seguros marítimos. El siglo XVII en Inglaterra marcó un hito importante en el devenir futuro del seguro.

En la actualidad el Lloyd's casi con 30 000 miembros, procedentes de unos 70 países, asegura prácticamente cualquier cosa: flotas de barcos y aviones, satélites de comunicaciones, proyectos de ingeniería civil, refinerías, etc.

Una vez analizado brevemente lo referente a la institución del Seguro Marítimo desde sus inicios hasta la actualidad y por la importancia que tiene, se enuncia el **Problema Científico** de esta investigación de la siguiente forma: ¿Es regulado el Seguro Marítimo y el Seguro sobre Responsabilidad por daños ambientales en la provincia Granma?

El **Objetivo General** que persigue esta investigación es: en un primer momento analizar las generalidades del Seguro Marítimo y las de Responsabilidad Ambiental. Como **Objetivo Específico** determinar si en la provincia Granma se regula el Seguro Marítimo y el de responsabilidad por daños ambientales.

**Hipótesis:** en la provincia Granma no se regula ni el Seguro Marítimo ni el de responsabilidad por daños ambientales, pues la Empresa de Seguros Nacionales (ESEN) de esta provincia no es la encargada de tramitar estos seguro, ya que se realiza en el caso del seguro marítimo en ESICUBA (Seguros Internacionales de Cuba S.A.) y la misma tiene sede en las provincias de Cienfuegos, Holguín y Santiago de Cuba.

Para la realización de esta investigación se utilizaron los **métodos:** análisis – síntesis; histórico – lógico; deducción – inducción; revisión bibliográfica.

### ***Epígrafe 1. Regulación en Cuba del Seguro Marítimo.***

#### ***1. 1 La historia del Seguro en Cuba.2***

En 1795 se constituye en la Ciudad de la Habana la primera compañía cubana de seguros marítimos, en cuyos estatutos, redactados ante un Notario de esta Ciudad, son nombrados como Patrocinadores y como Supe - directores a la Virgen de Regla y a San Cristóbal; con el ruego, según dicen los estatutos, de que los proteja para el mejor éxito de la empresa que iban a comenzar.

El auge de la inversión extranjera y la naciente industria local fueron factores determinantes en el desarrollo del sector de seguros, desde finales del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX, en este último, la mayor parte de las 100 compañías de seguros existentes ofrecían cobertura para riesgos marítimos y del transporte, además de la protección contra riesgos que pudieran poner en peligro la integridad de las personas.

Esta compañía de seguros que funcionó hasta 1804, tuvo factores o agentes en diversos puertos de España, como Cádiz y Barcelona: también en otros puertos españoles del Hemisferio Occidental, como Veracruz, Buenos Aires, entonces bajo el dominio español.

En 1855, se funda la compañía “El Iris” por un grupo de españoles radicados en Cuba, convirtiéndose en la primera compañía de seguros mutuos contra incendios. Posteriormente, a partir de 1862, comienzan sus operaciones en Cuba, algunas agencias de compañías inglesas, americanas, canadienses y otras que suman 171 al triunfar la Revolución, además de oficinas de corretaje y agentes de seguros y los ingresos por primas provenían, fundamentalmente, de seguro de vida, marítimo, incendio y responsabilidad civil de transportistas de mercancías y personas.

Comienza a desarrollarse en el país un proceso de nacionalización e intervención al amparo de leyes dictadas por el Gobierno Revolucionario en defensa de los intereses de la Nación, que alcanzó también el sector del seguro y, por tal motivo, algunas compañías extranjeras fueron nacionalizadas o intervenidas y unas pocas permanecieron fiscalizadas, sin poder suscribir nuevos contratos y cumpliendo solamente con las obligaciones contraídas.

Luego en 1960 el Gobierno Revolucionario promulga una Resolución creando la Oficina de Control de Seguros, con el objetivo de controlar el conjunto de responsabilidades de aseguramiento e intermediación de las entidades nacionalizadas o intervenidas; organismo estatal que controlaría las compañías aseguradoras nacionales. Esta oficina logró desempeñar una importante labor hasta su extinción, oportunidad en que fueron creadas dos empresas estatales, ESICUBA (Seguros Internacionales de Cuba S.A.) encargada de controlar los seguros internacionales y ENSEG, que le daba cobertura a los seguros nacionales hasta que en 1970 se unió a ESICUBA.

La introducción de un modelo económico-social sustentado principalmente en la propiedad y la administración estatal, junto a la implementación de un nuevo proyecto social de largo alcance, marcaron un primer momento de cambio para el mercado de seguro en Cuba.

Los riesgos propios del trabajo, tales como enfermedades, accidentes, jubilaciones y pensiones, fueron asumidos, directamente, por el Banco de Seguros Sociales y, posteriormente, por el Ministerio del Trabajo y Seguridad social, organismo estatal creado para desarrollar un sistema general de seguridad y asistencia social que brindara protección real a los trabajadores y a su familiares, en caso de muerte, además de proporcionar asistencia a otros ciudadanos necesitados.

En la medida en que el Estado fue asumiendo la protección de los ciudadanos y se fueron extinguiendo los contratos de seguro de vida concertados por entidades que iban desapareciendo, por los motivos antes expuestos, se fue modificando la demanda de seguros en el país.

El desarrollo del comercio en Cuba con otros países; la necesidad de evitar grandes erogaciones de recursos financieros para el pago de primera de seguro para la protección de exportaciones e importaciones de las flotas mercante, pesqueras y aérea, de los riesgos propios de la actividad, hizo necesario que el 9 de abril del año 1963, se creara una empresa de seguros, con otra concepción de trabajo, la Empresa de Seguros Internacionales de Cuba, ESICUBA, que como otra medida de evitar la fuga de capitales, asumiría, además, las funciones de reaseguradora nacional.

Con el desarrollo del proceso revolucionario y la necesidad de la existencia de medios financieros para brindar cobertura a las pérdidas de los campesinos por desastres naturales fue creada el 22 de diciembre de 1978, la Empresa del Seguro Estatal Nacional (ESEN), operando no sólo en los seguros agropecuarios, sino también en los seguros de automotores y de responsabilidad civil.

Las dos empresas de seguros cubanas, concebidas con esquema estatal se subordinaron al extinguido Comité Estatal de Finanzas, organismo de la Administración Central del Estado creado por la Ley No. 1323, Ley de Organización de los Organismos de la Administración Central del Estado, de 30 de noviembre de 1976, actualmente Ministerio de Finanzas y Precios a tenor de lo establecido legalmente.

Al abordar el mercado de seguros cubano, generalmente, se dice que es pequeño, lo cual es válido desde el punto de vista de la cantidad de entidades de seguro directo que lo integran.

Sin embargo, tal afirmación no puede ser absoluta, puesto que pocos son los países, sobre todo

en condiciones como las nuestras, que cuentan con programas integrales que respondan a las necesidades de capacidad y conveniencias de protección acordes con las posibilidades financieras reales de las entidades de seguro cubanas.

El mercado de seguro cubano está constituido por dos empresas de seguro directo, dos entidades de servicios auxiliares de seguros, dos entidades corredoras de seguros, una de ella con capital mixto, cuatro agentes de seguros personas jurídicas y más de 2000 agentes personas naturales.

ESICUBA S.A. desde constituida y en su condición de líder del mercado asegurador, atesora un profundo conocimiento de dicho mercado, y ofrece las más adecuadas protecciones.

ESICUBA abarca todos los ramas de seguros, (excepto los de vida, automóviles y agropecuarios), rama marítima, rama no marítima, riesgos industriales, aviación, financieros, personales.

Entre sus productos más reconocidos destacan la cobertura al sector marítimo que abarca casco y maquinaria de buques, yates y embarcaciones menores, Protección e indemnización, Responsabilidad civil (constructores, reparadores navales, marinas, cargas).

El reto más importante que tiene el mercado de seguros cubano y el órgano de control, en las condiciones actuales es el de fomentar el desarrollo del seguro en el país y para ello resulta necesario elevar aún más la cultura del seguro, por su importancia como un instrumento financiero más que coadyuve a alcanzar los objetivos económicos que redundarán en beneficios sociales y, por ende, mantener las conquistas y medidas sociales alcanzadas en beneficio de nuestra sociedad socialista.

### **Epígrafe 1.2 El Seguro Marítimo en la provincia Granma.**

Debemos comenzar exponiendo que la Empresa de Seguros Internacionales de Cuba, ESICUBA, tiene su sede principal en el centro histórico de La Habana Vieja, esta cuenta con dos oficinas para las operaciones comerciales, radicadas en los capitalinos municipios de Plaza de la Revolución y Playa, además de tener representaciones en Cienfuegos, Holguín y Santiago de Cuba.

El Seguro Marítimo es tramitado mediante ESICUBA, lo que se demuestra que en la provincia Granma no existe una representación de esta empresa de importancia para el Derecho Marítimo, en lo que a seguros respecta.

Para investigar acerca de cómo se tramita entonces el Seguro Marítimo en nuestra provincia fue necesario obtener información de la Empresa de Seguros Nacionales (ESEN) ubicada en el municipio Bayamo, capital de la provincia Granma donde su Subdirector, informó que este tipo de seguro no es tramitado por la Empresa; dijo que con anterioridad en Granma radicaba en la entidad auxiliar de seguros, INTERMAR S.A., un agente encargado de tramitar los Seguros Marítimos de la provincia (en caso de existir alguno) mediante una de las representaciones de ESICUBA que serían en este caso las más cercanas a Granma: Holguín y Santiago de Cuba. Además de que las pólizas de estos seguros se realizaban cuando se tratara de grandes cargamentos de mercancías en el caso de estas provincias. Luego al comunicar con ESICIBA en Holguín, fue la misma respuesta pero con la diferencia de que ya no se sabe del agente de Granma, y que a pesar de la existencia del Puerto de Manzanillo se hacía muy difícil la realización de una póliza de Seguro Marítimo en Granma.

Es lamentable decir que esta institución de importancia para el Derecho Marítimo no es tramitada en la provincia Granma, situación que debemos tomar como una dificultad, pues la realidad es que aquí existen buques, mercancías y en ocasiones viajes de un puerto a otro, etc., que en un determinado momento necesitan ser aseguradas y por no existir donde realizar el contrato de seguro no se aseguran y esto puede constituir un riesgo con pérdidas económicas.

## ***Epígrafe 2. Responsabilidad Ambiental. Generalidades. El Seguro sobre Responsabilidad por daños ambientales en Granma.***

### ***Epígrafe 2.1 . Responsabilidad Ambiental. Generalidades.***

Uno de los mecanismos que se ha adoptado para hacer efectiva la protección del medio ambiente es la exigencia de la responsabilidad. Desde el año 1972, se reconoció la necesidad de que los Estados adoptaran normas relativas a la responsabilidad, así en el Principio XXII de la Declaración de Estocolmo se dispone: “Los Estados deben cooperar para continuar desarrollando el Derecho Internacional en los que se refiere a la responsabilidad y a la indemnización a las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales que las actividades realizadas dentro de la jurisdicción o bajo control de tales Estados causen a zonas situadas fuera de su jurisdicción” En la década de los ochenta se aprobaron instrumentos jurídicos vinculantes que desarrollaron el principio de responsabilidad, ejemplo de ello lo constituyen las Directrices del Cairo sobre manejo ambientalmente racional de los desechos peligrosos y el Convenio de Brasilea de 1989 sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación.

La responsabilidad ambiental se asume a través de un concepto cultural, es una toma de posición del hombre consigo mismo, con los demás como grupo social y con la naturaleza, como medio que por él es transformado. La responsabilidad es un concepto ético y jurídico, su objetividad es la toma de conciencia para la acción. Es individual y colectiva, sus efectos son particulares y generales y sus consecuencias son morales y políticas.

La responsabilidad ambiental es la imputabilidad de una valoración positiva o negativa por el [impacto ecológico](#) de una decisión. Se refiere generalmente al daño causado a otras especies, a la [naturaleza](#) en su conjunto o a las futuras generaciones, por las acciones o las no-acciones de otro individuo o grupo. La responsabilidad ambiental recae tanto en los individuos, como en las empresas, países y en la especie humana en su conjunto.

En la responsabilidad ambiental también se debe evaluar el hecho de la "reparación por daño ambiental". Desde el campo de las ciencias jurídicas, pueden surgir diferentes clases de responsabilidades ante este supuesto como sería la responsabilidad civil por daño ambiental, la responsabilidad penal por daño ambiental y la responsabilidad administrativa por daño ambiental. Tradicionalmente se ha establecido una distinción entre lo ilícito administrativo, el penal y el civil.

A los actos ilícitos administrativos se les ha denominados infracciones y se originan a partir del incumplimiento del deber de colaboración y obediencia que para con la Administración Pública han de tener los particulares. Por su parte, los delitos, que constituyen los ilícitos penales, implican la lesión, por una acción u omisión socialmente peligrosa de una persona, de un bien jurídicamente protegido. Los ilícitos civiles no sólo se refieren a la violación de una norma o deber jurídico, sino que se requiere que se cause un daño a un tercero.

La responsabilidad ambiental tiene por objeto obligar al causante de daños al medio ambiente a pagar la reparación de tales daños (principio de quien contamina paga).

Para que pueda aplicarse el principio de responsabilidad, es preciso que:

- pueda identificarse a los autores de la contaminación,
- puedan cuantificarse los daños,
- se establezca una relación entre el contaminador y los daños.

Por otra parte, el principio de responsabilidad no puede aplicarse si se trata de una

contaminación generalizada y difusa (por ejemplo, debida al cambio climático).

En muchos países el sistema de exigencia de la responsabilidad ambiental está fragmentado. Contrario a la forma de responder por actos ilícitos en las esferas jurídicas penal, civil, administrativa, laboral, económica e internacional, por mencionar algunas, que cuentan no solo con su propia legislación, sino también con sus propios procedimientos e instancias, la responsabilidad ambiental tiene la peculiaridad de recurrir a otras esferas jurídicas para que le facilite sus mecanismos y poder encontrar la forma de revertir el orden ambiental.

### **El sistema de contravenciones administrativas ambientales.**

Proveniente como su nombre lo indica del Derecho Administrativo, las contravenciones administrativas ambientales permiten lograr un orden en la disciplina ambiental que facilita una exigencia expedita de la responsabilidad ambiental para aquellas conductas que no encierran tal grado de gravedad, al tiempo que tiene vías rápidas de impugnación de estas medidas.

El sistema contravencional en el sistema de Derecho Ambiental cubano está conformado por: una normativa propiamente ambiental de carácter general y propiamente de carácter especial y una normativa relativamente ambiental. Establecen como sistema sancionador las multas, amonestaciones, entre otras medidas.

### **Los delitos ambientales.**

El tema de la participación del Derecho Penal en el sistema de exigencia de la responsabilidad ambiental ha sido de siempre de gran interés para todos aquellos que de una manera u otra se relacionan con el medio ambiente, sean o no juristas.

Determinar que un delito es ambiental a partir de una acción ilegal que involucra una esfera del medio ambiente, no significa que sea un delito ambiental. Para que esto esté concebido debe tenerse en cuenta que el bien jurídico protegido sea el medio ambiente y no otro.

Nuestro Código Penal<sup>3</sup> cuenta en su articulado con un conjunto de delitos previstos en los que están involucrados tanto elementos de la naturaleza como ambientes humanos, pero esto no constituye un factor que determine la naturaleza ambiental del delito pues la propia familia de delitos a los que pertenecen no invocan intereses ambientales, sino otros.

---

3 Ley número 62 de 29 de diciembre de 1987.

Pero la inclusión precisa de una familia de delitos ambientales en el Código Penal no es suficiente para concluir que podamos tener delitos ambientales en tal cuerpo jurídico y por tanto, en nuestro Derecho Penal. Hace falta que en cada artículo se manifieste la protección efectiva del medio ambiente,

### **La responsabilidad civil por daño ambiental:**

En cuanto a la responsabilidad civil por daños al medio ambiente como responsabilidad civil objetiva, es necesario decir que para poder hacer alusión a ella “debe probarse que se refiere a daños producidos por aquellas actividades que conllevan un riesgo o, más genéricamente, por aquellas actividades cuyas características imponen que los daños por ellas producidos sean imputados sobre la base de una idea de justicia social”<sup>4</sup>. Por tanto el concepto de riesgo o lo que es lo mismo, de la presencia de condiciones peligrosas constituye un elemento esencial para hablar de responsabilidad civil objetiva.

La responsabilidad civil por daño ambiental se diferencia de la responsabilidad civil en dos cuestiones: primero, que no existe restitución del bien pues en materia del medio ambiente el daño es casi irreivindicable y en segundo lugar en que tampoco existe reparación del daño moral. De manera que solamente coinciden en cuanto a la reparación del daño material y la indemnización del perjuicio.

### **Epígrafe 2.2. El Seguro sobre Responsabilidad por daños ambientales en Granma.**

La Constitución Nacional dispone, en su artículo 41, que “el daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer según lo establezca la ley”. El texto referido impone de por sí un criterio claro y contundente: la obligación de recomponer o reparar el daño ambiental. Este principio parece estar reflejado en el texto del art. 28 de la Ley N° 25.675: de Gestión Integral de Residuos Industriales y de Actividades de Servicios, en la edición N° 280 de mayo 2003 de “*Mercado Asegurador*”, “El que cause el daño ambiental será objetivamente responsable de su restablecimiento al estado anterior a su producción”.

---

4 De Miguel, p.79. Tomado de Viamontes Guilbeaux Eulalia. Responsabilidad Ambiental en Cuba. <http://www.google.com.cu/>.

La responsabilidad por los daños ambientales ocasionados por operadores que realicen actividades riesgosas, sea aquellas que presenten un riesgo potencial o real para el ser humano y el medio ambiente, será de carácter objetivo. En los supuestos de responsabilidad objetiva, la simple existencia del daño reputa la responsabilidad en el agente de haber sido el causante del mismo, y por consiguiente la responsabilidad de indemnizar los daños y perjuicios causados con su conducta. En este tipo de responsabilidad no es necesario probar la culpa del causante, sino, sólo el hecho de que la acción u omisión causó el daño. De esta forma, el agente dañino asume todos los daños derivados de su actividad, cumpla o no, con el estándar de diligencia.

En la Ley N° 25.612” los legisladores también avanzaron en este tema al disponer, que cuando tal reparación no fuera técnicamente factible, “la indemnización sustitutiva que determine la justicia ordinaria interviniente, deberá depositarse en el Fondo de Compensación Ambiental según el art. 34; cuyas funciones son “garantizar la calidad ambiental; la prevención y mitigación de efectos nocivos o peligrosos sobre el ambiente, la atención de emergencias ambientales; asimismo, la protección, preservación, conservación o compensación de los sistemas ecológicos y el ambiente”, el cual será administrado por la autoridad de aplicación, sin perjuicio de otras acciones judiciales.

A tales efectos de la indemnización del daño ambiental se analizó en profundidad la nueva normativa y su incidencia en el seguro, el art. 22 de la citada ley ha introducido la obligatoriedad de la contratación de un “*seguro de cobertura*” destinado a financiar la reparación del daño ambiental. El texto reza: “Toda persona física o jurídica, pública o privada, que realice actividades riesgosas para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos, deberá contratar un seguro de cobertura con entidad suficiente para garantizar el financiamiento de la recomposición del daño que en su tipo pudiere producir; asimismo, según el caso y las posibilidades, podrá integrar un fondo de restauración ambiental que posibilite la instrumentación de acciones de reparación”.

Por otra parte, en marzo de 2004 el Consejo de la Unión Europea aprobó una nueva Directiva comunitaria sobre responsabilidad medioambiental, la cual debía ser transpuesta hasta el treinta de junio de 2005. En ese anteproyecto de la Ley de Responsabilidad Medioambiental, el Gobierno establece la cobertura de los seguros que contraten las empresas para daños medioambientales. En el texto se admite que la contratación de las pólizas no estaría disponible

hasta principios de 2009, ya que primero habría que desarrollar un modelo que midiera el nivel de riesgo de cada sector.

La Directiva en comentario no impone la obligación de suscribir o concertar contratos de seguros por las actividades riesgosas que desarrollan. Únicamente se limita a enunciar que los Estados miembros fomentarán la utilización de seguros u otro tipo de garantías financieras. Mediante los seguros ambientales las empresas trasladan parcialmente a las aseguradoras los riesgos a los que se ven expuestas en sus actividades cotidianas que puedan alterar o menoscabar el medio ambiente, a cambio de una prima.

Las principales dificultades para la creación del nuevo seguro Medioambientales ha sido la evaluación del riesgo y fijar la cuantía de la prima. De Ahí que se deriven las siguientes interrogantes:

### **¿Qué es lo que se entiende como Responsabilidad Medioambiental?**

No se trata de un concepto propio del mundo del seguro, es un concepto legal desde que salió la Ley y es la responsabilidad que se contrae por producir daños no a terceros, sino a los recursos naturales. Esto es un concepto nuevo que requiere un tratamiento nuevo, tanto para el legislador como para quienes van a aplicar esa Ley, es decir, las administraciones autonómicas, que serán las principales protagonistas en la aplicación de esta norma. Y también requiere de un tratamiento específico asegurador, puesto que las responsabilidades son de una naturaleza diferente.

### **¿Cuáles han sido los principales desafíos en la elaboración de este seguro?**

Siempre consisten en la evaluación del riesgo y en poder fijar la cuantía de la prima, es decir, el precio de ese riesgo. También fijar un criterio de selección, es decir, distinguir los asegurables, los buenos, de los que no merecen ser asegurados. Para ello, se necesita contar con herramientas técnicas, un conocimiento, una experiencia, y colaborar en que la reglamentación, que también incorporará herramientas técnicas, como es el sistema de valoración de riesgos medioambientales, sea comprensible y podamos trabajar con ella para llegar a una solución aseguradora que va a colaborar en los objetivos de la Ley.

## ¿En abril de 2010 empezará a ser obligatorio el seguro?

Faltan muchos datos y aspectos que son susceptibles de medición de responsabilidad. La información necesaria para valorarlo vendrá con el reglamento. Pero ya se ha dado un paso de avance. Pero el proyecto ya está diseñado y el asegurado va a tener coberturas satisfactorias para amparar sus responsabilidades medioambientales, sin ser obligatorio el seguro.

[Ley 26/2007 de Responsabilidad Medioambiental](#), respecto al seguro impuesto a las empresas, para hacer frente al pago de los daños ecológicos que éstas pudieran causar durante el desarrollo de su actividad, y que no será obligatorio hasta el año 2011, no es precisa, ya que no se trata de un seguro obligatorio, sino de un Fondo de Garantía Obligatoria sólo para los operadores con un potencial contaminante superior a los dos millones de euros. Este fondo para reparar una responsabilidad ilimitada puede constituirse como un seguro, un aval o un fondo interno 'Ad Hoc' de forma alternativa o en combinación.

Queda demostrado que en lo que respecta a Seguros de Responsabilidad por daños ambientales existe muy poca información y a la vez dispersión legislativa, dada esta situación se realizó la investigación de cómo es tratado el tema en la Empresa de Seguros Nacionales de la provincia de Granma y se obtuvo la penosa información de que este seguro no es realizado en la misma, estos son tratados como Seguros de Responsabilidad Civil ya que se dice que estos últimos tienen el mismo basamento técnico, lo que varían son las condiciones generales de las pólizas que se ajustan a la actividad específica para la que ha sido diseñado el seguro.

Pienso que los Seguros de Responsabilidad por daños ambientales no deben ser tratados como Seguros de Responsabilidad Civil, pues al tratar el epígrafe de las generalidades de la Responsabilidad Ambiental nos percatamos de que existen tres clases : la penal, administrativa y la civil. Otra información obtenida es que este tipo de seguro está tratándose como un proyecto para su aprobación.

### **Conclusiones.**

- ❖ Una vez realizada esta investigación se concoció que:

- ✓ El Contrato de Seguro Marítimo es aquel por el cual una de las partes, asegurador, se obliga mediante el pago de una prima a indemnizar a la otra parte, asegurado, de los daños o perjuicios que pueda sufrir por un acontecimiento futuro o incierto que afecte algún interés como consecuencia de un riesgo marítimo.
- ✓ La responsabilidad ambiental es la imputabilidad de una valoración positiva o negativa por el impacto ecológico de una decisión y sus clases son la responsabilidad civil por daño ambiental, la responsabilidad penal por daño ambiental y la responsabilidad administrativa por daño ambiental.
- ✓ A la conclusión más importante que se arriba es que el Seguro Marítimo y el Seguro de Responsabilidad por daños ambientales, no son realizados en la provincia Granma, lo que provoca que en ocasiones muchos de los objetos que requieren ser asegurados no lo sean por no tener donde hacerlo y los mismos pueden sufrir algún riesgo .
- ✓ Que la Empresa de Seguros Nacionales (ESEN) de Granma tome las medidas pertinentes para que estos tipos de seguros sean tramitados en la provincia sin tener que remitirnos a otras en el caso del Seguro Marítimo, esto puede resolverse a través de la incorporación de Granma como otra representante de ESICUBA o manteniendo el agente que tenía con anterioridad.

### **Recomendaciones.**

#### **Al Departamento de Derecho de la Universidad de Granma**

Que se tome esta investigación como material bibliográfico para posteriores cursos académicos.

#### **A la Empresa de Seguros Nacionales (ESEN)**

Que dentro de su campo de acción haga todo lo posible por incorporar a los seguros marítimos y de responsabilidad por daños ambientales que tanto hacen falta que se realicen en la provincia.

### **Bibliografía.**

#### **Libros.**

1. Abreu Fernández, Alberto: El Derecho en el Transporte Marítimo.
2. Álvarez Boudet, Bernardino; Sánchez Leyva, Ana Deysi; Marques Granda, Francisco: Derecho Marítimo, Ciudad de la Habana, 1986.

3. Cátedra Explotación del transporte Marítimo: Derecho Marítimo, Nov. 1987.
  4. Viamontes Guilbeaux Eulalia. Derecho Ambiental Cubano. Editorial Félix Varela, La Habana, 2007.
4. G. N. Ayes Ametller. Medio Ambiente, Impacto y Desarrollo. Editorial Científico Técnica, La Habana, 2003.
5. Llanes Regueiro Juan. Políticas Económicas Ambientales. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1999.
6. Manual de Derecho Ambiental Cubano, Colectivo de Autores, Universidad de la Habana
7. Clases de seguros, Curso a distancia, 1995

### **Legislación.**

- Constitución de la República de Cuba de 24 de febrero de 1976, reformada en julio de 1992.
- Ley 81 del Medio Ambiente, de 11 de julio de 1997.
- Código Penal Ley No. 62, 29 de diciembre de 1987.
- Código Civil Ley No. 59, de 16 de julio de 1987.

Código de Comercio

### **Internet.**

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/seguro-maritimo/seguro-maritimo.htm>

<http://www.blogdelseguro.com/2008/05/07/responsabilidad-medioambiental-quien-contamina-repara/>