

Resumen:

Título: El seguro marítimo. Perspectivas de su tramitación en Granma.

Autor: Lic. Jorge Manuel Martínez Cumbreira.¹

Lic. Susana Fajardo Garlobo.²

El contrato de seguro marítimo es aquel por el que una persona se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra por una suma establecida en dicho contrato, en caso de que acaezca algún riesgo previsto en el contrato que cause daños al patrimonio empleado en la aventura marítima. La clasificación de esta forma de contratar puede ser por la durabilidad del mismo, por el interés asegurado, la cobertura del riesgo, por las modalidades de la póliza, por la circulación de la póliza y la forma de explotación.

La regulación jurídica del seguro marítimo en algunos países del mundo no se trata de la misma forma pues España apenas tiene eco de esta forma de contratar, a diferencia de Inglaterra y Venezuela que cuentan con leyes específicas que regulan este tipo de contrato. En Cuba el seguro marítimo es tramitado por la Empresa de Seguros Internacionales de Cuba S.A con sede en la Habana Vieja y representaciones en Holguín, Santiago de Cuba y Cienfuegos. En la provincia Granma no se tramita esta modalidad del seguro, a pesar de existir embarcaciones lo que provoca que constantemente existan posibles situaciones de riesgos, daños o accidentes marítimos, por lo que todo lo relacionado con la navegación constituye un riesgo permanente ante una aventura marítima, y al no estar aseguradas las embarcaciones pueden ocurrir innumerables pérdidas económicas. Los métodos utilizados para la investigación fueron, el exegético jurídico, el histórico lógico, e inducción deducción.

¹ Profesor asistente del Departamento de Derecho, Universidad de Granma, Cuba. Imparte las asignaturas de Derecho Marítimo y Derecho Laboral y de Seguridad Social.

² Abogada del bufete colectivo de Jiguaní, provincia Granma, Cuba.

Introducción

Para todas las personas vinculadas al tráfico marítimo y aún para los que no conocen en detalle esta actividad, la noción del riesgo de navegación está latente en el fondo de todos los viajes por mar. Los peligros más o menos graves que son el aspecto aleatorio de toda expedición por mar han dado lugar a la creación desde hace siglos a la institución del Seguro Marítimo constituyéndose a partir de esta institución las demás ramas del seguro.

El seguro, como todas las instituciones del Derecho ha evolucionado históricamente de forma internacional, pues nació en Italia como Seguro Marítimo durante el siglo XII y, se desarrolla y toma impulso en España, mientras que en Francia se difunde y adquiere forma jurídica hasta alcanzar su madurez en Inglaterra cuando se inicia el período de la empresa aseguradora.

En la historia del seguro se destacan tres etapas de surgimiento y desarrollo.

La **primera**, desde la Edad Antigua al principio del Medioevo donde se encuentran rasgos jurídicos de la institución aseguradora y tiene como antecedentes la mutualidad y la transferencia de un riesgo. Muchos autores coinciden en señalar que el seguro surgió con las grandes civilizaciones de la antigüedad cuando comienzan a organizarse los Estados y aparecen espontáneamente las asociaciones de asistencia mutua.

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.

La **segunda etapa** abarca desde la Edad Media hasta la Edad Moderna, que con el florecimiento del tráfico marítimo adquiere mayor importancia la contratación del riesgo marítimo cuando esta se independiza del papel accesorio de otros contratos y surge el seguro a comienzos del siglo XIV mediante el pago de una prima.

La **tercera etapa** abarca la Edad Moderna. Estando de moda las cafeterías en Londres, siendo reconocidos entre ellas el Café Lloyd's. En la misma se abordaban todos los temas relacionados con el tráfico marítimo hasta convertirse en un lugar imprescindible para conseguir y tramitar los Seguros Marítimos.

Entre las características del contrato de Seguro Marítimo se encuentran que es consensual, bilateral y aleatorio. Es consensual porque se perfecciona por el mero consentimiento de las partes; bilateral puesto que origina derechos y obligaciones recíprocas entre asegurador y asegurado; es aleatorio porque se refiere a la indemnización de una pérdida o de un daño producido por un acontecimiento o un hecho incierto. Es importante destacar que durante el desarrollo de la investigación se tocan otros temas que resultan relevantes para poder entender el contrato de seguro, como los elementos del mismo que son el interés asegurable, el riesgo y la prima, siendo estos elementos recogidos en la **póliza**, que es el instrumento probatorio por excelencia del contrato celebrado entre el asegurado y el asegurador. En él se reflejan las normas de forma general, particular o especial que regulan la relación contractual convenida.

El incremento del tráfico marítimo a nivel mundial hace que los accidentes marítimos aumenten, pese a los múltiples adelantos introducidos en la construcción y equipamiento de los buques debido a que muchos de ellos responden a fatalidades que no pueden ser humanamente previsibles. Teniendo en cuenta las precauciones que genera la experiencia marinera de las tripulaciones y el uso de los más sofisticados medios contra incendios se siguen produciendo incendios de importancia a bordo de los buques. Las varaduras y encalladuras aunque menos frecuentes que los incendios continúan siendo un peligro importante en caso de bruma y mal tiempo. Aún con el establecimiento y cumplimiento de las Reglas Internacionales para prevenir abordajes no se puede evitar que ocurran colisiones entre buques, motivadas ante todo por el error humano. Razón por la cual resulta necesario analizar la institución del Seguro Marítimo haciendo especial referencia a su tramitación en la provincia Granma, debido a que las consecuencias de los peligros a los que están expuestos los buques y las propiedades a bordo de los mismos pueden ser cubiertas por las pólizas de seguro marítimo.

Una vez analizada brevemente la institución sobre la cual recae la investigación se enuncia el problema científico de la misma: ***Necesidad de implementar la***

tramitación del Seguro Marítimo en la provincia Granma, para así agilizar los efectos en el aseguramiento de los bienes a las personas tanto naturales como jurídicas.

Siendo el **objetivo general** de la investigación: **Valorar a través de un análisis teórico doctrinal la institución del Seguro Marítimo para así fundamentar la necesidad de implementar la tramitación del mismo en la provincia Granma, y para el logro del mismo se trazaron como objetivos específicos: Caracterizar teóricamente el seguro marítimo a partir de las diferentes concepciones doctrinales que se han esgrimido entorno al tema. Explicar la regulación del Seguro Marítimo en el Derecho Comparado y Valorar a partir del análisis del Seguro Marítimo en la provincia Granma la necesidad de su tramitación por parte de la ESEN del territorio.**

Para el desarrollo de la investigación fueron utilizados los siguientes métodos de la investigación social:

- **Histórico- lógico:** permitió realizar una investigación que muestre la evolución y comportamiento del contrato de Seguro Marítimo a través del desarrollo de la sociedad.
- **Inducción – Deducción:** Nos permitió a partir del análisis de las diferentes conceptualizaciones y posiciones que existen entorno al contrato de Seguro Marítimo en la doctrina llegar a deducir nuestros propios criterios con respecto a esta temática.

Empleándose además los siguientes métodos propios de la Ciencia Jurídica:

- **Exegético- jurídico:** Se tuvo en cuenta que para el logro de los objetivos esenciales de la investigación, se hizo necesario el análisis detallado de las normas jurídicas que regulan cuestiones relacionadas con el tema del contrato del Seguro Marítimo.
- **Jurídico-comparado:** nos permitió el análisis de la institución objeto de estudio en los ordenamientos jurídicos de los países citados en la investigación, posibilitando establecer las principales divergencias y puntos de contacto.

Y como **técnica** de investigación se utilizó la entrevista realizada a especialistas en la materia.

La investigación está estructurada en tres capítulos. El primero abordará las cuestiones generales del Seguro Marítimo. Dígase las diferentes definiciones, características, elementos y cláusulas. En el segundo capítulo se realiza un análisis de la tramitación del Seguro Marítimo en los ordenamientos jurídicos de otros países; y en el tercero se hace referencia a las particularidades de la tramitación del contrato de Seguro Marítimo en la provincia Granma.

El aporte teórico se constituye en las bases jurídicas conceptuales para la tramitación del Seguro Marítimo en la provincia Granma y la significación política de esta investigación es la contribución a la formación de una cultura jurídica en el tema del Seguro Marítimo constituyendo las bases metodológicas para la implementación de la tramitación del Seguro Marítimo por parte de la ESEN de la provincia Granma. La novedad científica constituye un estudio exploratorio sobre el Seguro Marítimo que deviene en las bases jurídico- conceptuales para la implementación de su tramitación en la provincia Granma.

Capítulo I. El Contrato de Seguro Marítimo: Análisis teórico- doctrinal.

La institución del seguro reviste gran importancia en la Sociedad Moderna. Constantemente las personas están sometidas a diversos riesgos que sobre ellas, sus bienes o patrimonio, de manera general producen consecuencias desfavorables que requieren de medios económicos para ser reparadas, siendo el fin primordial de este contrato, prevenir o reparar esos efectos patrimoniales desfavorables provocados por la ocurrencia de esos riesgos.

El contrato de Seguro Marítimo no surgió de forma inmediata, sino que fue transitando por diversas etapas de desarrollo hasta convertirse en uno de los contratos de seguros más importante para el desarrollo de la navegación y el comercio marítimo.

1.1. Antecedentes históricos del Seguro Marítimo.

El Seguro Marítimo constituye el pionero en el campo de los seguros en general. Su origen se ubica en la Edad Media como consecuencia del tráfico marítimo en el Mediterráneo y la prohibición por la Iglesia Católica del préstamo a la gruesa, siendo una consecuencia de la necesidad de los comerciantes de protegerse frente a los numerosos peligros que ofrecía la navegación marítima.

Siguiendo este criterio, algunos autores plantean que los primeros vestigios de una ley expresa sobre el seguro se sitúan en la isla de Rodas (Grecia), alrededor del año 400 antes de la era cristiana cuando la ciudad incorporó en su legislación la institución de la avería gruesa o común, también conocida como Ley de la Echazón que establecía la obligación de los propietarios de las mercancías de distribuirse el costo de la siniestralidad ocurrida en el mar.

Por lo anteriormente expuesto se puede plantear que no existe un consenso en cuanto a la ubicación exacta del surgimiento del Seguro Marítimo, sin embargo podemos enmarcar las tres etapas fundamentales por las que ha atravesado el Seguro Marítimo. En tal sentido referimos...

Primera Etapa

El Código de Hamurabi de Babilonia

Fue descubierto por J.J. Morgan en Susa, Mesopotamia, regulándose en el mismo las llamadas organizaciones de socorro mutuo que prevían indemnizaciones por accidentes de trabajo con la finalidad de cubrir a sus trabajadores.

En tal sentido, el autor Donati refiere que tanto en el Código de Hamurabi como en el Talmud se ordenaba a los propietarios de bienes como barcos, asnos y mercancías que se asociaran para contribuir económicamente a pagar a quien perdiera un barco hundido, un asno muerto, robado o extraviado durante un viaje comercial sustituyéndolo con una nueva nave o con un nuevo asno.

El artículo 237 de este Código establece que si un hombre contrata a un marinero y su nave para dotar de ropa, aceite y otras cosas apropiadas necesarias para el embarco, si

el marinero se descuida y la nave es dañada y su volumen arruinado, entonces el marinero debe compensar al propietario para la nave que se dañó y para todo su volumen.

De cierta forma el Código de Hamurabi no expresa como tal una definición del contrato de Seguro Marítimo, pero hace alusión a la compensación que debía dar el marinero al propietario si la nave recibía algún daño.

Por su parte, en el Derecho Hindú aparece que en la India estaban obligados todos los familiares a sostener al que quedara incapacitado por un accidente de viaje, de un interés de 20%, si el viaje lo hacía por mar.

Es necesario destacar que el aspecto más significativo de esta etapa lo constituye el hecho de que los propietarios de los barcos debían contribuir económicamente con la persona que perdiera un barco hundido, o sea, que no existía el Seguro Marítimo, pero ya se estaban dando las primeras manifestaciones de esta forma de seguro.

Segunda Etapa

Desarrollo y formación del Seguro

A partir del siglo XIV hasta el siglo XVII el seguro se desarrolló y evolucionó de la siguiente manera:

En Italia hasta el siglo XVI entraron a funcionar los seguros de riesgo marítimo a partir del momento en que el duque de Génova, emitió un decreto donde se usó por primera vez la palabra "asseguramentum" que es un concepto en que se basa el seguro.

En el año 1347 aparece el primer contrato de Seguro Marítimo y en 1730 en Génova parece que se reparten entre varios aseguradores un seguro dando paso a lo que se puede tomar como un coaseguro y/o reaseguro, pero aún se desconoce de qué modo fue manejado.

En el año 1385 aparece la primera póliza extendida y escrita en italiano y no en latín como era lo usual en las actas notariales. En 1393 un notario recibió en un mes 80

contratos de Seguros Marítimos para dejarlos asentados y legalizados en su protocolo. En 1424 una sociedad mercantil suscribió toda clase de seguro bajo el lema "Tam in mari quan in terra" que significa "tanto en el mar como en la tierra", o sea, una combinación del Seguro Marítimo con el terrestre.

En Inglaterra se afirma que la póliza de seguro más antigua data del año 1547 y aparece emitida en italiano y no en inglés. En 1601 es creada la Corte o Tribunal del Seguro para solucionar cualquier problema que surgiera entre asegurado y asegurador.

Podemos plantear que es en esta etapa donde se comienza a utilizar por vez primera la palabra **seguro**, siendo el punto de partida para la tramitación del primer contrato en 1347, con lo que abrió paso a que diferentes países comenzaran a regular y tramitar todo lo concerniente al Seguro Marítimo, destacándose Inglaterra e Italia³.

Tercera Etapa

Esta etapa se sitúa a finales del siglo XVIII hasta nuestros días. Siendo en esta época en la que el seguro alcanza su verdadero desarrollo, principalmente en el siglo XX con la creación de las más fuertes y poderosas empresas aseguradoras y reaseguradoras del mundo sobre bases altamente técnicas y científicas.

A pesar de los antecedentes existentes, la regulación jurídica más importante para el Seguro Marítimo, más próximo a los códigos es el Guidon de la Mer publicado en Francia entre 1556 y 1584 que trata de una recopilación de usos marítimos franceses en el cual se inspiró años más tarde la Ordenanza de la Marina de 1681.

Actualmente el seguro constituye una gran industria que forma parte vital de la economía de todos los países. Se afirma que en el mundo no hay nación por pequeña que esta sea que no tenga que ver con la industria del seguro, pues está muy ligada a la vida del ser humano.

³ Fue en Italia donde apareció la primera póliza extendida en el idioma oficial de ese país en 1385).

En esta etapa el seguro alcanza su verdadero desarrollo sobre todo con la creación de las más poderosas empresas aseguradoras del mundo entre las que podemos citar: **El Institute of London Underwriters**, siendo un líder en el mercado de los Seguros Marítimos. Dicho Instituto forma parte de la IUA (Underwriting Association of London) desde el año 1998, pero a pesar de ser líderes en el mercado de los Seguros Marítimos, el nivel de exigibilidad para ser un miembro del ILU no es tan alto como en el Lloyd's y a diferencia de este sus miembros son compañías. Las coberturas que se ofrecen desde el ILU son las más conocidas en todo el mundo. Desde sus orígenes en esta institución se han estudiado y perfeccionado las cláusulas del contrato de Seguro Marítimo, que son los modelos que siguen las pólizas de este tipo de seguro. Anualmente el ILU publica estadísticas sobre la evolución del mercado asegurador marítimo que constituyen un punto de referencia troncal para las compañías aseguradoras del sector.

No obstante, la primacía del Reino Unido en el Mercado Marítimo Asegurador, también es necesario acotar que existen otras instituciones no británicas como la **SMA** (Asociación **de Mercado Escandinavo**), que se destaca por ofrecer condiciones aseguradoras más amplias que las anteriores y que cubren cascos, mercancías y energías.

A pesar que el Seguro Marítimo surge y se desarrolla hasta convertirse en una gran industria vital para el desarrollo de la economía de los países, disímiles han sido las definiciones que se han dado entorno a él con la finalidad de poder entender el verdadero sentido de esta Institución.

1.2. El Contrato de Seguro Marítimo. Consideraciones entorno a su definición.

La palabra seguro proviene del latín **securus** que significa libre y exento de todo peligro, daño o riesgo. Es el contrato por el que alguien se obliga mediante el cobro de una prima a indemnizar el daño producido a otra persona, o a satisfacerle un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

La definición exacta no existe pues desde el punto de vista jurídico, económico, estadístico, se han esbozado diferentes conceptos entre los que podemos destacar los siguientes.

Para Alfredo Manes "el seguro es la protección mutua de numerosas existencias económicas, análogamente amenazadas ante necesidades fortuitas y tasables de dinero". Lo esencial para este autor, es la retribución económica que recibe la persona asegurada ante la ocurrencia del siniestro.

Por su parte Lucena V Cranford afirma, que... "el seguro es un contrato por el cual una de las partes, en consideración a un precio que a ella se le pagó, adecuado al riesgo, brindándole seguridad a la otra parte, de que esta no sufrirá pérdidas, daño o perjuicio por el acaecimiento de los peligros especificados sobre ciertas cosas que pueden estar expuestas a tales peligros".

Para el profesor Montoya Mandredy es "un contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una suma de dinero (prima), a indemnizar a otra(asegurado), satisfacer una necesidad de esta, o entregar a un tercero(beneficiario) dentro de las condiciones convenidas las cantidades pactadas para compensar las consecuencias de un evento incierto, cuando menos en cuanto al tiempo(riesgo)".

Para Donati el seguro puede definirse como ese negocio en que el asegurador contra el pago u obligación a pagar una prima se obliga a resarcir al asegurado de las consecuencias del hecho dañoso incierto dentro de los límites convenidos.

Fernández señala al respecto que es "un contrato por el cual una de las partes se compromete mediante el pago por la otra de una prima o cotización a abonar a esta última o a un tercero cierta suma de ocurrir un riesgo determinado".

Sin embargo, otros autores, como es el caso de Uría González consideran que: "el seguro marítimo es derivado del préstamo a la gruesa, cuyo objeto fundamental al igual que el del seguro consistía en cubrir el riesgo de pérdida o daños del buque y de su cargamento".

Entre los conceptos dados por diversos autores sobre el contrato de Seguro Marítimo existen semejanzas y diferencias. Dentro de las semejanzas se puede decir que todos coinciden en afirmar que por el contrato de Seguro Marítimo una parte se obliga a indemnizar a la otra en caso de ocurrir un siniestro. Además se puede ver de una forma u

otra en todos los conceptos la seguridad que se le brinda a las partes cuando ocurra algún daño al buque o a la carga.

El concepto dado por Rodrigo Uría afirma que el Seguro Marítimo es derivado del préstamo a la gruesa y se puede ver una diferencia notable entre esas dos Instituciones consistentes en que mientras que en el seguro sólo se hace entrega de la indemnización una vez ocurrido el siniestro. En el préstamo a la gruesa, el prestamista entregaba el capital al dueño del buque o del cargamento por anticipado, antes del comienzo de la expedición marítima, Teniendo que devolver éste en caso de feliz arribo de la nave a puerto, es decir, en caso de no ocurrir el siniestro.

Analizados estos conceptos, podemos decir que el contrato de Seguro Marítimo es aquel por el que una persona (asegurador) se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado) por una suma establecida en dicho contrato en caso de que acaezca uno de los riesgos previstos por el contrato que cause daños al patrimonio empleado en la aventura marítima. A cambio de una prima el asegurador pacta con el asegurado quien le indemnizará según lo establecido en el contrato.

El ámbito del seguro se extiende a todos los riesgos de la actividad marítima. La naturaleza de los riesgos es el elemento distintivo del contrato de Seguro Marítimo, el cual cubre, no solo los riesgos ligados a un viaje o navegación, sino a todos los riesgos relacionados a operaciones o trabajo en los que el elemento marino interviene, incluso en aquellos casos en que la actividad no se desarrolla en el mar, por ejemplo: el seguro que cubre la carga después de su desembarco, o el que cubre al buque durante su construcción.

Los principios del Seguro Marítimo son los mismos que se aplican a otros tipos de seguro y en el cual participan dos partes: el **asegurado o tomador de la Póliza** de Seguro quien ostenta un interés en relación con la cosa asegurada para lo cual se compromete a pagar una prima y la **aseguradora o Compañía de Seguros** que a cambio del pago de una remuneración(prima) por parte del asegurado se compromete a indemnizarlo contra los daños o gastos que pueda sufrir como consecuencia de la ocurrencia de cualquiera de los riesgos asegurados, es decir, la aseguradora asume los riesgos vinculados al transporte marítimo.

Es importante resaltar, que el contrato de Seguro Marítimo es de naturaleza indemnizatoria, pues el asegurado tiene derecho a ser compensado si sufre un daño o una pérdida como resultado del acaecimiento del riesgo que el asegurador se comprometió a protegerle.

Principios presentes en el contrato de Seguro Marítimo.⁴

a) **Principio de buena fe:** Se conoce también como la "ubérrima fide" o la máxima buena fe que debe sustentar la validez del contrato cuando las partes se rigen por actos de absoluta veracidad a fin de evitar todo intento de dolo o mala intención.

b) **Principio de Indemnización:** Este principio queda resumido en la frase "el seguro no es para ganar, el seguro es para no perder" trata de evitar un afán de lucro por parte del asegurado.

c) **Principio de interés asegurable:** Hace que el seguro proteja el valor económico de un bien hasta una suma máxima de pérdida, pero sin exceder el valor real total de dicho bien.

d) **Principio de subrogación:** Faculta al asegurador (una vez que ha indemnizado una pérdida) a recuperar de terceras personas responsables, en caso de haberlas.

e) **Principio de Contribución:** En caso de que una misma materia asegurada tuviera otros seguros la pérdida total debe ser compartida por los otros aseguradores en proporción a los capitales asegurados.

1.3 Elementos esenciales del Contrato de Seguro Marítimo: La póliza, el interés asegurable y el riesgo.

Cada tipo de contrato presenta elementos esenciales y en los Contratos de Seguro Marítimo se pueden destacar la póliza, el interés asegurable y el riesgo.

⁴ Los principios son los fundamentos doctrinarios en que se basa la actividad aseguradora y son las normas que rigen las relaciones entre Asegurador y Asegurado.

La Póliza.

El Seguro Marítimo se materializa en la Póliza. Es el documento que constituye el Contrato de Seguro, en el que se regulan las obligaciones, derechos, los términos y condiciones de la relación contractual.

La Póliza Marina puede cubrir los riesgos de un viaje o asegurarse por tiempo determinado como ocurre con los buques que se aseguran año por año. La carga por su parte es asegurada por viaje.

En las Pólizas se señala:

- Determinación de las partes (asegurado- asegurador)
- Persona que tiene derecho a recibir la indemnización del seguro
- Características detalladas de la propiedad que se asegura y su valor
- Puntos de salida y destino del buque
- Suma asegurada
- Condiciones del seguro
- La prima del seguro

El contrato de Seguro Marítimo requiere el mayor grado de buena fe. Cualquier distorsión de un hecho, la ocultación u omisión de una circunstancia importante que pueda influir en el asegurador para la aceptación del riesgo y la fijación de la prima causará la nulidad de la Póliza. La buena fe adquiere relevante importancia respecto al asegurado, ya que su deber es dar a conocer al asegurador todas las circunstancias objetivas y subjetivas necesarias para la valoración de los riesgos que serán cubiertos en el contrato.

Es pues un contrato:

- Oneroso
- De tracto sucesivo
- Aleatorio
- Sinalagmático
- De empresa

□ De indemnización

El Seguro Marítimo cubre los riesgos que tienen consecuencias negativas para el buque, la mercancía transportada y demás intereses.

El **interés asegurable** es la relación que existe entre el asegurado y el bien objeto del seguro. Constituyendo un principio fundamental para que el asegurado tenga derecho a la garantía proporcionada por la cobertura de determinados riesgos.

Aunque algunos autores consideran que el interés asegurable es el objeto del contrato, es necesario acotar que realmente el objeto del contrato son las cosas expuestas al riesgo y sobre las cuales recae la protección del seguro. Esto es el buque o las mercancías aseguradas. El concepto de interés asegurable tiene que ver con la causa justa que es la función jurídica del negocio.

Ninguna persona puede convertirse en parte de un Contrato de Seguro Marítimo y ningún Seguro Marítimo es válido a menos que el asegurado tenga un interés asegurable⁵ al momento del siniestro.

Según lo anterior, el interés debe estar presente al momento del siniestro. No es necesario que el asegurado lo tenga al tiempo en que contrató el seguro, por lo tanto, una vez ocurrido el siniestro recaerá sobre el asegurado la carga de la prueba de la existencia del interés asegurable.

Otro de los elementos esenciales de este contrato lo constituye **El riesgo y su cobertura**.

El **riesgo**⁶ es la posibilidad de que se produzca un daño que lesione un interés. Los seguros no cubrirán más que aquellos riesgos establecidos en el contrato y que la ley no

⁵ El interés que se asegura con el contrato debe tener un valor económico patrimonial para el sujeto que lo asegura. Dicho interés junto con la suma asegurada son factores importantes para fijar el valor de la prima y el de la indemnización en caso de siniestro.

⁶ Un aspecto que debe resaltarse en el término "**riesgo**" es que este término no implica cada accidente o siniestro que le ocurra al objeto asegurado en el mar, sino que tiene un significado mucho más estrecho, por ejemplo, no se entenderá por un riesgo marítimo la acción natural de las olas y el viento.

haya excluido. Los riesgos excluidos suelen ser los producidos por una situación de guerra. Actualmente los riesgos más típicos que cubren las Pólizas son varada, temporal, naufragio, abordaje, echazón, cambio de buque y otros accidentes del mar.

Los riesgos son objeto de diferentes tipos de cobertura según el que se escoja. Puede abarcar desde la protección mínima que se limita a "pérdida total solamente" o a la protección máxima que se denomina "contra todo riesgo". Las partes son las que definen el tipo de cobertura al que se acogen.

Características del riesgo:

- Incierto y aleatorio.
- Posible.
- Lícito.
- Fortuito.

En la contratación de seguros hay dos clases de riesgo; uno en función de la persona y otro en cuanto al bien por asegurar que determinan el riesgo moral y el riesgo físico.

El **riesgo moral** es el que se deriva en gran sentido de la buena reputación de la persona por asegurar o del contratante del seguro. El riesgo moral debe ser bueno, de lo contrario, el negocio de seguros no podría celebrar contratos ante el temor del incumplimiento, dolo o fraude. El contratante, el asegurado y la compañía aseguradora deben reunir cualidades de buena reputación, honestidad, solvencia económica, etcétera.

El **Riesgo físico** es el que se deriva de las características físicas o materiales del objeto o actividad por asegurar, tales como su naturaleza o construcción, protección y uso.

La existencia del riesgo moral se deriva de la buena reputación del contratante, el asegurado y la compañía aseguradora. El riesgo físico se deriva de las cualidades del objeto por asegurar. Posibilita que las partes puedan recurrir al coaseguro, reaseguro,

así como al infraseguro y sobreseguro para aumentar las garantías del contrato de Seguro Marítimo.

El **coaseguro** es la celebración paralela de varios Contratos de Seguro sobre el mismo interés y riesgo asegurado por igual tiempo siempre que exista un acuerdo previo entre los distintos aseguradores y donde se establezcan las cuotas que corresponden a cada uno y el tomador del seguro ofrezca su consentimiento. Se trata de una acumulación de seguros parciales, donde cada asegurador cubre una parte del mismo riesgo en igual proporción.

En este caso, el asegurado o los terceros implicados podrán dirigirse a cualquier coasegurador en caso de siniestro a través de una acción de reclamación directa. El coasegurador deberá indemnizar por la totalidad del daño aunque exceda de la proporción en la que él participa y con posterioridad este coasegurador podrá repercutir internamente lo pagado demás al resto de los coaseguradores.

En cuanto al **reaseguro** se plantea que aumenta las garantías del Contrato de Seguro y es muy utilizado en el Seguro Marítimo, pues los aseguradores cubren nuevamente el objeto del contrato, pero esta vez como asegurados. En el reaseguro se fija la suma que se indemnizará mediante un pacto interno, de modo que este contrato no afecte al asegurado. Este podrá reclamar la indemnización marítima al asegurador, al margen de que el último la reclame internamente al reasegurador. El asegurado no podrá dirigir su reclamación contra el reasegurador, sino contra su asegurador que fue con quien se concertó el contrato.

Por su parte el **infraseguro** se da cuando la suma asegurada es inferior al valor del interés asegurado. En este se estima que el asegurado está protegido en cuanto a los daños que sufra el objeto al acontecer el siniestro en un porcentaje igual al que represente la suma asegurada con relación al valor del interés asegurado.

Su efecto es hacer aplicable la regla proporcional; es decir, que por la parte no cubierta el asegurado soporte el daño en la medida del infraseguro y cuando el siniestro es parcial, el asegurador solo debe indemnizar en proporción.

Por último, el **sobreseguro** existe cuando la suma asegurada es superior al valor del seguro. En tal sentido, el profesor Montoya plantea que en el sobreseguro la suma asegurada es superior al valor del interés, y origina una situación de peligro para el asegurador, ya que el asegurado no tendrá interés en la conservación de la cosa y puede verse tentado a provocar el siniestro para obtener como indemnización una suma mayor al valor real de lo asegurado.

Capítulo II. El Contrato de Seguro Marítimo: Un análisis desde la óptica del Derecho Comparado.

El Contrato de Seguro Marítimo se regula jurídicamente en varios países del mundo, aunque en todos no se aborda de igual manera, pues en algunos apenas regulan el tema; otros cuentan con leyes específicas sobre este tipo de contrato.

2.1. El Contrato de Seguro Marítimo en Inglaterra.

Londres es un punto geográfico de gran importancia para el desarrollo de las operaciones aseguradoras. En esa ciudad existen muchas instituciones aseguradoras, pero sólo dos ocupan un lugar preponderante, de forma tal que se hace necesario hablar de una de ellas, el Lloyd's.

Sobre el Lloyd's.

Debido al predominio que el Imperio Inglés asumió en el siglo XVII, el comercio marítimo se desarrolló grandemente en ese país, convirtiéndose en el centro de seguros del mundo. Bajo el reinado de Carlos II, logra desarrollarse el Comercio Marítimo y con éste la institución del seguro, pero fue con la promulgación del Acta de Navegación de Oliver Cromwell en 1651 que se impone a los países bajos la supremacía marítima inglesa y a partir de aquí el puerto de Londres se transformó en el de mayor tráfico marítimo del mundo.

El factor que más influyó en el papel que desempeñó el mercado de Londres en materia del Seguro Marítimo, fue el café de Edgar Lloyd a finales del siglo XVII. El señor Lloyd, de origen galés, estableció un café al que acudía numerosa clientela formada por

armadores, aseguradores, capitanes, comerciantes marítimos a tomar café y a realizar negocios. Se convierte el citado lugar en una especie de club donde se intercambiaba información sobre asuntos marítimos, firmaban contratos de fletamento y así el dueño del lugar comenzó a prestar servicios como la inspección de barcos y mercancías, la clasificación y el registro de barcos, realizaba publicaciones marítimas en un boletín sobre la lista de barcos que llegaban al puerto y el estado en que se encontraban.

Ese boletín se convirtió en el "Lloyd's List", periódico que fue fundado en 1734 y que aún persiste en la actualidad. Su publicación se hace todos los días y en él se pueden encontrar todos los barcos del mundo, su posición, su bandera, pero a pesar de que la información publicada por el periódico es de gran importancia para la actividad marítima, constituye la clasificación de los buques la que adquiere mayor relevancia frente al Seguro Marítimo, debido a que el precio del seguro de casco y maquinaria se establece con base a dicha clasificación la cual es dada por sociedades clasificadoras especializadas que se encargan de dictar normas para la construcción de buques y vigilan que la nave se mantenga en buenas condiciones de navegabilidad.

Sin dudas el Lloyd's es un mercado o punto de encuentro de aseguradores individuales que en nombre propio o por cuenta de otros pactan Contratos de Seguro en la categoría marítimo y no marítimo.

Desde 1994 pueden ser miembros de esta institución no solo personas físicas individuales, sino también compañías de responsabilidad limitada. Hoy el Lloyd's abarca un 13% de mercado mundial de Seguro Marítimo. Si una compañía quiere asegurar un activo en el mercado del Lloyd's lo hará mediante un corredor autorizado que a cambio de una comisión actuará de intermediario entre la compañía y el miembro del Lloyd's con el que considere mejor asegurado su interés marítimo. Para cubrir los gastos derivados de un siniestro, esta institución sigue un sistema de cadena de seguridad formada por distintos fondos a los que se recurre ordenadamente.

Actualmente el Lloyd's mantiene su estructura y funciona a través de Sindicatos de 40 o 50 personas que tienen su representante y donde se negocian todas las primas de seguros y reaseguros del mundo. Es importante señalar que el Lloyd's no es una

compañía aseguradora, sino una corporación de empresas aseguradoras que por sí misma no asume riesgos, sino que son sus aseguradores los que lo hacen.

En 1760 se funda en ese mismo café el Lloyd's Register of Shipping que constituye la sociedad de clasificación más antigua a nivel internacional y cuyo objetivo es fomentar la seguridad de la navegación y para lo cual han modernizado sus reglas de construcción e inspección de las máquinas.

En 1779 se adopta una Póliza uniforme de Seguro Marítimo conocida actualmente como la Póliza SG (Ships Good) y que fue aceptado por los miembros del Lloyd's y aprobado por el parlamento inglés.

El sistema inglés predomina en nuestros días y es la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres la que marca las pautas en materia de seguros a nivel mundial y en donde se redactan las diversas fórmulas que contienen las Pólizas, así mismo se emiten directrices que son reconocidas a nivel internacional y aunque su cumplimiento no es obligatorio, sus contenidos son aplicados en las diferentes regulaciones en la vida práctica y constituyen costumbre internacional.

2.2. El Contrato de Seguro Marítimo en España.

En este país durante el siglo XVII se produce una transformación del mercado asegurador y asumen un nuevo protagonismo las compañías de seguros. Esta transformación se ha podido documentar durante años a partir del Mercado Mallorquín.

En el año 1435 se reglamentó en España por primera vez el Seguro Marítimo al publicarse por los magistrados municipales de Barcelona el edicto que fue incluido en la edición de 1494 del Consulado del Mar. Desde el año 1435 existió en ese país un Seguro Marítimo regulado que aunque daba magníficos resultados tuvo que ser modificado en agosto de 1436 y sufre nuevas modificaciones en 1458 y 1461 para ser ajustado a las necesidades que iban surgiendo en la marcha de su aplicación. Su última modificación fue en el mes de Junio de 1484.

A partir de la década de 1670, las compañías de Seguro Marítimo se convirtieron en la forma predominante de asegurar en Mallorca, pues las sociedades de Seguros Marítimos sustituyeron a los aseguradores individuales y pronto controlaron el negocio. La comunidad conversa (chuetas)⁷ fue la responsable de su difusión, pues en el interior de esta comunidad se creó una compleja red formada por Compañías de Seguros diferenciadas por tamaños y vinculadas por socios comunes. De esta forma consiguieron una importante reducción de los costes de transacción.

Por otra parte establecían un límite en la cantidad asegurada de cada embarcación, por lo que era necesario recurrir a numerosos aseguradores para contratar una Póliza ya que los aseguradores intervenían en operaciones de Seguro Marítimo de forma individual o como representantes de una Compañía Comercial y raramente como gestores de Compañías de Seguro especializadas.

Sin embargo, la existencia de las Compañías de Seguros Marítimos eran conocidas antes del siglo XVIII donde se encontraron documentadas sociedades especializadas en operaciones de Seguro Marítimo. Actualmente en este país las compañías aseguradoras del sector sitúan dicho seguro en el ramo del transporte y se divide en cascos, mercancías y aviación.

El seguro de cascos recoge: riesgos ordinarios de la navegación, riesgos de guerra y huelgas, pérdida de flete, riesgos de construcción, riesgos de reparadores de buques y protección e indemnización. El seguro de mercancías comprende; riesgos del transporte de mercancías, responsabilidad del transportista y operadores logísticos. El seguro de aviación abarca todos los riesgos de las aeronaves por sí mismas y por su operatividad.

2.3. El Contrato de Seguro Marítimo en Argentina.

Argentina cuenta con la Ley 17.418” sobre el seguro” que recoge lo relacionado con todos los seguros incluido el Seguro Marítimo y específicamente en sus disposiciones generales hace referencia a que hay contrato de Seguro cuando el asegurador se obliga

⁷ Descendientes de judíos conversos (convertidos al cristianismo).

mediante una prima o cotización a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto.

En su artículo 2, regula que el Contrato de Seguro puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo las prohibiciones expresas en la ley, aborda además la inexistencia de riesgo asegurando en el artículo 3, que el Contrato de Seguro es nulo si al tiempo de su celebración el siniestro se hubiera producido o desaparecida la posibilidad de que se produjera.

En este caso, si se acuerda que comprende un período anterior a su celebración, el contrato es nulo solo si al tiempo de su conclusión el asegurador conocía la imposibilidad de que ocurriera el siniestro o el tomador conocía que se había producido.

Por su parte, el artículo 4 de dicha ley regula que Contrato de Seguro es consensual y que los derechos y obligaciones recíprocos del asegurador y asegurado empiezan desde que se ha celebrado la convención, aún antes de emitirse la Póliza.

La propuesta del Contrato de Seguro en ese país, cualquiera sea su forma, no obliga al asegurado ni al asegurador y la propuesta puede supeditarse al previo conocimiento de las condiciones generales del contrato.

Por su parte, la propuesta de prórroga del contrato se considera aceptada por el asegurador si no la rechaza dentro de los quince días de su recepción, sin embargo esta disposición no se aplica a los seguros de personas.

En el artículo 11 se aborda la prueba del contrato y se aclara que el contrato sólo puede probarse por escrito; sin embargo todos los demás medios de prueba serán admitidos si hay principio de prueba por escrito. En cuanto a la Póliza del contrato regula que el asegurador entregará al tomador una Póliza debidamente firmada, con redacción clara y fácilmente legible.

Ella deberá contener nombres y domicilios de las partes; el interés, la persona asegurada; los riesgos asumidos; el momento desde el cual estos se asumen y el plazo; la prima o cotización; la suma asegurada y las condiciones generales del contrato,

pueden incluir además las condiciones particulares y cuando el seguro se contratase simultáneamente con varios aseguradores podrá emitirse una sola Póliza.

Esta ley regula la diferencia entre propuesta y Póliza. En el artículo 12, establece que cuando el texto de la Póliza difiera del contenido de la propuesta la diferencia se considerará aprobada por el tomador si no reclama dentro de un mes después de haber recibido la póliza.

Esta aceptación presume solo cuando el asegurador advierte al tomador este derecho por cláusula inserta de forma destacada en el anverso de la Póliza. La impugnación no afecta la eficiencia del contrato sin perjuicio del derecho del tomador de rescindir el contrato a ese momento.

Regula además el régimen de la Póliza a la orden y al portador. En el artículo 13, aborda que en la transferencia de las Pólizas a la orden o al portador importa transmitir los derechos contra el asegurador; sin embargo, pueden oponerse al tenedor las mismas defensas que podrían hacerse valer contra el asegurado referentes al Contrato de Seguro, salvo la falta de pago de la prima si su deuda no resulta de la Póliza.

En la ley argentina se recoge además que el asegurado puede ser liberado si cumple sus prestaciones respecto del endosatario o del portador de la Póliza.

En cuanto al robo, pérdida o destrucción de la Póliza a la orden o al portador puede acordarse su remplazo por prestación de garantía suficiente.

En la sección XII aborda el tema del seguro de transporte y la aplicación subsidiaria del Seguro Marítimo y en el artículo 121 se establece que el seguro de los riesgos de transporte por ríos y aguas interiores se regirán por las disposiciones relativas a los Seguros Marítimos con las modificaciones siguientes:

En cuanto al ámbito de aplicación, el asegurador puede asumir cualquier riesgo a que estén expuestas las embarcaciones o las mercaderías.

Según el cambio de ruta y el cumplimiento anormal el artículo 122 regula que el asegurador no responde de los daños si el viaje se ha efectuado innecesariamente por rutas extraordinarias o de una manera que no sea la común.

El artículo 123 establece que el seguro se puede convenir por tiempo o por viaje y en ambos casos, el asegurador indemnizará el daño producido después del plazo de garantía si la prolongación del viaje o del transporte obedece a un siniestro cubierto por el seguro.

En cuanto al cálculo de la indemnización de las mercaderías, el artículo 126 regula que cuando se trata de mercaderías salvo pacto en contrario, la indemnización se va a calcular sobre el precio en destino al tiempo en que regularmente debieron llegar. Por su parte el lucro esperado solo se va a incluir si media convenio expreso.

El artículo 127 establece que el asegurador no responde por el daño, debido a la naturaleza intrínseca de la mercancía, vicio propio, mal acondicionamiento, merma, derrame, o embalaje deficiente.

No obstante el asegurador responde en la medida que el deterioro de la mercadería obedece a demora u otras consecuencias directas de un siniestro cubierto.

Lo antes expuesto nos permite reconocer que en los países analizados la institución del Seguro Marítimo no se regula de la misma manera, pues aunque en algunos como Argentina existen leyes que regulan el contrato de Seguro Marítimo, en otros como España apenas tiene eco el Seguro Marítimo pues ven a esta institución como una modalidad de la rama del transporte, o sea, que en cada uno de los países analizados se regula de diversas maneras este tipo de contrato.

El seguro no solamente puede analizarse en el resto de los países, pues en Cuba también tuvo su origen y evolución el Seguro Marítimo y que nos ha llevado a analizar y perfeccionar esta importante institución.

Capítulo III: El Contrato de Seguro Marítimo en Cuba. Consideraciones generales.

3.1. Historia del Seguro Marítimo en Cuba.

En 1795 se constituye en la Ciudad de la Habana la primera Compañía Cubana de Seguros Marítimos cuyos estatutos se redactaron ante un notario de esta ciudad y son nombrados como patrocinadores y como superdirectores a la Virgen de Regla y a San Cristóbal con el ruego de que los protegiera para el mejor éxito de la empresa que iba a comenzar a funcionar, que funcionó hasta 1804 y tuvo factores o agentes en diversos puertos de España como Cádiz y Barcelona. Además tenía agentes en Veracruz, Buenos Aires que se encontraban en ese momento bajo el dominio español.

En nuestro país el auge de la inversión extranjera fue un factor determinante en el desarrollo del seguro desde finales del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX. En este último siglo la mayor parte de las compañías aseguradoras ofrecen coberturas para los riesgos marítimos.

En 1885 se constituye la compañía El Iris, siendo la primera compañía de seguros mutuos contra incendios.

Al triunfar la Revolución Cubana el 1 de enero de 1959 operaban en el país 171 compañías de seguros. En su gran mayoría de capital norteamericano, británico y canadiense y muy pocas de capital cubano se crearon también oficinas de corretajes, agentes de seguros. Los ingresos de primas provenían, fundamentalmente de seguro de vida, marítimo, incendio y responsabilidad civil de transportistas de mercancías y personas.

Durante los años 60, cuando se desarrolló el proceso de nacionalización que alcanzó también al sector del seguro, muchas compañías extranjeras fueron nacionalizadas o intervenidas y unas pocas permanecieron fiscalizadas sin poder suscribir nuevos contratos y cumpliendo solamente con las obligaciones contraídas.

Con el objetivo de controlar el conjunto de responsabilidades de aseguramiento e intermediación de las entidades nacionalizadas o intervenidas se creó en el año 1960 la

Oficina de control de Seguros que funcionó hasta la creación en 1970 de la Empresa Nacional de Seguros, (ENSENG) que luego se unió con ESICUBA.

La implementación de un nuevo proyecto social de largo alcance y la introducción de un modelo económico social que se sustenta principalmente en la propiedad y la administración del Estado marcan un primer momento de cambio para el mercado de seguro en nuestro país.

En ese instante los riesgos propios del trabajo como enfermedades, accidentes, pensiones y jubilaciones fueron asumidos directamente por el Banco de Seguros Sociales y posteriormente por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social creado para desarrollar un sistema general de seguridad y asistencia social que fuese capaz de brindar protección real a los trabajadores y a sus familiares en caso de muerte, además proporcionar asistencia a otros ciudadanos necesitados.

A medida que el Estado fue asumiendo la protección de los ciudadanos y desapareciendo algunos contratos concertados con entidades extinguidas a raíz del proceso de nacionalización que se llevaba a cabo en el país se fue modificando la demanda de seguros en Cuba.

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

Desde la segunda mitad de los años 80 el mercado de Seguros Cubano ha experimentado sucesivas transformaciones; en 1986, ESICUBA se constituyó como sociedad mercantil por acciones de capital ciento por ciento cubano y surgieron nuevas entidades de seguro, reaseguro y especializadas en servicios auxiliares del seguro y asistencia entre ellas la Aseguradora del Turismo S.A, que se creó en 1996, con el desarrollo del sector turístico y daba cobertura del seguro al Patrimonio Turístico. Se fusionó con ESICUBA en el año 2003 y la Reaseguradora de La Habana S.A que fue

creada en el año 2000 y realizaba toda la actividad especializada del reaseguro, pero en el 2004 se fusiona también con ESICUBA, ejerciendo esta entidad la actividad del reaseguro actualmente.

Al abordar el mercado de seguros cubano generalmente se dice que es pequeño, sin embargo esto no puede afirmarse cuando está vigente en Cuba un seguro agropecuario que brinda cobertura contra todos los fenómenos de la naturaleza a la casi totalidad de cosechas, cultivos y todos los bienes del sector agropecuario.

El mercado de seguros cubano está constituido por dos empresas de seguro directo, dos entidades de servicios auxiliares de seguro, dos entidades corredoras de seguro; una de ellas con capital mixto, cuatro agentes de seguro (personas jurídicas) y más de 2000 agentes (personas naturales). Se destacan entre las entidades que componen el mercado del seguro:

1. La Empresa de Seguros Internacionales de Cuba ESICUBA S.A. tiene como objetivo brindar coberturas de seguro a intereses cubanos y extranjeros radicados en el territorio nacional, así como los intereses cubanos en el extranjero.

Esta empresa es líder del mercado asegurador, atesora un gran conocimiento de dicho mercado y ofrece adecuadas protecciones.

2. La Empresa de Seguro Estatal Nacional (ESEN) cuyo objeto social es desarrollar las modalidades de seguro aplicables a las personas naturales y jurídicas cubanas, así como sus bienes y responsabilidades. Esta empresa posee una red de oficinas en las provincias del país y es líder en las modalidades de seguros agropecuarios, vehículos de transporte terrestre y temporario de vida.

Entre las entidades que operan como corredores de seguro son la empresa mixta Heath Lambert de Cuba S.A establecida en 1996 y ASISTUR S.A que se estableció en 1991.

Como entidades auxiliares de seguros se encuentra INTERMAR S.A y el Registro Central de buques que se encargan de prestar los servicios de inspección, tasación y ajuste de averías a los efectos del seguro.

En este mercado mantienen su presencia dos compañías reaseguradoras: La Intercontinental de Reaseguros que constituye una dependencia de la Caja central de reaseguros de Francia y la reaseguradora de las Américas⁸.

Con la apertura de la inversión extranjera se introducen nuevas formas de producción en el país, además del reordenamiento de las relaciones en la esfera económica comercial a nivel internacional y el desarrollo acelerado de la actividad del seguro como instrumento financiero significativo e indispensable.

Lo expuesto conlleva a que realicemos un análisis de la regulación jurídica del contrato de Seguro Marítimo en nuestro país, por lo que parte del estudio del Código de Comercio Cubano, normativa, que data del año 1885, cuando se hizo extensivo dicho cuerpo legislativo en nuestro país, proveniente de España.

Con respecto al Seguro Marítimo se hace menester acotar que el Código de Comercio Cubano en el libro tercero, título III, sección tercera, regula todo lo concerniente a esta institución del Derecho Marítimo comenzando porque regula la forma en que se realiza este tipo de contrato, incluye las cosas que pueden ser aseguradas y su evaluación, las obligaciones entre el asegurador y asegurado, hace referencia además a los casos en que se anula, rescinde o modifica el contrato de seguro y el abandono de las cosas aseguradas.

A pesar de esto, el Código de Comercio presenta varias deficiencias, pues no define al contrato de Seguro Marítimo, no regula elementos básicos como la cancelación de este tipo de contrato. En este caso solamente hace alusión a los casos en que se anula, rescinde o modifica el contrato de seguro en los artículos del 781 al 788⁹. Lo recogido sobre las obligaciones de las partes en el Código de Comercio no es lo suficientemente amplio. Por otra parte la Póliza del contrato de Seguro Marítimo debe contener determinados elementos en los que se hace mención en el Código de Comercio en el artículo 738¹⁰, pero omite otros elementos que debe contener dicha Póliza. No regula

⁸ La reaseguradora de las Américas constituye la casa matriz Múnich Re de Alemania.

⁹ Nota: (Ver artículos en el Código de Comercio actualizado de la editorial Félix Varela de la página 212 hasta la 214)

¹⁰ La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignent los interesados, los requisitos siguientes:

además lo que sucederá en caso de discrepancias entre el texto de la Póliza y la solicitud del seguro.

En cambio el Decreto Ley 263 del 23 de diciembre del 2008 y la Resolución número 8 del 9 de enero del 2009 que constituye el Reglamento de este Decreto Ley, abordan otras cuestiones relacionadas con el Contrato de Seguro.

En el artículo 5 del Decreto Ley 263 se define el Contrato de Seguro como aquel por el cual las entidades de seguro se obligan mediante el cobro de una prima a garantizar el interés del asegurado o del beneficiario en cuanto a las consecuencias que resulten del riesgo cubierto por el contrato. Dicha normativa regula en los artículos 14, 15 y 16, lo referente a la cancelación del Contrato de Seguro.

El artículo 14 hace alusión a que todo Contrato de Seguro, excepto el de vida, puede ser cancelado durante su vigencia por cualquiera de las partes. En el

-
- 1ro Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido.
 - 2do Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado.
 - 3ro Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí o por cuenta de otro. En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro.
 - 4to Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado o del que conduzca los efectos asegurados.
 - 5to Nombre, apellido y domicilio del Capitán.
 - 6to Puerto o rada en que han sido o deberán ser cargadas las mercancías aseguradas.
 - 7mo Puerto de donde el buque ha partido o debe partir.
 - 8vo Puertos o radas en que el buque debe cargar, descargar o hacer escalas por cualquier motivo.
 - 9no naturaleza y calidad de los objetos asegurados.
 - 10mo Número de los fardos o bultos de cualquier clase y sus marcas si las tuvieren.
 - 11mo Época en que deberá comenzar y terminar el riesgo.
 - 12mo cantidad asegurada.
 - 13ro Precio convenido por el seguro y lugar, tiempo y forma de su pago.
 - 14to Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuera a viaje redondo.
 - 15to Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga a los efectos asegurados.
 - 16to El lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago.

precepto 15 establece que cuando la cancelación del Contrato de Seguro sea solicitada por el asegurado, la entidad de seguro retendrá la parte de la prima correspondiente al tiempo en que el contrato de seguro estuvo vigente, calculada sobre la base pactada. En caso de que el importe de las reclamaciones pagadas y pendientes de pago por siniestros ocurridos durante el período de vigencia del contrato sea superior a la prima retenida, la entidad de seguro deducirá de la prima a devolver la diferencia que resulte.

En el artículo 16 hace referencia a que cuando la cancelación sea dispuesta por la entidad de seguro, ésta retendrá la parte de la prima correspondiente al tiempo que el seguro estuvo vigente, calculada sobre la base pactada. En este caso la entidad de seguros lo notificará por escrito al asegurado, a la dirección consignada en el contrato o Póliza, en no menos de 10 días de antelación a la fecha en que deba ser efectiva la cancelación en cuestión.

Por su parte, en el reglamento se incluyen otros elementos que debe contener la Póliza de Seguro, entre las que se pueden señalar los siguientes:

- Derechos y obligaciones de las partes.
- Sometimiento de las partes contratantes a los tribunales populares competentes de la República de Cuba, cuando expresamente se pacte.
- Firma de la persona que representa a la entidad de seguros.

En los artículos 16 y 17 del reglamento se regula lo que ocurrirá en caso de discrepancias entre el texto de la Póliza y la solicitud del seguro, además de lo que sucederá en caso de extravío. Abordándose además ampliamente las obligaciones de las partes en el Contrato de Seguro en los artículos 26 y 27 del Decreto Ley 263 y los artículos 21 y 22 del Reglamento.

El Seguro Marítimo a pesar de que es conocido en nuestro país no se tramita en todas las provincias cubanas y un ejemplo de ello lo constituye la provincia Granma, que a pesar de que existen embarcaciones de mayor o menor tamaño; ese tipo de contratos no es tramitado en ese territorio.

3.2. El Contrato de Seguro Marítimo en la provincia Granma. Perspectivas de su tramitación.

La ESEN de Granma, sita en Carretera Central vía Santiago de Cuba KM 1 y medio, oferta y brinda productos, servicios de seguros dirigidos tanto al sector residencial como al empresarial. Cuenta con representaciones territoriales de ventas en todos los municipios de la provincia además de una red de agentes, personas naturales y jurídicas a través de la cual se puede brindar una atención personalizada a los clientes y satisfacer sus necesidades.

Esta empresa comercializa una diversidad de líneas de seguros en los ramos de Seguros Generales, Seguros Agropecuarios y Seguros Personales, siendo líder en los Seguros Agropecuarios. Tiene como objetivo económico fomentar las diversas formas del Seguro Socialista para proteger bajo cobertura financiera el nivel de desarrollo alcanzado por los distintos eslabones de la economía nacional y para ello su objeto social incluye las siguientes actividades económicas principales:

- Desarrollo de operaciones de seguro y reaseguro.
- Realización de recobro
- Comercialización de salvamentos.
- Otras actividades intrínsecas al seguro y reaseguro.

Después de realizado el análisis de las principales actividades económicas incluidas dentro del objeto social de la ESEN en la provincia Granma, nos podemos percatar que la tramitación del Seguro Marítimo no constituye parte de su objeto social, por lo que ante tal situación se hace necesario plantear la siguiente interrogante: ¿Qué situación presenta la tramitación del Seguro Marítimo en la provincia Granma?

Ante el planteamiento de la interrogante y en vísperas de darle respuesta, se obtuvo información de los especialistas que laboran en la Empresa de Seguros Nacionales (ESEN) ubicada en la Ciudad de Bayamo, capital de la provincia, donde se nos informó que este tipo de seguro no es tramitado por la empresa

debido a que este tipo de contrato no se encuentra dentro del objeto social para la cual fue creada la ESEN en la provincia, manifestándonos además que con anterioridad en la provincia radicaba en INTERMAR S.A un agente encargado de tramitar los Seguros Marítimos de Granma (si existía alguno), a través de las representaciones de ESICUBA siendo en este caso las más cercanas las provincias de Holguín y Santiago de Cuba, teniendo en cuenta que las pólizas de Seguros se realizaban cuando se trataba de grandes cargamentos de mercancías en el caso de estas provincias y a pesar de la existencia del puerto de Manzanillo la realización de una Póliza de Seguro Marítimo en la provincia de Granma se hacía muy difícil. Los especialistas manifestaron que a pesar de no conocer cómo se tramita este tipo de contrato se hace necesario tramitar el seguro marítimo en Granma porque traería beneficios tanto para la entidad aseguradora como para las personas interesadas en asegurar las embarcaciones.

De la explicación brindada por los especialistas de la ESEN en Granma con respecto a la tramitación del Seguro Marítimo se hace necesario traer otra interrogante a colación y en tal sentido se enuncia: ¿Qué tratamiento se le ofrece a las embarcaciones existentes en los municipios costeros de la provincia Granma ante la ocurrencia de determinados riesgos o siniestros?

Por lo anteriormente expuesto se acudió a los municipios costeros de la provincia Granma, visitando específicamente la industria pesquera de los municipios de Pilón, Niquero, Media Luna, Campechuela y Manzanillo, de cuya visita se arrojaron las siguientes informaciones.

En la Unidad Empresarial de Base de Pilón ESCAYO se conoció que cuentan con un total de 10 embarcaciones, pero ninguna está protegida por el Contrato de Seguro Marítimo debido a que estas cuando sufren cualquier daño en la travesía o cuando se rompen, simplemente se les da baja y se pierde la tripulación de la embarcación, manifestando algunos pescadores del municipio que no conocen el Contrato de Seguro Marítimo, pues a ellos solamente se les ha abordado el tema del Contrato de seguro de vida.

En Niquero se visitó la Unidad Empresarial de Base ESPINIQ y se contactó con el jefe de operaciones de las embarcaciones, el cual informó que cuentan actualmente con 47

embarcaciones y ninguna está asegurada, pues estas cuentan con un plan de mantenimiento que permite mantener los barcos en buen estado, sin embargo no conocía de la existencia del Contrato de Seguro Marítimo, pero una vez que se le explicó en que consistía el Seguro Marítimo manifestó la necesidad de tramitar esta modalidad del contrato en la provincia porque teniendo las embarcaciones aseguradas una vez que se rompan o sufran algún daño son menos los gastos en los que deben incurrir.

En este mismo municipio se tuvo la posibilidad de conversar con el responsable de la pesca deportiva y aseguraba que existían en Niquero más de 260 embarcaciones que se dedican a la pesca deportiva y en su caso ellos han ido a asegurar las embarcaciones, sin embargo les han manifestado que estas no se pueden asegurar, sin explicarles las causas justificadas de por qué no pueden ser aseguradas. Manifestando además que a los particulares que se dedican a la pesca deportiva les convendría asegurar las embarcaciones porque una vez protegidos por el Contrato de Seguro si la embarcación sufre algún daño que se encuentre recogido en el contrato entonces pueden recibir una indemnización por parte de la empresa aseguradora. Al contactar con los pescadores pertenecientes a la Unidad Empresarial de Base ESPINIQ ninguno conocía el contrato de Seguro Marítimo.

Por su parte en el municipio Media Luna se visitó la Unidad Empresarial de Base ESCAMEDIA, contando la misma con 6 embarcaciones y 69 para la pesca deportiva, pero ninguna está protegida por el Contrato de Seguro porque no conocen este tipo de contrato. Los pescadores manifestaron conocer el seguro de vida, pero ninguno tenía información sobre el Contrato de Seguro Marítimo.

En Campechuela todo lo relacionado con las embarcaciones lo atiende el Instituto Nacional de Deporte y Recreación (INDER) y el encargado de atender esta actividad informó que en ese municipio cuentan con 64 embarcaciones, pero ninguna está protegida por el Contrato de Seguro porque no conocen este contrato; y por último, en el municipio Manzanillo se visitó la empresa EPIGRAN donde informaron que contaban con 37 embarcaciones, pero que ninguna está asegurada, pues tampoco conocen este tipo de contrato.

A partir de la información antes expuesta se puede deducir que la provincia Granma cuenta con más de 493 embarcaciones de mayor o menor tamaño, sin embargo queda demostrado que existe un desconocimiento casi total sobre el Contrato de Seguro Marítimo, pues de los municipios costeros de esta provincia solamente en Niquero algunas personas que se dedican a la pesca deportiva conocen este tipo de contrato tan importante para el desarrollo del comercio marítimo.

Esta situación que presenta la provincia de Granma con respecto al contrato de Seguro Marítimo debe considerarse como una dificultad porque a pesar de que en la actualidad no se cuenta con suficientes buques, en la provincia no se agotan las posibles situaciones de riesgos, daños y accidentes marítimos, por lo que todo lo relacionado con la navegación constituye un riesgo permanente ante una aventura marítima.

Es por eso que el Seguro Marítimo es un elemento indispensable e imprescindible para todos los que se dediquen de forma directa o indirecta al negocio del comercio y la transportación marítima y lo cierto es que los buques, las mercancías y los viajes de un puerto a otro en un momento determinado necesitan ser asegurados y por no existir donde realizar el Contrato de Seguro, simplemente no se aseguran y esto puede constituir un riesgo y puede ocasionar innumerables pérdidas económicas.

La tramitación del Contrato de Seguro Marítimo en la provincia Granma tendría un impacto económico debido a que por ejemplo las personas que viven en Pílon que deseen asegurar las embarcaciones deben acudir a la provincia de Holguín, teniendo que invertir solamente en transporte aproximadamente 50 pesos en moneda nacional, mientras que al tramitarse en la ESEN de Granma el gasto sería por cuestiones de transporte aproximadamente 30 pesos en moneda nacional. Otro impacto económico sería la reducción de los gastos en los que deben incurrir las personas jurídicas si la nave está asegurada y sufre algún daño, pues si están protegidos por el seguro recibirían una indemnización por parte de la empresa aseguradora, lo que demuestra los beneficios económicos que traería consigo la tramitación del Contrato de Seguro Marítimo en Granma.

En el presente capítulo se abordó la regulación del Seguro Marítimo en Cuba partiendo que entre las entidades encargadas de tramitar los seguros se encuentra la Empresa de

Seguros Internacionales de Cuba S.A, la Empresa de Seguro Estatal Nacional, la Agencia Internacional de Inspección, Ajuste de Averías y otros Servicios Conexos entre otros.

El contrato de Seguro Marítimo específicamente es tramitado por ESICUBA que tiene su sede en la Habana Vieja y cuenta con representaciones en Holguín, Santiago de Cuba y Cienfuegos.

Al analizar la tramitación del Contrato de Seguro Marítimo en la provincia Granma se pudo comprobar que este tipo de contrato no es tramitado en esta y que en los municipios costeros de Pílon, Niquero, Media Luna, Campechuela y Manzanillo existe muy poca información sobre el tema porque solamente en Niquero los que se dedican a la pesca deportiva conocen sobre el tema, sin embargo no los han dejado asegurar las embarcaciones por no realizarse este tipo de contrato en la provincia.

Esta situación debe considerarse una dificultad porque es cierto que en Granma existen más de 493 embarcaciones que en un momento determinado necesitan ser aseguradas ya que constantemente existen posibles situaciones de riesgos, daños o accidentes marítimos y al no estar aseguradas las embarcaciones pueden ocurrir innumerables pérdidas económicas.

Conclusiones

- El Contrato de Seguro Marítimo constituye uno de los primeros en el campo de los seguros en general, que no surgió de manera inmediata, sino que fue transitando por diversas etapas y tuvo sus antecedentes en el Código de Hamurabi y perdura hasta nuestros días con el desarrollo de las grandes empresas aseguradoras del mundo, siendo el ILU uno de los líderes en el mercado de los Seguros Marítimos.
- En países como España, Argentina e Inglaterra la institución del Seguro Marítimo no se regula de la misma manera pues cada uno de los países lo regulan de distintas

formas, destacándose Argentina e Inglaterra que cuentan con leyes que regulan el Seguro Marítimo.

- El Código de Comercio Cubano presenta determinadas deficiencias porque a pesar que regula el Contrato de Seguro Marítimo no hace referencia a cuestiones básicas para una mejor comprensión de esta forma de contratar.
- En Cuba el Seguro Marítimo es tramitado por la Empresa de Seguros Internacionales de Cuba (ESICUBA.S.A) que tiene como objetivo brindar coberturas de seguro a intereses cubanos y extranjeros radicados en el territorio nacional, así como los intereses cubanos en el extranjero.
- En Granma este tipo de contratos no es tramitado porque no existe un lugar donde tramitarlo y se pudo comprobar que en los municipios costeros de esta provincia no existe ninguna embarcación asegurada debido al desconocimiento que existe sobre el tema, pues solamente algunas personas que se dedican a la pesca deportiva conocen sobre el asunto y al no tener las embarcaciones aseguradas y ocurrir algún siniestro pueden ocasionar innumerables pérdidas económicas.

Recomendaciones

- **A la Comisión de Asuntos Constitucionales y Jurídicos de la ANPP:**

Modificar el Código de Comercio Cubano con vista de atemperarlo a las actuales relaciones comerciales internacionales y en particular en lo concerniente a la regulación del Seguro Marítimo.

- **A la Empresa de Seguros Nacionales (ESEN):**

Que dentro de su campo de acción estudien la posibilidad de incorporar la tramitación del Contrato de Seguro Marítimo en la provincia Granma.

- **A la Dirección Provincial de Justicia de Granma:**

Que se encarguen de divulgar la tramitación del Contrato de Seguro Marítimo en la provincia para una mejor comprensión de esta forma de contratar.

- **A la Unión de Juristas de Granma:**

Se pronuncie por crear un capítulo de Derecho Marítimo o inserte una sección sobre ello para mayor cultura sobre estos temas.

- **Al Departamento de Derecho de la Universidad de Granma:**

Que se tome esta investigación como material bibliográfico para la asignatura de Derecho Marítimo perteneciente a la disciplina de Derecho de Empresa.

Bibliografía

Libros

1. Abreu Fernández, Alberto: El Derecho en el Transporte Marítimo, Editorial Félix Varela, 2006, página 139.
2. Álvarez Boudet, Bernardino; Sánchez Leyva, Ana Deysi; Marques Granda, Francisco: Derecho Marítimo, Ciudad de La Habana, 1986 página 171.
3. Cátedra Explotación del transporte marítimo: Derecho Marítimo, Noviembre, 1987.
4. Clases de Seguros, Curso a distancia, 1995.
5. Manual de Contabilidad de Empresas de Seguro, Editorial INESE, 1991.
6. Martínez, Nereida: Seguros, Protección Económica, en evento provincial. Mujer Economista ANEC Nacional, Ciudad Habana, 9 de Marzo de 2005.
7. Prado Capó , Ernesto: Transporte de mercancías por mar, Editorial Científico Técnica, La Habana 2004

Revistas Jurídicas

8. Abreu Fernández, Alberto: La tergiversación del alter ego empleada en el embargo de buques cubanos por entidades foráneas, Revista Jurídica número 1 página 55, enero-junio 2008.

9. Toledano Cordero, Dagniselys; González Quevedo, Joanna: La contratación en el Derecho Marítimo y las tendencias de la contratación, Revista Cubana de Derecho número 32 página 96, julio- diciembre 2008.

Leyes

10. Código de Comercio Cubano.
11. Decreto Ley 263.
12. Ley Inglesa de Seguro Marítimo de 1906.
13. Ley de Seguros de Argentina.
14. Nueva Ley de Seguro Marítimo Venezolana.
15. Resolución 8 del 2009.

Sitios WEB consultados

Microsoft Encarta 2009. Los contratos de seguro. Consultado el 15 de marzo del 2011.

<http://www.sudeseq.gob.ve/dict200111.php> El Seguro Marítimo. Consultado el 23 de marzo del 2011.

http://www.pagesasociados.com/centro_ayuda/detalleGlosario.php?id=542v. El seguro. Origen y evolución histórica. Consultado el 10 de febrero del 2011.

<http://www.google.com/search>. Ley de seguros Argentina. Consultado el 16 de febrero del 2011.