



Julio 2011

**EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO. SU EXPRESIÓN EN
LAS EMBARCACIONES DE RECREO DE LA SUCURSAL
MARLIN S.A. JARDINES DEL REY**

Lic. Marla Iris DELGADO KNIGHT
Profesora Instructora. Facultad de Derecho
Universidad de Ciego de Avila

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Delgado Knight, M. I.: *El contrato de seguro marítimo. Su expresión en las embarcaciones de recreo de la Sucursal Marlin S.A. Jardines del Rey*, en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, julio 2011. www.eumed.net/rev/ccss/13/

Sumario

1. Preámbulo
 2. Algunas consideraciones históricas sobre el tema
 3. El contrato de seguro marítimo. Notas distintivas
 - 3.1. *Carácter consensual del contrato*
 - 3.2. *Especial referencia al riesgo, póliza y objeto asegurado*
 4. Seguro de embarcaciones de recreo. Definición y características
 - 4.1. *Del seguro de embarcaciones de la Sucursal Marlin S.A. Jardines del Rey*
 5. Consideraciones finales
- Bibliografía

1. PREÁMBULO

Con el objetivo de eliminar las consecuencias perjudiciales de distintos fenómenos naturales, que aún con el nivel que actualmente ha alcanzado el desarrollo de la ciencia y la técnica son en ocasiones difíciles o imposibles de prever o evitar, surge el sistema de seguros. Su esencia consiste en crear medios especiales de reserva, que puedan cubrir el daño material, causado principalmente por fenómenos naturales y otros fenómenos nocivos, las organizaciones y las personas naturales, por medio de descuentos sistemáticos de sus medios, crean fondos de reserva, que se encuentran a disposición de organizaciones especiales de seguro. El seguro no elimina el daño sino que tolera que sus consecuencias resulten transferidas (trasladadas) por el sujeto amenazado por un evento económicamente desfavorable, a otro (asegurador) que, a esos fines, ha constituido una mutualidad especialmente "preparada para absorber el riesgo de indemnización.

El seguro marítimo, como todas las instituciones del derecho ha evolucionado de forma internacional, se materializa en un documento llamado póliza y se extiende de forma duplicada. Constituye la base jurídica de los demás contratos, por la complejidad de su clausulado, así encontramos el seguro de embarcaciones de recreo que cubre la responsabilidad civil derivada de los daños materiales y personales, así como los perjuicios que sean consecuencia de ellos, que por culpa o negligencia se causen a terceros, al puerto o instalaciones marítimas producto de colisión, abordaje y demás accidentes marítimos, así como por los esquiadores y objetos que éstos remolquen en la mar.

2. ALGUNAS CONSIDERACIONES HISTÓRICAS SOBRE EL TEMA

El seguro marítimo como institución surgió en las ciudades italianas durante el siglo XII, se desarrolló y tomó impulso en España, finalmente adquirió forma jurídica en Francia y maduró en Inglaterra al iniciarse el período de la empresa aseguradora.

En la historia del seguro es posible reconocer tres grandes etapas en su formación y desarrollo; una primera que comprende el período desde la Edad Antigua hasta el inicio

del Medioevo, la segunda etapa se sitúa desde la Edad Media hasta la Edad Moderna y una tercera etapa que abarca toda la Edad Moderna.

En la 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 en las grandes civilizaciones de la antigüedad pues cuando los Estados comenzaron a organizarse, aparecieron espontáneamente las asociaciones de asistencia mutua¹. 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 un desarrollo económico, es por eso que al iniciarse el comercio por mar, las primeras coberturas del seguro estuvieron dirigidas a los mercaderes cuyos barcos 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.

En la tercera etapa, estando de moda las cafeterías, allá por el año 1688 en Londres, surge un café especial, administrado por Edgard Lloyd, que merecía 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; siendo así, por aquella época se rumoraba que la cafetería de Lloyd era el lugar reconocido para conseguir los seguros marítimos, este es uno de los motivos por los que se expresa que Inglaterra marcó un hito importante en el devenir futuro del seguro.

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 la Virgen de Regla y San Cristóbal; con el ruego, según se refrenda en los Estatutos, de que los proteja para el mejor éxito de la empresa que iban a comenzar².

El seguro es hoy un elemento indispensable en el transporte marítimo. Cada expedición marítima conlleva un conjunto de seguros de esta naturaleza sobre los diferentes intereses asegurados, sin la existencia del seguro sería impensable que los distintos sujetos del transporte actuasen, al menos por su propia cuenta y riesgo, sin el seguro podemos afirmar que desaparecería todo el comercio mundial, su importancia es tal que, sin el menor género de dudas, el progreso de la humanidad se debe en grandísima medida al seguro marítimo.

3. EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO. NOTAS DISTINTIVAS

El Derecho marítimo es el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de la navegación y el comercio marítimo, las peculiaridades del transporte marítimo y sus

¹ HEVIA GONZALEZ, R., Manual de Seguro Marítimo, Madrid, 1976, pág. 10, en <http://www.mapfre.com/museocontenido.htm> consultado el 26 de noviembre de 2010.

² Cfr. SANCHEZ ROCA, Mariano, *Las leyes mercantiles de Cuba y su jurisprudencia*, 1ª edición, Lex, La Habana, 1944, p. 12.

características especiales , ejercitadas a través de una vía que en ocasiones suele ser tan hostil como es el mar, hacen de este medio de transporte una constante aventura marítima que a su vez constituye un interés lucrativo que es el resultado de una previa transacción mercantil, unido a otros factores relacionados por ejemplo con el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, estos han sido factores indispensables para el surgimiento y consolidación de normativas jurídicas que regulen la transportación marítima en sus diversas facetas y coincido con los autores que plantean que todo lo relacionado con la navegación constituye un riesgo permanente, razón por la cual actualmente el seguro marítimo se presenta como un elemento indispensable para todos los que de manera directa o indirecta se dediquen al negocio del comercio y la transportación marítima³.

El contrato de seguro es aquel por el cual la entidad de seguros se obliga, 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 contrato⁴.

El contrato de seguro marítimo es un contrato formal, en el que la póliza se exige no como instrumento de prueba del contrato, sino para su validez. En el contenido de las pólizas las partes pueden añadir las cláusulas que convengan. Las pólizas pueden ser nominativas, a la orden y al portador; valoradas o no valoradas, según se haya estimado o no el valor del interés; por tiempo determinado y por viaje; flotantes o de abandono, cuando se cubren un conjunto de intereses asegurados hasta un volumen o cantidad previamente establecida⁵.

En la práctica internacional están muy generalizadas las pólizas de tipo inglesas con sus determinaciones de riesgos excluidos o excluibles⁶, redactadas por el Instituto de Aseguradores de Londres cuyo prestigio viene derivado de la gran tradición, solvencia vigor de la actividad aseguradora en Gran Bretaña, que ha hecho que se llegue a afirmar que el seguro marítimo lleva pabellón británico.

En este sentido nuestro Código de Comercio establece una presunción legal por la cual se admite que el valor declarado en el momento de suscripción de la póliza es real no admitiéndose en ningún caso, ni por error, ni por fraude que se sobre asegure la mercancía⁷. La normativa prevé que se procederá en ambos casos de manera diferente, siendo ganada la prima por el asegurador en el caso que la exageración fuera por fraude. El seguro marítimo pertenece a la categoría de seguro de daños y se presenta como un contrato bilateral, sinalagmático, oneroso, de tracto sucesivo, aleatorio y de buena fe⁸. El seguro marítimo tiene características particulares, que lo diferencian de otros seguros, entre las que podemos enumerar:

³ Cfr. ABREU FERNANDEZ, Alberto *El derecho en el transporte marítimo*, Félix Varela, La Habana, 2006, p. 139.

⁴ *Vid. gr*, artículo 5 del Decreto Ley 263 de 23 de diciembre de 2008.

⁵ <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/contrato/contrato.htm>, consultado 29 de septiembre 2010.

⁶ *Apud*. ABREU FERNANDEZ, A., *El derecho...*, *cit.*, p. 140.

⁷ *Vid. gr*, artículo 752 del Código de Comercio.

⁸ URIA GONZALEZ, Rodrigo, *El seguro marítimo*, Bosch, Barcelona, 1940.

-Viene establecido como un contrato que se formaliza entre empresarios que son la empresa de seguros y la empresa armadora, por lo cual prima la autonomía de la voluntad, es decir, no se admite una interpretación de las cláusulas contractuales de una forma más favorable al asegurado, como en otro tipo de seguros, por ejemplo, en el caso concreto de una embarcación de recreo, aunque el titular de la embarcación asegurada no sea un empresario, un sector de la doctrina sigue considerando que por tratarse igualmente de un seguro marítimo es de aplicación el mismo principio.

-Otro elemento distintivo del seguro marítimo que por su importancia merece especial referencia es el principio de universalidad de riesgos. Es decir, dentro de los límites convenidos, existe para el asegurador la obligación de indemnizar cualquiera que sea la causa que haya producido el siniestro, si y solo si se trate de riesgos de la navegación, objeto de la cobertura. El aspecto material de esta noción de riesgo de mar es muy amplia pues comprende cualquier evento que tenga relación con el mar o se produzca en ocasión de la navegación marítima. La normativa general que regula otros tipos de seguros se mueve en sentido inverso, es decir se rige por el principio contrario porque solo se cubre el riesgo enumerado expresamente. En un seguro terrestre en la póliza deben quedar indicados todos los riesgos que incluye la cobertura no siendo así en el marítimo.

El principio de universalidad de riesgos en el seguro marítimo no se debe interpretar en sentido literal. En primer lugar porque existen riesgos excluidos en la propia norma legal⁹ y, en segundo término porque las partes pueden establecer mediante cláusulas riesgos excluidos.

Este seguro cubre los posibles riesgos que tienen consecuencias negativas para el buque, la mercancía transportada y demás intereses en juego. Si se producen unos daños por los riesgos de la navegación marítima se despliegan los efectos del contrato de seguro marítimo, el asegurador indemnizará al asegurado.

Los seguros marítimos se pueden clasificar por:

- Durabilidad del contrato, que puede ser por tiempo o por viaje.
- Interés asegurado, que diferencia entre el buque o cascos, el de cargamento, el de beneficio esperado y el de responsabilidad.
- Cobertura de riesgo, total si es a todo riesgo o especial de determinados riesgos, como por ejemplo por contaminación.
- Modalidades de póliza, ya sea por cuenta ajena, por cuenta propia, por cuenta de quien corresponda o póliza flotante o de abandono.
- Circulación de la póliza que se presenta en tres modalidades, nominativa, a la orden y al portador.
- Forma de explotación mutua o a prima fija.

3.1. Carácter consensual del contrato de seguro marítimo

En el contrato de seguro el consentimiento se forma con la propuesta de una parte y su aceptación por la otra, las que rigen por las normas de derecho común.

⁹ Vid. gr. artículo 755 del Código de Comercio.

La oferta y la aceptación son las etapas esenciales de la formación del contrato de seguro. Con la segunda de ellas se alcanza el consentimiento y con este se perfecciona el negocio jurídico, bilateral y patrimonial¹⁰.

De ello entendemos que el contrato consensual es el que se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, quienes, en consecuencia, no podrán subordinar el perfeccionamiento del mismo a la tradición de la cosa, transformándolo en real.

De lo hasta aquí expuesto cabe afirmar que el contrato de seguro es consensual pues requiere para su conclusión solo el consentimiento de las partes, sin que para su perfeccionamiento se deba recurrir necesariamente a alguna otra formalidad.

Con el consentimiento hay contrato, y con él comienzan los deberes y derechos de los sujetos de la relación negocial, salvo que por pacto en contrario las partes acuerden retrotraer las garantías a un período anterior a su celebración o diferir la producción de los efectos del contrato.

Es posible que las partes estipulen que la aseguradora asuma los riesgos tiempo después del perfeccionamiento del contrato, o lo que es lo mismo, posterguen el comienzo de la producción de efectos, lo que claramente no coincidiría con la vigencia formal del contrato, ésta se identifica con la celebración del contrato.

Como principio general, pudiéramos afirmar que el silencio o el comportamiento omisivo implica ausencia de manifestación.

El carácter consensual del contrato de seguro presupone que su perfeccionamiento precede a la emisión de la póliza, es por ello que debemos ser cuidadosos para no confundir el contrato con la póliza, debido a que esta última es uno de los documentos o instrumento escriturario del contrato y tiene sólo una función instrumental eminentemente probatoria.

En el sentido expresado se tiene indicado que la voluntad no manifestada no tiene relevancia jurídica, siendo imposible fundar en ella una acción de cumplimiento del contrato. De lo contrario toda idea de seriedad y seguridad jurídica estaría perdida. Es que los hombres deben poder confiar en lo que ven escrito y firmado y no es posible que a su conducta legítima y de buena fe se le oponga más tarde una supuesta voluntad o intención distinta¹¹.

Ello no significa que el silencio en ningún caso conforma una declaración vinculante.

3.2. Especial referencia al riesgo, póliza y objeto asegurado

Sin la existencia de la póliza de seguro no se dará por válido el contrato de aseguramiento, En la póliza debe constar por cuenta de quién corre el seguro, pero en los contratos de seguros de mercancías no suele especificarse el nombre de la persona y se admite “por cuenta de quién corresponda” la forma escrita es indispensable para concluir el contrato.

¹⁰ Cfr. STIGLITZ RUBEN S., *Derecho de seguros*, tomo I, 3ª edición actualizada, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 2001, p. 136.

¹¹ *Idem*, p. 137.

La aceptación usualmente adopta la forma escrita y consiste en la emisión de la póliza, y es la expresión impuesta por la práctica como manifestación de voluntad del asegurador de perfeccionar el contrato propuesto por el asegurado.

Por lo antes expuesto subrayamos la importancia del uso obligatorio de la póliza, pues solo así se contribuirá a consolidar la certidumbre del contenido de las declaraciones de voluntad de las partes; evidencia que se extenderá a la prueba eliminando una infecunda litigiosidad.

Y en el inevitable supuesto de suscitarse un conflicto judicial, los jueces contarán con un (el) elemento valioso para la exacta precisión de la intención declarada¹². En este sentido, nos referimos a las condiciones particulares que especifican el contenido del contrato y no a las que figuran en formularios anexos a la póliza porque aunque ostentan la misma denominación, cumplen distinta función.

En síntesis, la póliza presupone el perfeccionamiento del contrato, es su prueba, capital y guía de interpretación.

El interés asegurado es el objeto del contrato de seguro, así podemos clasificarlo en función del bien núcleo de dicho interés: el buque "seguro sobre cuerpos" o "seguro de cascos", las mercancías "seguro de carga" o "sobre facultades" aquí es válido señalar que el valor que se obtendría en caso de vender las mercancías debe constar en la póliza.

El artículo 743 del Código de Comercio incluye como objeto del seguro las cantidades dadas a la gruesa y los objetos comerciales sujetos al riesgo de la navegación cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada¹³, este último supuesto es en el que puede incluirse el seguro marítimo de mercancías.

El riesgo es la posibilidad de que se produzca un daño que lesione un interés. Se define como la incertidumbre de la pérdida, es universal en cuanto plantea a los individuos un problema en cada etapa de su vida. Los hombres de negocios, empleados, viajeros, inversionistas y otros, deben enfrentarse al riesgo y a los medios de tratarlos. Si hay certeza de que ocurrirá en un coste o pérdida, puede planearse y tratarse anticipadamente como un gasto conocido y concreto. Cuando el riesgo se convierte en un problema importante es cuando hay incertidumbre de que tal coste o pérdida ocurra. Los seguros no cubrirán más que aquellos riesgos establecidos en el contrato y que la ley no haya excluido.

Los riesgos excluidos suelen ser los producidos por una situación de guerra, negligencia del patrón o capitán y el vicio propio de la cosa asegurada. Los riesgos más típicos que deben cubrir las pólizas son: varadura, naufragio, abordaje, incendio y otros accidentes de mar¹⁴.

¹² *Ibidem*, p. 138.

¹³ V.gr., artículo 743 del actual Código de Comercio.

¹⁴ Cfr. CAORSI, YAMANDU R., "Seguro ¿marítimo o náutico?2, en *Metromar, seguros de la mar*, disponible en www.metromar.com, marzo 2005, p. 141.

El asegurador es la compañía que se compromete a indemnizar al asegurado a cambio de una prima, y en caso de que tenga lugar un siniestro que cause daños en los intereses asegurados en la póliza.

Por otro lado es válido señalar que de manera general los contratos de seguro serán nulos si en el momento de concertarse la póliza no existe riesgo o ya ha ocurrido el siniestro. Sin embargo, en el seguro marítimo apreciamos la especialidad del llamado riesgo putativo, que es el supuesto en el cual el asegurador está obligado a indemnizar el daño que ya existía en el momento de concertar el contrato siempre y cuando las partes no tengan conocimiento de su existencia.

Nuestro Código de Comercio establece que el contrato será nulo cuando pueda presumirse que uno de los contratantes podría tener noticias del daño ya existente¹⁵, debiendo probarse en ese caso el desconocimiento, pues el contrato de seguro se inspira en el principio de buena fe.

El asegurador para estos casos debe probar que el asegurado tenía conocimiento del siniestro para evitar su obligación de indemnizar y el asegurador debe mantener un criterio diametralmente opuesto, es decir, que no tenía conocimiento de la avería.

El mencionado Código de Comercio establece hasta varias causas por las que los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios de los objetos asegurados, entre los que podemos señalar la varadura, abordaje, naufragio, incendio entre otros. Como se puede apreciar, la lista es muy amplia y culmina con una cláusula de cierre que incluye cualquier otro riesgo o accidente de mar¹⁶. Desde luego, algunos de ellos no tienen aplicación en el ámbito de la navegación de recreo.

A diferencia del artículo 719 que define el préstamo a la gruesa, el primer artículo de la sección destinada al contrato de seguros marítimos no aporta elementos a su definición, comienza con elementos formales, siendo un requisito para su validación el que conste por escrito, enumerándose además, su contenido.

Incluidos, en principio, los riesgos enumerados, los contratantes podrán estipular las excepciones que los resulten pertinentes, de ello se debe hacer mención en la póliza pues sin este requisito no surtirán efecto.

4. SEGURO DE EMBARCACIONES DE RECREO. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS

De manera general la doctrina distingue como embarcaciones de recreo los objetos flotantes destinados al efecto propulsados a motor; incluidas las motos náuticas así como aquellas que carezcan de motor y tengan una eslora superior a 6 metros.

El seguro de las embarcaciones de recreo tiene por objeto cubrir la responsabilidad civil derivada de los daños materiales y personales, así como los perjuicios que sean consecuencia de ellos, que por culpa o negligencia se causen a terceros, al puerto o instalaciones marítimas como consecuencia de colisión, abordaje y demás accidentes marítimos, así como por los esquiadores y objetos que éstos remolquen en la mar.

¹⁵ Vid. artículo 381 del Código de Comercio vigente.

¹⁶ Vid. *gr*, 755 artículo del Código de Comercio

El seguro en cuestión cubre los daños a terceros causados como consecuencia de la navegación de recreo. A diferencia del seguro marítimo tradicional, tiene naturaleza imperativa, pero ello no significa que el tomador y la entidad aseguradora no puedan pactar otras coberturas, así como ampliar el ámbito y los límites de las mismas.

El ámbito subjetivo de este seguro abarca las personas que debidamente autorizadas por el propietario de la embarcación patroneen la misma, así como aquellas que puedan arrastrar la misma hacia un lugar seguro en caso de que se lesionaren.

Llegado a este punto podríamos preguntarnos ¿si el seguro de embarcaciones de recreo puede ser considerado como un seguro marítimo puro o como un seguro de daños? Una u otra consideración tiene una amplia relevancia desde el punto de vista de los derechos del asegurado y hasta el momento no existe una doctrina totalmente clara al respecto, ni mucho menos una norma específica que se refiera en concreto al seguro de embarcaciones de recreo¹⁷. La jurisprudencia es quien va resolviendo de forma paulatina el asunto, apreciándose algunas contradicciones que traen consigo una notable inseguridad jurídica tanto para aseguradores como para asegurados, por lo que se hace indispensable determinar si ha de considerarse al seguro de embarcaciones de recreo como seguro marítimo con todas sus consecuencias.

De manera general la doctrina en materia de seguros expone una regulación destinada a buques mercantes como bien describimos al principio, por lo que muchas de las previsiones aparecen inaplicables o innecesarias para el caso de las embarcaciones de recreo¹⁸, solo resultan aplicables las disposiciones relativas a la prolongación de la navegación a puertos más remotos, la baratería del patrón y la contravención de las disposiciones administrativas.

En el primer caso debemos considerar que se trata de una exclusión análoga a la que se suele poner en las pólizas de embarcaciones de recreo, respecto a la zona de navegación, lo cierto es que en cualquier caso, a falta de una previsión geográfica, se podría considerar en embarcaciones de recreo que la zona de navegación se limita a aquella donde está habilitada la embarcación.

En cuanto a la baratería del patrón y contravención de disposiciones, a pesar de que aparecen separadas en el Código, pueden agruparse a efectos de su análisis, debido a que ambas exclusiones responden a la actuación del Capitán y de los miembros de la tripulación, el asunto está en determinar si la exclusión existe cuando se trata de actos dolosos y graves o se debe incluir también a los culposos. Si bien la doctrina es pacífica al respecto, la jurisprudencia lo ha resuelto mediante la tesis de que existe baratería y por lo tanto exclusión de indemnización cuando existe una conducta grave, fraudulenta y dolosa por parte del Capitán o la tripulación, es decir, existe voluntad de causar daño.

En nuestra revisión bibliográfica pudimos encontrar un caso en Colombia donde una sentencia puso de manifiesto el alcance de esta previsión en el caso concreto de embarcaciones de recreo. Se trataba el asunto del robo, por parte de los Capitanes de dos embarcaciones de recreo, pues se alquilaron sin Capitán siendo los propios Capitanes los arrendatarios. Como fueron los Capitanes los que robaron la embarcación,

¹⁷ STIGLITZ, R. S., *Derecho...*, I, cit., p. 138.

¹⁸ *Idem*.

el Tribunal consideró que en puridad existía un caso de baratería, robo por parte del Capitán y por lo tanto quedaba excluida la obligación de la empresa aseguradora de resarcir al asegurado.

En cuanto al incumplimiento de las normas administrativas consideramos que para que estas puedan alegarse como causa de exclusión, es necesario que el siniestro haya sobrevenido como consecuencia, justamente de su incumplimiento, por ejemplo, si una embarcación de recreo sale a la mar sin el correspondiente despacho; de sobrevenir un accidente no podría alegar la aseguradora la falta de despacho para eximirse de su obligación de indemnizar, a no ser que fuera esa falta de despacho la causa del siniestro, lo que es realmente improbable.

4.1. Del seguro de embarcaciones de la Sucursal Marlin Jardines del Rey

En este sentido la Empresa de Seguros Nacionales en la Sucursal Ciego de Avila brinda un seguro que está destinado a cualquier embarcación de recreo ya sea de motor o vela cuya finalidad sea el disfrute de sus usuarios.

Por su parte la Sucursal Marlin S.A. Jardines del Rey ha tomado este seguro que oferta la E.S.E.N combinándolo con un seguro de viajes que considerará actividades de alto riesgo, aquellas que comprendan la práctica habitual de deportes, inmersión, pesca en alta mar, pesca submarina, actividades subacuáticas, entre otras.

La red de ventas de Marlin S. A. al incluir estos seguros de la ESEN dentro de los servicios que oferta, implementa y opera el sistema de ventas on line. A tales efectos las agencias y marinas como tomadoras del seguro deberán cumplir las obligaciones establecidas para el control de los voucher que le serán entregados por la ESEN para la comercialización del seguro. A su vez, estos voucher serán controlados de acuerdo al procedimiento vigente para el control de los recibos de cobros y voucher establecidos en la ESEN.

En este tipo de seguros la póliza podrá comercializarse a viajeros que pretendan permanecer en Cuba hasta noventa días de viaje, para una estancia superior se requiere entonces de la compra de un seguro de gastos médicos.

Es válido señalar que para estos casos de seguro la fuerza mayor se acreditará mediante certificaciones emitidas por la Cámara de Comercio de la República de Cuba¹⁹, mientras que la carga de la prueba corresponderá a la parte que alegue las causas de exoneración. Los seguros de viajes que brinda la Sucursal Marlin S,A en cuestión consideran como riesgos excluidos entre otros:

- a) Las prestaciones que no hayan sido solicitadas a la aseguradora y efectuadas sin su acuerdo, así como los tratamientos y chequeos médicos que no se correspondan con la naturaleza de la enfermedad o lesión sufrida por el asegurado.
- b) Los siniestros causados por dolo del asegurado, del tomador del seguro, o de las personas que viajen con el asegurado.
- c) Los siniestros ocurridos en caso de guerra (declarada o no), manifestaciones y movimientos populares, actos de terrorismo y sabotaje, huelgas, detenciones por

¹⁹ De esta forma se regula en el Acuerdo que establece las relaciones de trabajo Marlin S.A., Representación Territorial- U.E.B. E.S.E.N. Dirección Provincial Ciego de Avila.

parte de cualquier autoridad por delito no derivado de accidente de circulación, restricciones a la libre circulación, a menos que el asegurado pruebe que el siniestro no tiene relación con tales acontecimientos.

- d) Participación en competencias peligrosas de cualquier índole, así como los entrenamientos o pruebas, las apuestas y las consecuencias que sobrevengan de la práctica de pasatiempos peligrosos, tales como: caza, actividades subacuáticas, aladeltismo, alpinismo y paracaidismo. Esta exclusión podrá quedar sin efecto mediante acuerdo especial entre La aseguradora y el tomador del seguro o el asegurado según sea el caso.
- e) Los siniestros que tengan por causa las irradiaciones procedentes de la transmutación o desintegración nuclear o la radiactividad.

Estos contratos de seguros de viajes cubren muchas actividades de un alto riesgo, es por ello que se establece el pago de una sobreprima diaria para las personas de setenta años de edad o más y para aquellos viajeros que durante su estancia en Cuba tengan como propósito participar en actividades de alto riesgo, competencias acuáticas y pasatiempos peligrosos.

Consideramos que el contrato de seguro de viajes que ofrece Marlin S.A. en el destino turístico Jardines del Rey es un contrato formal con características muy propias que agrupan cuestiones relativas tanto a la responsabilidad civil, como a la penal.

En cuanto a la responsabilidad civil la aseguradora toma a su cargo, hasta el límite indicado en las condiciones particulares del contrato, las indemnizaciones pecuniarias que como civilmente responsable viniera obligado a satisfacer el asegurado por los daños corporales o materiales causados involuntariamente a terceros en sus personas, animales o cosas. Quedan comprendidos el pago de las costas, gastos y honorarios de profesionales cuando vayan en defensa del asegurado y sea civilmente responsable.

En caso de siniestro de responsabilidad civil, el tomador del seguro o el asegurado no deben aceptar, negociar o rechazar ninguna reclamación sin la expresa autorización de la aseguradora, siendo ésta solamente responsable si ha dado su consentimiento por escrito, ante cualquier responsabilidad admitida o cualquier gasto legal incurrido por el asegurado.

Si sucediera que el asegurado no cuenta en su poder con el efectivo suficiente para satisfacer las fianzas que puedan serle exigidas por las autoridades judiciales por imputársele responsabilidad penal en un accidente, la aseguradora otorgará un préstamo sin recargo alguno, hasta el límite fijado en las condiciones particulares.

Para acceder a esta garantía, el asegurado deberá procurar previamente un depósito a favor de la aseguradora por quien lo represente en su país de residencia, conforme a las indicaciones que le brinde la central de alarma.

En lo relativo al seguro de sus embarcaciones, Marlin, S.A. tomó la oferta de la E.S.E.N por una cuestión de garantía debido a que por ejemplo le cubre los daños sufridos por averías particulares, a decir incendios, explosión del motor, así como los actos vandálicos o malintencionados producidos por terceras personas. En este sentido también se recogen los daños sufridos por la embarcación asegurada en ocasión de su traslado por carretera o ferrocarril a consecuencia de un accidente del vehículo porteador.

De esta manera, la Sucursal Marlin, S.A. Jardines del Rey brinda a todos sus usuarios un seguro de viajes sobre embarcaciones de recreo debidamente aseguradas lo que redundará en un conjunto de beneficios tanto para el cliente como para la entidad en Ciego de Avila.

5. CONSIDERACIONES FINALES

El seguro es un mecanismo de transferencia de riesgos que sirve como garantía del crédito, es un factor de seguridad y un importante fondo para la inversión.

El seguro marítimo es algo más que una simple variedad del seguro, es la cuna y origen de todos los seguros hoy conocidos y está destinada su aplicación a la navegación y el comercio marítimo.

El reto más importante que tiene el mercado de seguro cubano y el órgano de control, en las condiciones actuales es el de fomentar el desarrollo del seguro en el país y para ello resultará necesario elevar aun más la cultura del seguro, por su importancia como instrumento financiero que ayuda a alcanzar objetivos económicos que redundarán en beneficios sociales.

La aceptación del contrato de seguro adopta la forma escrita mediante la póliza, la cual es emitida por el asegurador y entregada al tomador debidamente firmada.

La aceptación es una declaración de voluntad que tiene por destinatario al oferente.

El seguro de embarcaciones de recreo tiene en principio la consideración de seguro marítimo, lo que supone una libertad de pactos, la consideración de una igualdad de las partes en el proceso negociador, la existencia de una universalidad de riesgos y unas exclusiones legales de la obligación de indemnizar.

Mediante el seguro que brinda la Sucursal E.S.E.N. Ciego de Avila Marlin S.A. puede disponer de sus embarcaciones sin ninguna inquietud, debido a que cualquier accidente particular o perjuicio ocasionado al barco quedan cubiertos por este seguro y de igual forma todos usuarios que deseen alquilar una embarcación de recreo de la Marlin podrán ser objeto de un seguro de viajes que les brinda un conjunto de garantías en la práctica de actividades de alto riesgo.

BIBLIOGRAFÍA

I. Fuentes doctrinales:

ABREU FERNANDEZ, Alberto, *Fundamentos del Derecho Marítimo y Comercial*, Editorial ENPS, La Habana, 1990; **ABREU FERNANDEZ, Alberto**, *El derecho en el transporte marítimo*, Editorial Félix Varela, La Habana, 2006; **BROSETA PONT, Manuel**, *El contrato de reaseguro*, Aguilar, Madrid, 1961; *Manual de Derecho Mercantil*, 10ª edición, Editorial Tecnos, Madrid, 1994; **CAORSI YAMANDU, R.**, “Seguro ¿marítimo o náutico?”, en *Metromar, seguros de la mar*, disponible en <http://www.metromar.com>; **FARIÑA, Francisco**, *Derecho y Legislación marítimos*, Madrid, s. Ed., 1951; **FONTANARROSA, R.**, “Concepto y caracteres del contrato de

seguro”, en *Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional del Litoral*, año III, No. 23, 1938; **HEVIA GONZALEZ, R.**, *Manual de Seguro Marítimo*, Madrid, 1976; **JIMENEZ SANCHEZ, Juan Guillermo**, *Derecho Mercantil*, 1ª edición, Editorial Ariel, Barcelona, 1990; **MOSSA, Lorenzo**, *Derecho Mercantil*, Primera Parte, UTEHA, Buenos Aires, 1940; **OJEDA RODRIGUEZ, Nancy de la C.**, *Derecho de contratos*, tomo 1 - *Teoría general del contrato*, Editorial Félix Varela, La Habana, 2003; **SANCHEZ CALERO, Francisco**, ‘Ley del contrato de seguro’, en *Comentarios al Código de Comercio y Legislación Mercantil Especial*, Aranzadi, Madrid, 1999; **STIGLITZ, R. S.**, *Caracteres jurídicos del contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 1978; **STIGLITZ, R. S.** *Derecho de seguros*, tomo I, 3ª edición actualizada, Abaledo-Perrot, Buenos Aires, 2001; **URIA GONZALEZ, Rodrigo**, *El seguro marítimo*, Bosch, Barcelona, 1940

II. Fuentes legales:

Acuerdo que establece las relaciones de trabajo MARLIN S.A. Representación Territorial-UEB ESEN Dirección Provincial Ciego de Avila.

Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 hecho extensivo a Cuba el 28 de enero de 1886.

Ley de Seguros Española, Editorial Tecnos.

Código Civil cubano. Ley No. 59 de 16 de julio de 1987.

Decreto Ley 263 de 23 de diciembre de 2008.

III. Sitios web visitados:

<http://vlex.com/vid/seguro-parte-47191828#secc15#ixzz19LS6idq6> consultado el 29 de septiembre de 2010.

<http://www.metromar.com> consultado el 26 de noviembre de 2010

<http://www.mapfre.com/museocontenido.htm> consultado el 26 de noviembre de 2010

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/contrato/contrato.htm> consultado el 29 de septiembre 2010.