

EL SEGURO MARÍTIMO. ESPECIAL REFERENCIA A LOS CLUBS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Dagniselys Toledano Cordero*
Marlene Roqueta Fernández**
Suset Hernández Guzmán***

RESUMEN:

El presente trabajo aborda el tema de los seguros marítimos haciendo un especial análisis de los Clubs de Protección e Indemnización. En el ámbito del Derecho Marítimo la existencia del seguro es un elemento clave para el desarrollo de la navegación por mar, debido a los riesgos que amenazan de manera constante la travesía. Si el seguro no existiera no sería posible, para quienes intervienen en el negocio marítimo, soportar los costos eventuales generados por cualquiera de los siniestros marinos. Consecuentemente, la ausencia del seguro haría irrentable la actividad marítima.

Se analiza la institución del seguro marítimo partiendo, en un primer momento, de su definición. A renglón seguido se estudia su naturaleza jurídica así como los elementos personales, reales y formales.

A los Clubs de Protección e Indemnización se dedica el tercero de los epígrafes, donde aparece un estudio detallado de los principales aspectos relativos al tema. Se establecen los antecedentes históricos de estas asociaciones, profundizando en el mutualismo como principio básico de los Clubs. También se presenta un estudio de su organización interna, las coberturas que ofrecen y la regla de *paid to be paid*. Finalmente, determinamos las diferencias entre los seguros a prima fija y los mutualistas.

PALABRAS CLAVE:

Derecho marítimo.- Seguro marítimo.- Indemnización.- Riesgos.- Responsabilidades.-

* Doctora en Ciencias Jurídicas por la Universidad de La Habana. Máster en Derecho Privado por la Universidad de Valencia (España). Profesora Auxiliar del Departamento de Asesoría e Internacional de la Facultad de Derecho de la Universidad de La Habana. Miembro de la Sociedad de Derecho Mercantil y de la Sección ECOIURE de la Sociedad de Derecho Administrativo de la Unión Nacional de Juristas de Cuba. Correo electrónico: dagniselys@lex.uh.cu. Dirección particular: Avenida Albear, número 163, entre Serafines y Durege, municipio Cerro, La Habana, Cuba, Código Postal 12000.

** Licenciada en Derecho. Profesora a tiempo parcial del Departamento de Asesoría e Internacional de la Facultad de Derecho de la Universidad de La Habana. Miembro de la Sección de Seguros de la Sociedad de Derecho Económico y Financiero de la Unión Nacional de Juristas de Cuba. Abogada de CONABI. Correo electrónico: marlene@conabi.cu. Dirección particular: calle 42, número 1910, entre 19 y 21, municipio Playa, La Habana, Cuba, Código Postal 11300.

*** Licenciada en Derecho. Profesora adiestrada del Departamento de Asesoría e Internacional de la Facultad de Derecho de la Universidad de La Habana. Miembro de la Sección de Seguros de la Sociedad de Derecho Económico y Financiero de la Unión Nacional de Juristas de Cuba. Juez suplente no permanente del Tribunal Provincial Popular de La Habana. Correo electrónico: suset@lex.uh.cu. Dirección particular: calle 33, número 1453, apartamento 5, entre 26 y 28, reparto Nuevo Vedado, municipio Plaza de la Revolución, La Habana, Cuba, Código Postal 10600.

ABSTRACT:

This paper addresses the issue of marine insurance with particular analysis of the Protection and Indemnity Clubs. In the field of maritime law the existence of insurance is a key element in the development of shipping, because of the risks related to the voyage. If insurance did not exist it would not be possible for those involved in maritime business, bear any costs generated by marine casualty. Consequently, the absence of insurance would be unprofitable maritime activity.

The present work analyzes the basis of marine insurance institution, at first, their definition. Immediately afterwards it studies the legal nature as well as individual items, real and formal.

The third section analyses the Protection and Indemnity Clubs, where it appears a detailed study of the main aspects of the issue. Establishing the historical background of these associations, deepening the basic principle of mutuality as the Clubs. The section also presents a study of its internal organization, the coverage offered and the “paid to be paid” rule. Finally, the paper discusses the differences between the fixed premium and mutual insurance.

KEYWORDS:

Maritime law.- Marine insurance.- Risks Indemnity .- Responsibilities

SUMARIO:

1. Notas introductorias. 2. Los seguros marítimos. 2.1. Delimitación conceptual. 2.2. Naturaleza jurídica. 2.3. Características. 2.4 Elementos. 2.4.1. Elementos personales. 2.4.2. Elementos reales. 2.4.3. Elementos formales. 3. Los Clubs de Protección e Indemnización como parte de los seguros marítimos. 3.1. Antecedentes históricos. 3.2 El mutualismo como principio básico de funcionamiento de los Clubs. 3.3. La organización interna. 3.4. Riesgos cubiertos por los Clubs. 3.4.1. Coberturas para los armadores. 3.4.2. Cobertura especial para fletadores. 3.4.3. Otras coberturas. 3.5. El *paid to be paid*. 3.6. Naturaleza jurídica de la cobertura ofrecida por los Clubs de P & I. 4. Seguro de Prima Fija vs. Seguro Mutuo. 5. Comentarios finales. 6. Bibliografía.

1. Notas introductorias

Los seguros marítimos marcaron los orígenes del contrato de seguro. El incremento del tráfico en la Edad Media en la zona del Mediterráneo y los peligros que siempre amenazaron la transportación por esta vía, forzaron la aparición de mecanismos

que protegieran los intereses de quienes se dedicaban al comercio marítimo, especialmente por la prohibición del uso del préstamo a la gruesa.¹

En términos generales, la institución del seguro le permite a las personas soportar los daños que sufren. En el caso de los empresarios el estar asegurados minimiza las pérdidas –la mayoría de las veces cuantiosas- que se produzcan en el desarrollo de la actividad a que se dedican. Las coberturas que ofrece el seguro son disímiles y se corresponden con los intereses de los empresarios, incluyendo los riesgos propios del transporte por mar.

Teniendo en cuenta lo anterior y las causas que condicionaron la aparición del seguro marítimo, este se fue convirtiendo en un elemento esencial y básico para el desarrollo de la navegación. De no existir el seguro los sujetos intervinientes en la expedición marítima no podrían asumir los costos que se generan ante la ocurrencia de cualquiera de los riesgos que afectan esta actividad. Sin lugar a dudas, sin el seguro marítimo estas empresas serían irrentables.

En sus inicios el seguro marítimo se concebía como un seguro de cosas, en tanto el interés asegurado estaba asociado al buque, el flete y a las mercancías que en ellos se transportaban. No es hasta mediados del siglo XIX que comienzan a concertarse seguros de responsabilidad como forma de protección por los daños que los armadores ocasionaban con sus buques a terceros.

Dentro del seguro marítimo reviste especial importancia quién ofrece la cobertura de los riesgos, cuestión que permite distinguir las dos formas esenciales de asegurarlos, a saber: los seguros a prima fija y los mutuales. Uno y otro garantizan la permanencia y el desarrollo de la actividad marítima pues, como se ha indicado, es frecuente e inevitable en ocasiones la ocurrencia de siniestros, con afectaciones tanto para las personas con intereses directos en la aventura como para terceros. Los seguros de prima fija no difieren de aquellos que prestan las entidades aseguradoras para cualquier persona y actividad; se emplean en el ámbito del Derecho Marítimo en todas las modalidades del seguro (seguro de bienes, personas y/o responsabilidad). Frente a estos tenemos los seguros mutuales, ofrecidos por asociaciones mutualistas que no van a cubrir, en el caso de los seguros que nos ocupan, todos los riesgos sino que sólo cubren seguros de responsabilidad bajo determinadas circunstancias.

Consecuentemente, en cualquier estudio relativo al seguro marítimo es inevitable dedicar un espacio a los Clubs de Protección e Indemnización (P & I) que son asociaciones de armadores y fletadores que conforman fondos mutuales sin ánimo de lucro, con el propósito de cubrir sus responsabilidades frente a terceros por actos derivados de la aventura marítima. Los principales riesgos cubiertos están relacionados

¹ El contrato de préstamo a la gruesa permitía el desarrollo del transporte marítimo en tanto quien decidía asumir este tipo de transporte solicitaba un crédito dinerario que sólo reembolsaba si el viaje tenía un feliz término. Se dice que en el siglo XIV, en virtud de las disposiciones canónicas, el préstamo a la gruesa fue proscrito. Al respecto consúltese: URÍA, Rodrigo, *Derecho Mercantil*, 24ª ed., Ed. Jurídicas Marcial Pons, Madrid, 1997, p.1181; FERREIRO, Sonia, "Seguro Marítimo", en *Transporte Internacional*, en <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/11/seguro-maritimo.html>, consulta-do el 19 de enero de 2011, 9:25 am.

con la pérdida o daños a la carga transportada, abordaje, colisión, muerte o lesión de tripulantes y/o pasajeros y contaminación marina. Las Asociaciones de P & I protegen los intereses de armadores y fletadores frente a reclamaciones que afecten a terceras personas por los actos citados.

2. Los seguros marítimos

2.1. Delimitación conceptual

La conceptualización del contrato de seguro marítimo no ha suscitado grandes dificultades doctrinales, habida cuenta que no existen muchas diferencias entre la delimitación del contrato de seguro terrestre y el contrato de seguro marítimo. En consecuencia, en la mayoría de la doctrina² al definir el contrato de seguro marítimo aparecen siempre los elementos básicos del seguro, reconociéndolo como un acuerdo de voluntades en virtud del cual dos personas convienen en el pago de una indemnización ante la ocurrencia de un determinado siniestro a cambio del pago de una prima.

Para Sonia FERREIRO el contrato de seguro marítimo es aquel por el cual “...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”.³ En igual sentido, Robert H. BROWN define el seguro marítimo como “aquel en el que un asegurador contrata con el asegurado, acordando indemnizar a este, sujeto a los límites del contrato, por el siniestro de una aventura marítima”.⁴

En el contexto nacional Alberto ABREU coincide en términos generales con la posición mayoritaria de la doctrina. Para este autor el seguro marítimo es: “...un contrato mediante el cual una de las partes, el Asegurador, y mediante el pago de una cantidad de dinero denominada prima que recibe de la otra parte llamada el Asegurado, se obliga a indemnizarle dentro de los límites de la suma o valor asegurada por los daños sufridos por el buque y su cargamento a consecuencia de un riesgo cubierto”.⁵

Si bien los conceptos anteriores incluyen los aspectos esenciales del seguro marítimo, los términos utilizados apuntan hacia una restricción del interés asegurado.

² Al respecto: ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Curso de Derecho Marítimo*, 1ª ed., Ed. BOSCH, Barcelona, 2001, pp. 445 y sgtes; BROSETA PONT, Manuel, *Manual de Derecho Mercantil*, 10ª ed., Ed. TECNOS, Madrid, 1994, pp. 855 y sgtes; FERNÁNDEZ, José Carlos, *Elementos de Derecho Mercantil*, 1ª ed., Ed. EUROLOX, Madrid, 1996, pp.143 y sgtes; FERNÁNDEZ, José Luis, *Elementos de Derecho Mercantil*, 1ª. Ed., Ed. DEUSTO, Bilbao, 1994, pp. 278 y sgtes; GARRIGUES, Joaquín, *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo I y Tomo II, 6ª ed., Ed. Aguirre, Madrid, 1993, pp.587 y sgtes; HERNÁNDEZ YZAL, Santiago, *Derecho Marítimo II*, 1ª ed., Ed. Cadí, Barcelona, 1969, pp.167 y sgtes; RUIZ SOROA, José María y José Luis GABALDÓN GARCÍA, *Manual de Derecho de la Navegación*, 1ª ed. Ed. Marcial Pons, Madrid, 1999, pp.543 y sgtes; RUIZ DE VELASCO Y DEL VALLE, Adolfo, *Manual de Derecho Mercantil*, 1ª ed., Ed. DEUSTO S.A., Bilbao, s. f., pp. 221 y sgtes; SÁNCHEZ CALERO, Fernando, *Instituciones del Derecho Mercantil*, Tomo I y Tomo II, 1ª ed., Ed. de Derecho Reunidas, Madrid, 1994, pp.279 y sgtes; URÍA, Rodrigo, *op. cit.*, pp.1180 y sgtes; VICENT CHULÍA, Francisco, *Introducción al Derecho Mercantil*, 10ª ed., Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 1997, pp.167 y sgtes.

³ FERREIRO, Sonia, *op. cit.*

⁴ BROWN, Robert H., *Dictionary of Marine Insurance. Terms and Clauses*, 5th edition, London, 1989, p. 117.

⁵ ABREU FERNÁNDEZ, Alberto, *El Derecho en el Transporte Marítimo*, 1ª ed., Ed. Félix Varela, La Habana, 2006, p.139.

Los tres autores citados ubican como interés asegurado los elementos patrimoniales de la navegación marítima, aludiendo al buque, el cargamento y el flete. Tal formulación excluye los daños que pueden sufrir la tripulación, terceras personas o el medio ambiente, cuando los mismos pueden ser objeto de una especial protección por medio del seguro marítimo.

La limitación de las definiciones anteriores no aparece en los conceptos ofrecidos por ALVAREZ BOUDET y Rodrigo URÍA. El primero de ellos considera que el contrato de seguro marítimo "...es aquel por el cual una de las partes, asegurador, se obliga mediante el pago de una prima a indemnizar a la otra parte, asegurado, de los daños o perjuicios que pueda sufrir por un acontecimiento futuro e incierto que afecte algún interés como consecuencia de un riesgo marítimo".⁶ En igual sentido URÍA refiere que es "... aquel contrato por el que una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados en una expedición marítima, o en cualquiera de los momentos de quietud que, en dependencia directa con ella, la precedan, interrumpen o subsigan."⁷

Al utilizar los términos daños e intereses asegurados, amplían la posibilidad de cubrir por el seguro marítimo los daños que afecten a las personas y al medio ambiente. Obsérvese además que en el caso de la definición de URÍA, se introduce un elemento novedoso e interesante en tanto se destaca que el riesgo será cubierto por el seguro no solo cuando el buque se encuentre navegando, siendo la única exigencia que el siniestro ocurra durante las operaciones propias del comercio marítimo.

Desde el punto de vista normativo no encontramos en las disposiciones consultada una definición del seguro marítimo. Lo característico es que se regulen los elementos de la figura necesarios para la concertación y validez del contrato, así como su régimen jurídico. De lo anterior no escapa nuestro Código de Comercio⁸ al disponer en el primer artículo destinado al seguro marítimo que para la validez del mismo «*habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes. Esta póliza se extenderá, y, firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes*».⁹

No obstante, en el ordenamiento jurídico cubano existe una definición del contrato de seguro contenida en el Decreto Ley No. 263 *Del Contrato de Seguro*,¹⁰ donde se define el mismo como "...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 contrato". En términos generales esta definición se puede aplicar al seguro marítimo ya que abarca todas

⁶ Véase ALVAREZ BOUDET, Bernardino, Ana Deysi SÁNCHEZ LEYVA y Francisco MARQUES GRANDA, *Derecho Marítimo*, 1ª ed., Ed. ENPES, La Habana, 1986, p.178.

⁷ URÍA, Rodrigo, *op. cit.*, p.1182.

⁸ *Código de Comercio actualizado*, aprobado en España en 1885 y extendido a Cuba por el Real Decreto de 28 de enero de 1886, en su condición de Provincia Ultramarina, Editorial Félix Varela, La Habana, Cuba, 1998.

⁹ Artículo 737 de la Sección Tercera *De los seguros marítimos*, perteneciente al Título III *De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo*, del Libro Tercero, *Del Comercio Marítimo*.

¹⁰ Publicado en Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5, del 26 de enero de 2009.

cuestiones que en el ámbito doctrinal se han apuntado, sin embargo la aplicación de las regulaciones contenidas en este Decreto Ley solo operan de manera supletoria lo que se colige de la estipulación contenida en el artículo 2 de dicha norma¹¹, que exceptúa de manera expresa los seguros que nos ocupan.

2.2. Naturaleza jurídica

El contrato de seguro marítimo comparte una vez más, en esencia, la misma naturaleza jurídica que el contrato de seguro, en tanto no existen rasgos ni elementos contradictorios con el régimen jurídico que tradicionalmente se le atribuye a esta institución.

De esta forma se señala que el contrato de seguro marítimo es un contrato bilateral, sinalagmático o recíproco, oneroso, aleatorio –siendo esta una de sus notas distintivas como contrato-, de tracto sucesivo, formal y por adhesión.

El seguro marítimo es un contrato bilateral, sinalagmático o recíproco toda vez que ambas partes, asegurado y asegurador, se encuentran obligados mutuamente. La existencia de obligaciones interdependientes o recíprocas determina que cada parte contratante sea al mismo tiempo acreedora y deudora, pues la prestación característica de cada una de ellas encuentre su razón de ser en la prestación característica de la otra.¹²

Partiendo de lo anterior Francisco FARIÑA advierte que “... desde el momento en que el asegurador estampa su visado sobre el documento queda el contrato celebrado entre las partes (...) Los aseguradores están obligados a partir de la firma del documento primitivo... y desde este mismo momento el asegurado se obliga a pagar la prima”.¹³ De esta forma, frente a la obligación del asegurado de dar o pagar la prima periódicamente al asegurador, se erige la obligación del asegurador de satisfacer al asegurado la indemnización convenida en caso de la ocurrencia del riesgo previsto en la póliza de seguro marítimo.

Derivado de su naturaleza bilateral o recíproca, cuando una de las partes incumple su obligación principal, no puede exigir a la otra parte el cumplimiento de la suya, pues esta se libera automáticamente. En tales casos opera la resolución del contrato, que es una forma de extinción de las obligaciones recíprocas.¹⁴

¹¹ Artículo 2: El seguro voluntario se rige por las disposiciones del presente Decreto – Ley, del Reglamento de este y demás disposiciones que dicte el organismo competente o la Superintendencia de Seguro; excepto los marítimos, que en lo especial, se rigen además por las disposiciones del Código de Comercio, y los aéreos que se rigen por legislaciones especiales.

¹² OJEDA RODRÍGUEZ destaca que la referida “interdependencia de las prestaciones es a lo que la doctrina denomina sinalagma, que no es más que el ligamen recíproco que en algunos contratos existe entre la prestación y la contraprestación”. *Vid.*, OJEDA RODRÍGUEZ, Nancy de la Caridad (coordinadora), *et al*, Derecho de Contratos, tomo I Teoría General del Contrato, Editorial Félix Varela, La Habana, 2003, p.103.

¹³ *Vid.*, FARIÑA, Francisco, *Derecho Comercial Marítimo*, tomo IV, segunda edición ampliada, Barcelona, 1956, p.25.

¹⁴ Esto se debe a que el Derecho Civil o Derecho común tiene carácter supletorio al resto de las ramas del Derecho. En el ordenamiento jurídico cubano la resolución, como modo de extinción de las obligaciones, se regula en el artículo 306 de la Ley No. 59, *Código Civil*, publicada en la Gaceta Oficial Extraordinaria No. 9, de octubre de 1987.

Asimismo, se trata de un contrato oneroso porque existe una equivalencia entre las prestaciones de los contratantes, de manera que las ventajas y los sacrificios patrimoniales que deben hacer se encuentran compensados.

Anteriormente decíamos que la aleatoriedad le imprime al contrato de seguro en general, y al contrato de seguro marítimo en particular, una nota distintiva o característica. Para Luis F. P. LEIVA FERNÁNDEZ “el alea constituye un factor de desequilibrio patrimonial voluntariamente aceptado por las partes de un contrato u otro acto jurídico, que habrá de revelarse una vez celebrado el acto o el contrato cuando se entre a la etapa de cumplimiento de las prestaciones, de cualquier tipo que sean al cumplirse un plazo indeterminado o una condición”.¹⁵

El alea está determinado entonces en el seguro marítimo por la incertidumbre que existe en cuanto al momento y las circunstancias concurrentes en cuanto a la ocurrencia del riesgo previsto en la póliza.

Definida el alea, resulta que contrato aleatorio es “aquel en el cual la ventaja que las partes obtienen del mismo no es apreciable con motivo de su formación, por depender esa ventaja de un acontecimiento incierto al que los contratantes han querido subordinar sus probabilidades de ganar o de perder”.¹⁶

A diferencia de nuestra máxima ley civil que no incluye una definición genérica sobre del contrato aleatorio, el Código Civil español conceptualiza en su artículo 1.274 al contrato aleatorio como aquel por el cual “...una de las partes o ambas recíprocamente se obligan a dar o hacer alguna cosa en equivalencia de lo que la otra parte ha de dar o hacer para el caso de un acontecimiento incierto o que ha de ocurrir en tiempo indeterminado”.¹⁷

En definitiva, el seguro marítimo es un contrato aleatorio porque los contratantes convienen de manera expresa la posibilidad de obtener una ganancia patrimonial o la garantía y protección pecuniaria ante una posible pérdida, en dependencia del resultado de un acontecimiento futuro, fortuito e incierto. En este sentido señala el profesor Alberto ABREU que el contrato seguro marítimo “depende de un acontecimiento, es decir para que el Asegurado pueda recurrir al Asegurador ha de ocurrir una siniestralidad como hecho y por lo tanto se trata de un acto previo e imprescindible”.¹⁸

Atendiendo a la duración de la ejecución del contrato, el seguro marítimo se puede inscribir dentro de los contratos de tracto sucesivo o de duración, toda vez que los efectos del cumplimiento de las principales prestaciones se prolongan en el tiempo.¹⁹

¹⁵ Según Luis F. P. LEIVA FERNÁNDEZ en su artículo “Los contratos de juego y de apuesta en el Proyecto de Código Civil”, en WAJNTRAUB, Javier H., Sebastián PICASSO y Juan M. ALTERINI (coordinadores), *Instituciones De Derecho Privado Moderno*, Editorial LexisNexis - Abeledo-Perrot, Argentina, 2001, p.527.

¹⁶ En WAJNTRAUB, Javier H., Sebastián PICASSO y Juan M. ALTERINI (coordinadores), *op. cit.*, p.528.

¹⁷ *Vid.*, DE CASTRO Y BRAVO, Federico, *El negocio jurídico*, Editorial Civitas S.A., Madrid, 1985, p.273.

¹⁸ ABREU, Alberto, *op. cit.*, p.139.

¹⁹ *Vid.*, OJEDA RODRÍGUEZ, Nancy de la Caridad (coordinadora), *et al, op cit.*, p.132.

Desde el momento de perfección del contrato y mientras esté vigente, las obligaciones de las partes comienzan a ejecutarse –principalmente las del asegurado-, con excepción de aquellas prestaciones que se deriven de la ocurrencia del siniestro, las que se realizarán solamente cuando el riesgo previsto en el contrato, haya acontecido.

Un sector amplio de la doctrina reconoce que el contrato de seguro es consensual, y si bien la mayoría de las legislaciones nacionales exigen la forma escrita del mismo en su celebración, esta solo cumple una función *ad probationem*, o sea, está dirigida a garantizar la eficacia probatoria del negocio celebrado. En igual sentido nuestro Decreto Ley No. 263 preceptúa en su artículo 12 que “El contrato de seguro y sus modificaciones o adiciones se perfeccionan con el consentimiento de las partes, en la forma y términos que se establezcan en el Reglamento de este Decreto – Ley”; y más adelante en su artículo 19 se establece que “La póliza, la solicitud de seguro, así como sus modificaciones o adiciones y cualquier otro documento relacionado con el seguro, conformarán el contrato de seguro y deberán probarse por escrito, en idioma español, en forma clara, precisa y fácilmente legible”. Por tanto, se colige que, para nuestro ordenamiento jurídico, el contrato de seguro se perfecciona desde el momento en que asegurador y asegurado arriban al consentimiento contractual, requiriéndose la forma escrita solo a efectos probatorios.

No obstante, al quedar excluidos los seguros marítimos de la aplicación directa del referido Decreto Ley, y hacerlo solo de manera supletoria pues la norma aplicable a este contrato es el Código de Comercio, la clasificación del contrato atendiendo a su perfección varía. El artículo 737²⁰ de este cuerpo legal exige la adopción de la forma escrita como elemento de validez del contrato y no con carácter de prueba. Consecuentemente, para el seguro marítimo la forma escrita cumple una función *ad solemnitatem* y no *ad probationem*, como en el resto de los contratos de seguro, lo cual quiere decir que lejos de ser un contrato consensual, es, para nosotros y por imperativo de la ley, un contrato formal.²¹

Lo apuntado hasta aquí no contraviene el carácter de contrato por adhesión que tiene el seguro. Cuando decimos que el seguro puede ser consensual o formal –según sea el caso- estamos refiriéndonos a la forma de perfección del contrato, mientras que cuando decimos que es un contrato por adhesión, hacemos alusión al especial mecanismo de formación que se materializa en esta tipología contractual.

El seguro marítimo es un contrato por adhesión²² toda vez que el contenido contractual –dígase las estipulaciones, cláusulas y condiciones del contrato- es impuesto

²⁰ Artículo 737: Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá, y, firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes.

²¹ El profesor VICENTE RAPA ALVAREZ ha explicado que las complejidades y la importancia del contrato de seguro motivaron al legislador a conferirle este carácter. *Vid.*, RAPA ALVAREZ, Vicente, *Manual de Obligaciones y Contratos*, segunda parte, Facultad de Derecho, Universidad de La Habana, La Habana, 1991, p.389.

²² Para DÍEZ-PICAZO y GULLÓN los contratos de adhesión “son aquellos en los cuales, una de las partes que generalmente es un empresario mercantil o industrial que realiza una contratación en masa, establece un contenido prefijado, para todos los contratos de un determinado tipo que en el ejercicio de su empresa se concertan”. Destaca además que su

unilateralmente por el asegurador, mediante la póliza de seguro, al asegurado, quien a través de su manifestación de voluntad decide aceptarlo o no. Sin embargo, existe la posibilidad que, de común acuerdo, asegurado y asegurador modifiquen el contenido de algunos pactos y discutan aspectos de carácter pecuniario, como la cuantía de la prima, de la indemnización y de los límites máximos y mínimos del seguro, lo cual no menoscaba el hecho de que es un contrato por adhesión.

2.3. Características

La similitud del seguro marítimo con el resto de los seguros no significa que sus características sean idénticas, pues posee rasgos que permiten distinguirlo de sus semejantes. La individualización de los seguros marítimos proviene de los sujetos que intervienen en su concertación, de la naturaleza y magnitud de los riesgos cubiertos, así como de su regulación normativa, de modo que podemos decir que el seguro marítimo tiene las siguientes peculiaridades:

- Es un contrato de empresa: Las partes del contrato son empresarios. En la concertación intervienen, de una parte, la sociedad mercantil o empresa dedicada a la actividad aseguradora, y de la otra, la sociedad mercantil o empresa armadora, como asegurado. Es admitido en la doctrina la vigencia de esta característica aún en el caso concreto de una embarcación de recreo aunque el titular de la embarcación asegurada no sea un empresario, en atención a los riesgos y al uso que de la misma se hace.

- Universalidad de riesgos: El seguro marítimo descansa sobre el principio de la universalidad del riesgo, en el sentido de que no cubre riesgos determinados de antemano, sino que el asegurador soporta la posibilidad de cualquier evento dañoso para el interés del asegurado, y su responsabilidad solo se detiene ante los supuestos de exclusión señalados por la ley o por voluntad de las partes, en la póliza²³. Esta característica puede identificarse con las llamadas pólizas contra todo riesgo.

- Es un contrato de seguro especial: Su régimen jurídico se separa de los seguros generales, teniendo siempre disposiciones propias. Como apuntábamos *supra*, el Decreto Ley No.263, norma de alcance general aplicable al contrato de seguro, no destina en todo su articulado un régimen jurídico propio para los seguros marítimos, solo se refiere a estos, en el citado artículo 2, para remitir su tratamiento jurídico a las disposiciones correspondientes del Código de Comercio, que no fueron expresamente derogadas por dicho cuerpo legal. Por tanto, las normas especiales del seguro marítimo siguen totalmente vigentes, y la aplicación de las normas generales del Decreto Ley No.263 solo serán aplicables de forma supletoria.

principal característica "es que no son precedidos de una posible discusión en su contenido, sino que las cláusulas han de ser aceptadas o rechazadas". Vid., DIEZ-PICAZO, Luis, y Antonio GULLÓN, *Sistema de Derecho Civil*, volumen II, sexta edición, Editorial Tecnos S.A., 1992, p.77.

²³ URÍA, Rodrigo, *op.cit.*, p.1183.

2.4. Elementos

Para abordar en su totalidad los elementos del contrato de seguro marítimo, debemos examinar sus elementos personales o subjetivos, sus elementos reales, materiales u objetivos, y por último, sus elementos formales.

2.4.1. Elementos personales

En el seguro marítimo pueden converger varios tipos de sujetos: asegurador, asegurado, tomador, beneficiario, agentes y corredores de seguros, comisarios y liquidadores de averías.²⁴ Por lo general este contrato se efectúa entre el asegurador y asegurado, si bien en la rama marítima es frecuente que de conjunto con los dos sujetos anteriores intervenga el tomador de seguro.

El asegurador, en nuestro ordenamiento jurídico “entidad de seguro”,²⁵ es la persona jurídica que a cambio de una remuneración económica, denominada prima, asume las consecuencias dañosas derivadas de la materialización de eventos, cuyos riesgos, relativos a la navegación marítima, son objeto de cobertura. Es el obligado a pagar la indemnización al asegurado, cuando se produzca el siniestro.

Como preceptúa el apartado 2 del artículo 9 del Decreto Ley No.263, el asegurado es «la persona titular del interés asegurado y, por consiguiente, aquella cuyos bienes, persona y responsabilidades están expuestas al riesgo y que ejerce los derechos y responde por las obligaciones de la relación contractual constituida». Consecuentemente, el asegurado es el titular de los derechos que emanan del contrato de seguro, es decir, quien, en principio, tiene derecho a cobrar la indemnización ante la ocurrencia del siniestro.

De ordinario, el asegurado contrata el seguro marítimo con el asegurador, lo cual lógicamente realiza en su propio nombre y por su propia cuenta e interés, por tanto, funge como contratante y a la vez beneficiario del seguro. Pero puede suceder, y de hecho sucede con frecuencia, que el contrato de seguro marítimo se realice a nombre y por cuenta de una tercera persona, el tomador, en cuyo caso se dice que se ha contratado “a nombre propio y por cuenta ajena”. En adición, el asegurado puede contratar a favor de una tercera persona, el beneficiario. La conexión de estas manifestaciones subjetivas interdependientes con la figura del asegurado, es una práctica habitual en el giro marítimo, por la complejidad de la actividad que se realiza.

²⁴ El comisario de averías es aquella persona que desarrolla las funciones de reconocimiento y valuación de las averías marítimas sean o no gruesas; mientras que el liquidador de averías sería aquel colaborador que tiene encomendada la función de distribuir la avería gruesa.

²⁵ El artículo 9, apartado 1, del Decreto Ley No.263, define a la entidad de seguro como «la persona jurídica, constituida conforme a las leyes de la República de Cuba, dedicada a la comercialización y ejecución de seguros, previamente autorizada por la Superintendencia de Seguros para ejercer como tal, de acuerdo con lo establecido legalmente a estos efectos, y que cuente con patrimonio suficiente en el territorio nacional para responder por las obligaciones que asume».

El beneficiario del seguro es la persona designada en la póliza por el asegurado o por el tomador²⁶ como titular de la indemnización que procede una vez acaecido el siniestro.²⁷

El tomador de seguro es la persona que formaliza el contrato de seguro con el asegurador, por orden o encargo del asegurado, sin tener titularidad alguna sobre los intereses asegurados,²⁸ pues estos le corresponden al asegurado. La presencia del tomador en la relación contractual configura una forma de contratación por cuenta ajena.²⁹ Como contratante, el tomador queda obligado con el asegurador al cumplimiento de los deberes y obligaciones derivados del contrato. Se exceptúan aquellos que por su naturaleza pueda cumplir únicamente el asegurado. La principal obligación que debe satisfacer el tomador es el pago de la prima.

Asimismo, es posible la contratación “a nombre y por cuenta ajena”, lo cual tiene lugar a través de los sujetos mediadores. La mediación en el seguro marítimo la realizan los agentes y los corredores de seguro. Como mediadores al fin, no se consideran parte del contrato, si bien se trata de profesionales del seguro que tienen una peculiar intervención en la concertación y formalización de este negocio jurídico.

Los agentes de seguro, como auténticos representantes de los aseguradores,³⁰ son autorizados por estos para acometer acciones inherentes al desarrollo de su actividad de seguro. Es por ello que pueden y suelen cobrar las primas a determinados asegurados, liquidar los daños derivados de los siniestros, concluir contratos con nuevos clientes, entre otros. No es casuístico que se identifique a los agentes de seguro como una prolongación jurídica de los aseguradores.

Por último, los corredores de seguro actúan en el mercado como meros intermediarios,³¹ ya que se encargan de proveer ofertas de contratos de seguro a las personas que deseen salvaguardar sus intereses de la ocurrencia de algún siniestro, a la postre asegurados, proponiéndole condiciones más o menos favorables en la cobertura del riesgo por el asegurador, en dependencia de la solvencia económica de sus clientes. No son agentes, pues no representan los intereses de ninguna persona. Son profesionales independientes, que cobran una prestación económica por los servicios de gestión, promoción, asesoramiento e intermediación prestados, los que califican como servicios de rigor técnico.

²⁶ A tales efectos, el tomador sigue indicaciones expresas del asegurado.

²⁷ El apartado 4, del artículo 6 del Decreto Ley No.263 lo define como «aquel que es titular de los beneficios del contrato de seguro y que tiene acción directa contra la entidad de seguros, una vez acaecido el siniestro».

²⁸ Este es el sentir del artículo 6, apartado 3, del Decreto Ley No. 263, que al definir la figura del tomador advierte, acertadamente, que es «la persona que no es el titular del interés asegurado, pero contrata el seguro, a nombre de un tercero, con la entidad de seguros».

²⁹ Nuestro Código de Comercio exige que al estipular un seguro marítimo por cuenta de otra persona, que el tomador deje constancia en la póliza del concepto en que contrata, expresando el nombre, apellido y domicilio de la persona por cuya cuenta hace el seguro. *Cfr.* Artículo 738, apartado 3 del Código de Comercio.

³⁰ El negocio jurídico que sirve de base a la relación existente entre agentes de seguro y aseguradores, es el contrato de agencia.

³¹ En este caso la relación jurídica entre corredor y cliente se formaliza a través de un genuino contrato de corretaje mercantil.

2.4.2. Elementos reales

Tradicionalmente se identifican como elementos reales, materiales u objetivos del contrato de seguro marítimo: el objeto o interés asegurado, el riesgo, la prima y la indemnización.

2.4.2.1. Objeto o interés asegurado

El especial interés que tiene el asegurado en protegerse de la suerte que pueden correr sus bienes en el mercado o tráfico jurídico constituye, sin lugar a dudas, el objeto del seguro en general, específicamente, en la modalidad que nos ocupa, son bienes sujetos a los riesgos que entraña la navegación y el comercio marítimos.

Cuando hablamos de objeto o interés asegurado nos referimos a un bien, susceptible de valoración económica,³² que se encuentra amenazado directamente por algún riesgo. En consecuencia, pueden ser objeto del seguro marítimo cualquier interés legítimo sometido a los riesgos de la navegación.

Conforme al ordenamiento jurídico cubano, los bienes que podrán ser objeto de cobertura por el seguro marítimo, son aquellos intereses que presentan mayor importancia en el ramo, dentro de los que se encuentran: el buque, entendido como unidad jurídica, abarcando sus partes constitutivas y pertenencias,³³ las mercancías, siempre que el valor pueda fijarse en la póliza,³⁴ el flete y el beneficio esperado³⁵ y las cantidades dadas a la gruesa.³⁶

En el caso del seguro de buque, llamado “Seguro sobre cuerpos” o más convencionalmente “Seguro de Casco y Máquina”, lo que se salvaguarda es el interés del propietario del buque, o cualquier otro interés que exista sobre el mismo por parte de armadores y fletadores de buques.

El seguro de mercancías o de cargas se relaciona –al decir de Rodrigo URÍA- “a los intereses que pueden existir sobre las mercancías cargadas con la finalidad de transporte”.³⁷ Es válido anotar que conjuntamente con las mercancías cargadas, se aseguraran también sus envases y embalajes, siempre y cuando estos accesorios tengan valor *per se* o contribuyan a incrementar su valor.

Con razón sostiene URÍA que en el seguro de flete “el riesgo está en la posibilidad de que el deudor quede exento de pago por consecuencia de la extinción del crédito. Si

³² El valor del interés asegurado constituye además el límite de la prestación del asegurado, ya que el interés asegurado, al ser susceptible de valoración económica, representa el valor real del interés. Concepto este distinto al de suma asegurada, la que se corresponde con el importe en que el interés asegurable es garantizado por el contrato de seguro.

³³ Cfr., artículo 743, apartados del primero al quinto, en relación con el artículo 745, del Código de Comercio.

³⁴ Cfr., artículo 743, apartado octavo del Código de Comercio.

³⁵ Cfr., artículo 743, apartado séptimo, en relación con los artículos 746, 747 y 748, del Código de Comercio.

³⁶ Cfr., artículo 743, apartado sexto del Código de Comercio.

³⁷ Vid., URÍA, Rodrigo, *op cit.*, p.1185.

en la póliza de fletamento se establece que el flete se paga a todo evento y que no procederá su devolución en caso de siniestro, el naviero porteador no tendrá interés asegurable sobre el flete”.³⁸ Mientras que en el seguro del beneficio probable se cubre el interés relativo a la ganancia que espera obtener el asegurado con la llegada de las mercancías al puerto de destino.³⁹

2.4.2.2. Riesgo

El riesgo es, para el contrato de seguro, la piedra angular, esencial, sobre la cual se articulan las obligaciones de las partes y gira su consumación como contrato, toda vez que el riesgo funge como elemento causal. Manuel BROSETA PONT indica que “el contrato de seguro está íntimamente ligado al riesgo puesto que su finalidad es precisamente prevenir o reparar las consecuencias patrimoniales desfavorables o las necesidades que un riesgo desencadena”.⁴⁰

Según GARRIGUES⁴¹ para que el riesgo sea asegurable, deben confluír las siguientes circunstancias: que sea posible su acaecimiento, que su realización sea incierta (en cuanto al conocimiento de cuándo se producirá, y en cuanto a las circunstancias y magnitudes en que se producirá), que su realización sea fortuita (que no dependa directamente de la voluntad de la persona que soporta los efectos del evento), y por último, que tras su acaecimiento se provoquen daños ostensibles.

Consecuentemente, el riesgo implica incertidumbre, inseguridad, fluctuación, en cuanto a las consecuencias o resultados de una situación, incluso en cuanto al momento preciso en que se va a producir. Normalmente solo son asegurables los riesgos financieros⁴² y los riesgos puros,⁴³ a diferencia de los no financieros y los especulativos.⁴⁴

Los riesgos cubiertos por el seguro marítimo son aquellos que encierran la posibilidad de que por azar, ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima. Es por ello que clasifican como riesgos marítimos tanto los de naturaleza terrestre como los relacionados con la navegación. Además, puede ser cubierto por el seguro marítimo el riesgo derivado de un buque en construcción.

El contrato de seguro marítimo se caracteriza, como apuntábamos *supra*, por el principio de universalidad de riesgos, y no por el principio de especialidad o determinación de riesgos, propio del seguro terrestre. Es por ello que en los seguros marítimos

³⁸ *Ídem.*, p.1186.

³⁹ *Ídem.*, p.1187.

⁴⁰ *Vid.*, BROSETA PONT, Manuel, *op. cit.*, p.863.

⁴¹ *Ídem.*, p.864.

⁴² El riesgo es calificado de financieros cuando es susceptible de valoración económica en términos monetarios.

⁴³ El riesgo puro es aquel que implica una posibilidad de pérdida o que en el mejor de los casos genere una situación en la que no se obtenga ganancia.

⁴⁴ Infieren la posibilidad de ganar algo, ejemplo de esto son los riesgos del negocio, como el precio de productos, la políticas del marketing, etc.

no se cubren riesgos determinados casuísticamente, sino que el asegurador, en principio, soporta la posibilidad de cualquier evento dañoso para el interés del asegurado, haciéndose responsable del pago de la indemnización siempre que concurren alguna de las causas previstas en el artículo 755 del Código de Comercio.⁴⁵

Se puede decir que en nuestro país se ofrece una amplia cobertura de los riesgos inherentes a la navegación y el comercio marítimos, toda vez que a la enumeración exhaustiva contenida en el vigente Código de Comercio en su artículo 755, se incorpora una cláusula genérica en su apartado decimocuarto, la que le permite al asegurador establecer las coberturas que desee y que se ajusten a los intereses de las partes contratantes. Lo anterior no quiere decir que todos los riesgos son asegurables.

Oportunamente, el propio artículo 755 *in fine*, estipula que la responsabilidad del asegurador se detiene o no puede exigirse ante los supuestos de exclusión establecidos de mutuo acuerdo por las partes, las que pueden suprimir de la cobertura alguno o algunos de los riesgos ordinarios de la navegación. La exclusión debe quedar reflejada de manera expresa en la póliza de seguro.⁴⁶ También opera la exclusión en aquellos supuestos señalados expresamente por la ley, ello en virtud del artículo 756⁴⁷ del propio

⁴⁵ Artículo 755. Los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios que los objetos asegurados experimenten por algunas de las causas siguientes:

1ro. Varada o empeño del buque, con rotura o sin ella.

2do. Temporal.

3ro. Naufragio.

4to. Abordaje fortuito.

5to. Cambio de derrota durante el viaje o de buque.

6to. Echazón.

7mo. Fuego o explosión, si aconteciere en mercaderías, tanto a bordo como si estuviesen depositadas en tierra, siempre que se hayan alijado por orden de la Autoridad competente, para reparar el buque o beneficiar el cargamento; o fuego por combustión espontánea en las carboneras de los buques de vapor.

8vo. Apresamiento.

9no. Saqueo.

10mo. Declaración de guerra.

11no. Embargo por orden del Gobierno.

12do. Retención por orden de Potencia extranjera.

13ro. Represalias.

14to. Cualesquiera otros accidentes o riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.

⁴⁶ En las pólizas de seguro marítimo, generalmente las partes excluyen voluntariamente la falta grave del asegurado, es decir, cuando en la producción del siniestro ha mediado el dolo o la negligencia grave del armador o de sus mandatarios o de sus consignatarios. Esta estipulación resuelve en la práctica, en dependencia de la previsión de las partes, una situación que el Código de Comercio no regula preceptivamente, si bien, se puede inferir de los cuatro primeros apartados de artículo 756.

⁴⁷ Artículo 756. No responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan a las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluido en la póliza:

1ro. Cambio voluntario de derrotero de viaje o de buque sin expreso consentimiento de los aseguradores.

2do. Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.

3ro. Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro.

4to. Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento o al conocimiento tomadas por orden de fletantes, cargadores y fletadores.

5to. Baratería del patrón, a no ser que fuera objeto del seguro.

6to. Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.

7mo. Falta de los documentos prescritos en este Código, en las Ordenanzas y Reglamentos de marina o de navegación, u omisiones de otra clase del Capitán, en contravención de las disposiciones administrativas, a no ser que se haya tomado a cargo del asegurador la baratería del patrón.

cuerpo legal. Además, existen riesgos marítimos que por sus características, las compañías de seguros no los cubren, los que son asumidos por otros sujetos, por ejemplo, por los Clubes de Protección e Indemnización, como veremos más adelante.

2.4.2.3. Prima

La prima no es más que la aportación económica que debe satisfacer el contratante del seguro al asegurador en concepto de contraprestación por la cobertura de riesgo que este le ofrece. El pago de la prima al asegurador constituye entonces la principal obligación del contratante, sea el propio asegurado o el tomador, de tal suerte que si esta no se cumple, o sea, si no se satisface en su tiempo y forma, el asegurador puede eliminar la cobertura de los riesgos y en caso de que acontezca algún siniestro no cumplir con su obligación característica, que es el pago de la indemnización.

Las bases para la determinación de la prima, así como su cuantificación deben constar en la póliza de seguro. Usualmente el valor de la prima se fija aplicando la tarifa comercial del seguro⁴⁸ –previamente convenida por las partes- al valor asegurado de la mercancía.

2.4.2.4. Indemnización

La realización del siniestro engendra para el asegurador la obligación de indemnizar al asegurado los daños que han sufridos los intereses asegurados. Se trata de una obligación que implica la entrega de una suma de dinero, que solo puede ser satisfecha cuando acontece algunos de los riesgos marítimos previstos en la póliza.

El cumplimiento de obligación indemnizatoria en el seguro marítimo tiene la peculiaridad de ofrecer dos medios distintos para regular y liquidar la indemnización al asegurado: uno, semejante al que se sigue en toda clase de seguros, lo que se conoce como acción de avería, y el otro propio y exclusivo del seguro marítimo, que es el abandono, el que queda circunscrito a los denominados siniestros mayores. La elección de uno u otro mecanismo dependen de la voluntad de los aseguradores, y siempre que las condiciones del siniestro lo permitan.

2.4.3. Elementos formales

Como señalábamos con anterioridad, el contrato de seguro marítimo tiene un carácter eminentemente formal, lo cual se colige de lo dispuesto por el artículo 737 del Código de Comercio. La forma escrita en el contrato tiene carácter constitutivo del acto, por tanto, tiene un papel *ad solemnitatem*, cuya inobservancia da al traste con la

En cualquiera de estos casos, los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubieren empezado a correr el riesgo.

⁴⁸ La tarifa comercial del seguro o tarifa de la prima del seguro, es un porcentaje que se calcula sumando los índices de siniestro, de gastos de la administración y ganancias del asegurador. Por otro lado, se ha señalado que el índice para gastos de la administración y ganancias del asegurador debe quedar incluido en la tarifa que paga el asegurado para que el asegurador pueda resarcirse, siendo también necesario considerar un por ciento para las ganancias del asegurador.

existencia y validez del contrato, pues no se ha observado en la concertación del contrato, un requisito de carácter esencial.

La póliza de seguro es el documento que le imprime tal naturaleza a este contrato.⁴⁹ Consecuentemente, su adopción acredita la validez del negocio jurídico estipulado entre asegurado y asegurador. En la póliza de seguro las partes deben consignar, además de los pactos, cláusulas y condiciones convenidas, sus datos generales y otros particulares que se establecen en el artículo 738 del Código de Comercio como requisitos,⁵⁰ que no son más que indicaciones que en el orden formal son necesarias para dar cumplimiento o ejecutar el contrato en cuestión.

3. Los Clubs de Protección e Indemnización como parte de los seguros marítimos

3.1. Antecedentes históricos

A principios del siglo XVIII en Inglaterra se aprobó una la Ley⁵¹ que concedía el monopolio del Seguro de Casco a dos Compañías ubicadas en Londres, “*London Assurance*” y “*The Royal Exchange*” y a miembros individuales del *Lloyd’s*. Consecuentemente, no le era permitido a ninguna otra compañía, proveer esta cobertura, lo que obligó a los armadores a suscribir sus seguros solo con estas entidades sin que pudieran ejercer influencia alguna sobre las tarifas que le eran aplicadas.

La entrada en vigor de la norma antes citada imponía mayores responsabilidades a los armadores quienes recurrieron a clubes mutualistas para aunar fuerzas, comenzando a asegurarse entre ellos sobre bases mutuales. En 1855 surge el primer Club de Responsabilidad que se llamó “*The Shipowners Mutual Protection Society*”, para cubrir responsabilidades no cubiertas por los Aseguradores de Casco.⁵²

Inicialmente los Clubs se concibieron como mutuas protectoras de los armadores por los daños que sufrían las embarcaciones, de ahí que los primeros Clubs se denominaran Clubs Mutualistas de Casco. No es hasta mediados del siglo XIX que se extendió a la indemnización de los armadores por la responsabilidad de daños a las cargas, las personas o al medio ambiente.

En 1899 surge el Grupo Internacional de los Clubs de Protección e Indemnización el cual se mantiene vigente, integrado por 15 Clubs radicados su mayor parte en Londres. Con el desarrollo del comercio marítimo a inicios del siglo XX, ya una gran cantidad de regiones crean sus propios Clubs como son los países Asiáticos y Escandinavos.

⁴⁹ Cfr. Artículo 737 del Código de Comercio.

⁵⁰ Para ampliar más sobre el tema consúltese el artículo 738 del Código de Comercio.

⁵¹ La Ley de referencia es la *Monopoly Act* también conocida como *Bubble Act* cuya promulgación se produjo en el año 1720.

⁵² Para mayor información sobre el tema consúltese: HILL PRADOS, María Concepción, *Los Clubs de Protección e Indemnización en el campo del seguro marítimo*, 1ª ed., Ed. Bosch, Barcelona, 1992, p. 40-43; GONZÁLEZ HEVIA, Raúl, *Manual de Seguro Marítimo*, 1ª ed., Editorial MAPFRE, Madrid, 1966, p.109; ESTEVA DE LA TORRE, José Luis, “El seguro de las responsabilidades y perjuicios del naviero” en *Revista Española de Derecho Marítimo*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Año 1966 – 1967, pp. 25-27.

En la región del continente americano no fueron adoptadas las formas mutualistas de seguro hasta fechas más recientes. Actualmente, en América del Norte está operando en los Estados Unidos el “*American Club*”.⁵³ La zona de Centroamérica y el Caribe solo tiene oficinas subordinadas a estas instituciones pero no tienen sus propios Clubs pues los armadores y fletadores siguen confiando en las grandes potencias.

3.2. El mutualismo como principio básico de funcionamiento de los Clubs

El seguro de Protección e Indemnización es ofrecido por una asociación de ayuda mutua en la que el asegurado, es a su vez, asegurador de sus propios riesgos y acepta previamente compartir la suerte de los demás socios. Se funda en el principio mutualista donde cada miembro paga una cuota que será su contribución al fondo para cubrir las pérdidas producidas por la ocurrencia de los riesgos contra los cuales se protegen entre ellos. La mutualidad tiene como premisa el principio de no ganancia.

Los miembros asociados a los Clubs mutualistas deben todos los años renovar sus pólizas, manteniendo los términos pactados o introduciendo nuevos riesgos. La renovación de las pólizas se realiza indefectiblemente el 20 de febrero de cada año, ya que es el momento en que tradicionalmente el Mar Báltico quedaba libre de hielos y se consideraba seguro para la navegación siendo esta una peculiaridad de los P & I.

Al inicio de la renovación se establece la prima a pagar, momento en el que se hace un pago inicial, llamado *advance call*, debiendo pagar en el resto del año póliza las cuantías restantes. Durante la vigencia de la póliza pueden hacerse cobros de prima adicionales, *additional call*, condicionado por la aparición de nuevos riesgos, las indemnizaciones realizadas y/o las reclamaciones pendientes de pago de los años pólizas abiertos en sus registros contables. Asimismo, en el caso de que un asegurado desee cancelar su cobertura se hacen llamadas de liberación o *release call*.

3.3. La organización interna

Para su funcionamiento los Clubs de P & I cuentan con tres estructuras que tienen a su cargo el desarrollo de la actividad. Operan de una manera similar a las sociedades mercantiles capitalistas, distinguiéndose una estructura con poderes decisorios y otras dos ejecutivas, teniendo éstas últimas diferente alcance. Su denominación y funciones son:

- **Directores:** Al ser una asociación mutualista son elegidos por los propios miembros por un término de tres años. No son personas ajenas a la mutua, sino que trata de miembros propuestos y escogidos por mayoría. Su composición refleja la membresía, bandera, tipos de buques, comercio y tamaño de las flotas del Club. Tienen dentro de su responsabilidad el diseño de la política del Club tales como las coberturas a ofrecer a sus miembros, el establecimiento de los niveles de primas y reservas

⁵³ Fundado en el año 1917.

necesarias, la aceptación de reclamaciones sometidas a su discreción, la forma de inversión de los fondos del Club, así como otros asuntos referentes a la conducción general de los negocios de este.

- **Administradores:** Designados por los Directores pueden ser empleados del Club o entidades legales independientes formadas como compañías o sociedades contratadas a estos efectos. Son responsables de implementar las políticas trazadas por la Junta de Directores y de la conducción diaria de los negocios del Club de acuerdo a las instrucciones de estos. Entre sus facultades se encuentra la designación de los corresponsales.

- **Corresponsales:** Se encuentran ubicados en los principales puertos del mundo, estando encargados de atender y asesorar legal y comercialmente a los miembros cuando son requeridos. Los corresponsales tienen una vasta experiencia en el manejo de los asuntos de P&I a nivel local.

3.4. Riesgos cubiertos por los Clubes

3.4.1. Coberturas para los armadores

- Pérdidas o daños causados por colisión con otro buque: En las responsabilidades derivadas por colisión con otro buque encontramos la pérdida o daño producido por la propia colisión, el daño a la carga transportada, la demora o pérdida de alquiler, los gastos de Avería Gruesa y salvamento del otro buque.

- Choque contra objetos fijos o flotantes: Aún y cuando los daños causados a muelles o diques son los más frecuentes, las reclamaciones más costosas están relacionadas con daños a otros objetos que van desde redes de pesca y su aparejo, hasta cables telefónicos y otras instalaciones submarinas.

- Responsabilidades derivadas de la contaminación de las aguas por hidrocarburos (Oil Pollution): Están cubiertas las reclamaciones producidas por la contaminación de las aguas a consecuencia de descarga o escape del buque de hidrocarburos o cualquier otra sustancia contaminante. En la actualidad todavía hay navieros que no han interiorizado que echar basura al mar también produce contaminación y que las multas por estas acciones son sumamente elevadas.

- Responsabilidades, costos y gastos en relación con la carga transportada: Parte de la responsabilidad del naviero, ante cualquier reclamación, demostrar que su buque esta en condiciones de navegabilidad con lo cual puede transportar adecuadamente la mercancía. Hay diversas defensas disponibles para rechazar las reclamaciones por pérdida o daño a la carga, pero si el naviero es considerado responsable del daño o pérdida en cuestión, dicha responsabilidad estará cubierta.

- Reclamaciones por lesión corporal, enfermedad y muerte en relación con tripulantes, terceros y pasajeros: Estas responsabilidades están recogidas en los contratos de enrolo, o pueden venir impuestas por Ley como los accidentes de trabajo que involucren la muerte o invalidez temporal o permanente del marino, gastos de

repatriación y sustitución de marineros accidentados o enfermos, gastos médicos, de hospitalización y/o funerales.

Es tercero cualquier otra persona que se encuentre a bordo, o en la proximidad del buque asegurado en relación con las operaciones que se encuentre realizando. Se incluyen dentro de este concepto los estibadores, prácticos, inspectores aduanales o de otro tipo, así como a todas las personas que en la práctica marinera se involucran en las operaciones de un buque.

En cuanto a los pasajeros, esta cobertura se ofrece fundamentalmente tanto a los buques de pasaje como a los *ferries*, y cubre las reclamaciones de los pasajeros derivadas de accidentes marítimos o de los servicios que el naviero se ha obligado a prestar de acuerdo con el contrato de pasaje.

▪ Contribuciones a la Avería Gruesa, recargos especiales o remuneración de los salvadores: Se cubre la proporción de los gastos de Avería Gruesa, recargos especiales o de salvamento al cual tuviera derecho el armador de reclamar de la carga y que no son legalmente recobrables en virtud de una ruptura del contrato de transportación.

▪ Gastos de cuarentena y desinfección: Cuando una enfermedad infecciosa aparece en el buque, es casi seguro que este quedará obligado a permanecer en cuarentena y los gastos de combustible, seguro, salarios, pertrechos y puerto, incurridos en relación con esta cuarentena podrán recuperarse del Club.

▪ Gastos de cambio de derrota por polizones, desertores, refugiados y salvamento de vidas: En la actualidad, el número de reclamaciones relacionadas con el salvamento de vidas y con los polizones, es cada vez mayor. Los gastos incurridos durante el desvío del buque en el salvamento de vidas humanas o los realizados para repatriar polizones, están cubiertos por el seguro de P & I.

▪ Responsabilidades derivadas de contratos de remolque: En ocasiones, aunque el daño haya sido claramente causado por la negligencia del remolcador y el buque no tenga ninguna culpa, se da la circunstancia de que el naviero es el que tiene que pagar los daños que se hayan podido causar por estar así estipulado en el contrato de remolque. La responsabilidad en que pueda incurrirse como consecuencia de estos contratos de remolque en las maniobras de entrada y salida de puertos u otra actividad de remolque, es posible asegurarla con el Club de P & I.

▪ Gastos por remoción y/o señalización de los restos de un buque hundido: Si el buque se hunde, o sufre una pérdida total constructiva, el Club cargará con los gastos ocasionados por la retirada de los restos de dicho buque. Hoy en día, todo está minuciosamente regulado, los gobiernos y autoridades locales son reacios a aceptar que buques accidentados sean abandonados o queden hundidos donde puedan crear un peligro para la navegación. La remoción de estos restos suele involucrar cuantiosas sumas de dinero.

▪ Multas y otras penalizaciones: Las multas que puedan recaer sobre un buque asegurado o sobre las personas que se encuentren a bordo del mismo están relacionadas con las siguientes reclamaciones: contrabando realizado por tripulantes; incumplimiento de reglas de la navegación que los distintos gobiernos han ido imponiendo; se incluyen también las multas aduanales por irregularidades en la documentación que ampara la carga o los pasajeros, multas de las autoridades de inmigración, multas por contaminación de las aguas, entre otras.

3.4.2. Cobertura Especial para fletadores

▪ Responsabilidad legal y/o contractual de indemnizar al armador por los riesgos cubiertos mencionados anteriormente: Los fletadores se pueden ver expuestos a responsabilidades a las cuales se expone un armador, principalmente por daños y/o pérdidas a la carga transportada a bordo del buque; sin embargo, ocasionalmente están expuestos a responsabilidades por lesiones de tripulantes, colisión, daños a propiedades en tierra, contaminación, etc., ya que la mayoría de las veces la tripulación es del armador.

▪ Responsabilidad como fletador a la contribución por Avería Gruesa, salvamento o gastos de salvamento en relación con el flete.

▪ Responsabilidad legal y/o contractual por daños o pérdidas del buque fletado: El fletador es quien suministra el combustible y un daño a la máquina del buque por un combustible inadecuado estaría cubierto.

▪ Pérdida o daño de los combustibles y suministros del fletador.

▪ Responsabilidades por contaminación en su condición de propietario de la carga. Cuando el fletador sea propietario de la carga y esta se vierte, derrama o por algún motivo provoca contaminación medioambiental, la responsabilidad en la que incurre es cubierta por el Club de P & I.

3.4.3. Otras coberturas

Existen otras coberturas que no se incluyen en las pólizas que suscriben los miembros sino que están contenidas en los contratos de enrolo o que pueden venir impuestas por Ley:

▪ Accidentes de trabajo que involucran la muerte o invalidez temporal o permanente del mariner: En este tipo de seguro al firmar el Contrato de Enrolo es obligatorio incluir las indemnizaciones que se les pagará a los tripulantes en caso de accidente. Tanto la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) son fieles veladores del cumplimiento de esta cobertura.

▪ Gastos de repatriación y sustitución de marineros accidentados o enfermos: También están incluidas en los Contratos de Enrolo y son de estricto cumplimiento entre las partes.

▪ Gastos médicos, de hospitalización y/o funerales: Están contenidas en las coberturas y se aplican una vez que haya ocurrido el hecho.

5. El *paid to be paid*

El *paid to be paid* constituye una regla esencial para el seguro de protección e indemnización. De conformidad con la misma el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, después que este último ha satisfecho su obligación frente a la víctima. En consecuencia, el armador deberá satisfacer su deuda con el tercero para poder exigir al Club de P & I el reembolso de lo que ha pagado.

No obstante, en la práctica, ante determinadas circunstancias y de modo excepcional, los Clubs de P & I obvian dicha regla y pagan sin que el miembro responsable haya indemnizado al tercero. En todo caso, la no aplicación de la regla es un acto discrecional de los directores del Club. De manera general se consideran como excepciones:

▪ **Preferencia de arreglo amigable:** se aplica en los casos en que se valora como más beneficioso para el Club realizar el desembolso antes de iniciar un proceso contencioso o arbitral.

▪ **Otorgamiento de aval por parte del Club:** implica el pago de una fianza por parte del Club para evitar el embargo del buque por parte del tercero. Estas pueden emitirse a través de una Carta de Garantía que en la mayoría de los casos es más que suficiente (LOU) o a través de una cuenta plica (*escrow account*). Se estima que el pago de la fianza opera como una renuncia al pago previo.

▪ **Reclamaciones que pueden conducir a la quiebra del miembro responsable:** es una excepción que responde a la propia esencia de protección y ayuda mutua de los Clubs de P & I.

▪ **Coberturas de los seguros obligatorios:** se trata de los seguros relativos a la contaminación del mar reconocidos en los convenios internacionales, en estos casos las sumas indemnizatorias suelen ser muy altas y, por tanto, excesivamente onerosas para el responsable.

3.6. Naturaleza jurídica de la cobertura ofrecida por los Clubs de P & I

Doctrinalmente se debate sobre naturaleza de la cobertura que ofrecen los Clubs. Si bien se reconoce como un seguro marítimo de responsabilidad, no son pocos los autores que plantean se trata de una especie dentro de estos, identificándolo como un seguro de indemnización.⁵⁴

⁵⁴ LINAZA LA CALLE, JAVIER, "La acción directa en el seguro de protección e indemnización. En torno a la Sentencia de la sala 1ª del Tribunal Supremo de 2 de Julio de 2003", en *Revista Jurídica Española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía La Ley*, No. 5, 2003, pp. 1787-1793; TOMASELLO HART, Leslie, "La acción directa en el régimen jurídico de la

El punto de conexión entre uno y otro radica en que no se cubren los daños directos que pueden sufrir las personas o los bienes, en nuestro caso como parte de la aventura marítima, sino la responsabilidad que tiene determinado sujeto en la ocurrencia de dichos daños que afectan a terceros. Lo que parecer ser el elemento distintivo es que el beneficiario del seguro en los casos de seguro de responsabilidad es la víctima, que cobra la indemnización pactada entre el asegurado, responsable del daño, y la entidad aseguradora. En sentido contrario, el seguro de indemnización opera respecto al responsable del daño, siendo requisito para el cobro de la indemnización, el pago previo a la víctima.

Como puede observarse, uno y otro constituyen una forma de protección del patrimonio del asegurado por los daños por él causado a terceros. No obstante, el sistema para hacer efectiva dicha protección no es el mismo. En el seguro de responsabilidad el patrimonio del asegurado nunca se ve disminuido al no verse obligado a realizar un desembolso a favor del tercero perjudicado. En cambio, el seguro indemnizatorio opera como un mecanismo de reparación, ya que la entidad aseguradora, en este caso el Club de P & I, exige el pago efectivo a la víctima, lo que implica, aunque temporalmente, una reducción patrimonial. Al respecto RADOVICH en sus estudios concluye que: “...el previo pago por parte del asegurado resulta esencial en esta modalidad por constituir el empobrecimiento a reparar”.⁵⁵

Pese a las diferencias citadas coincidimos con le sector de la doctrina que sostiene que el seguro de indemnización es en esencia un seguro de responsabilidad. No puede perderse de vista que el objetivo de esta clase de seguros es salvaguardar al asegurado por la afectación patrimonial que supone la indemnización que debe pagar por su actuación dañosa al tercero perjudicado. La condición del pago previo debe entenderse como una condición para hacer efectivo el pago que no elimina la obligación de la entidad aseguradora, lo cual no afecta la naturaleza de los seguros de responsabilidad.

LINAZA LA CALLE es uno de los autores que se afilia a este criterio concluyendo que: “...el seguro de P & I no es en esencia un seguro distinto al de responsabilidad civil, sino que contiene una cláusula contractual (pago previo) que responde a una concepción de seguro de responsabilidad primitiva, y que sin embargo no por ello puede dejar de obviar la aplicación de la actual concepción de esta modalidad de seguro”.⁵⁶

4. Seguro a Prima Fija vs. Seguro Mutuo

La primera diferencia entre ambas formas descansa en la naturaleza de la entidad que brinda la cobertura y los fines que persiguen. En los seguros mutuales no existen intereses contrapuestos entre asegurador y asegurado. Los sujetos expuestos a los riesgos se agrupan en una colectividad para soportar los perjuicios económicos

contaminación marina”, en www.aidachile.cl/revistas/-revista13/acciondirecregim.doc, consultado el 15 de octubre de 2004. CLAVERO TERNERO, MANUEL, *Clubs de P&I*, 1ª ed., Ed. IEEM, Madrid, 1992, p.501.

⁵⁵ RADOVICH, JORGE, *Curso de seguros en el comercio exterior*, 1ª ed., Ed. Ad. Hoc., Buenos Aires, Argentina, 1999, pp. 346-347.

⁵⁶ LINAZA LA CALLE, JAVIER, *op. cit.*, p. 1791.

derivadas de la navegación y el comercio marítimo, teniendo como fondo sus aportes o contribuciones. No persigue la Asociación la obtención de ganancia sino la protección mutua de los miembros.

Contrario sensu, en los seguros a prima fija la entidad aseguradora es un sujeto económico con fines de lucro. Los intereses entre el asegurador y asegurado son contrapuestos. El asegurado está obligado al pago de una prima previamente fijada, la que varía en dependencia del riesgo cubierto y las posibilidades reales de ocurrencia, de tal suerte que le quede a la aseguradora un margen de ganancia.

El asegurador es el sujeto directamente afectado por el alea en los seguros de prima fija, en tanto que el asegurado se limita al pago de la prima desvinculándose de los perjuicios derivados de la ocurrencia del riesgo, los que son soportados por el asegurador. Sin embargo, en los seguros mutuales la puesta en común del riesgo no elimina el alea para los miembros.

En los seguros mutuales los miembros no están sujetos al pago de una prima fija sino que –como se ha explicado– pagan una contribución al inicio de la renovación que puede variar de un año y otro, e incluso incrementarse en el propio transcurso del año póliza en dependencia de la cuantía de los daños que se produzcan. En cambio en los seguros a prima fija sí se paga una cantidad previamente pactada que es, en principio, invariable. La variabilidad en el caso de las mutuas no solo se manifiesta en el pago de la contribución sino que también afecta la indemnización en los siniestros.

Por último, aflora como una diferencia en el ámbito marítimo, la exigencia del pago previo. Los seguros a prima fija pueden cubrir también seguros de responsabilidad, sin embargo, en tales casos no se exige desembolso alguno por parte del asegurado, exigencia que –como ya se ha planteado– es requisito para los Clubs de P & I como manifestación de los seguros mutuales.

5. Comentarios Finales

Las ideas hasta aquí expuestas constituyen un acercamiento a uno de los temas más importantes dentro del Derecho Marítimo. Como indicamos con anterioridad, el comercio marítimo sería un imposible sin la existencia del seguro, siendo casi un condicionante básico para su existencia. Ninguna persona pondría su patrimonio en la empresa marítima sin contar con una protección frente a los riesgos que la misma entraña.

El presente trabajo evidencia que a pesar de la especialidad y tradicionalismo de la rama marítima, donde la costumbres tiene un lugar predominante como fuente del Derecho, el estudio de sus instituciones no escapa de los debates teóricos. El tema abordado no está agotado, hay aspectos importantes, como la posibilidad del ejercicio de la acción directa que requiere de estudios posteriores: ese es nuestro reto.

6. Bibliografía

I. Fuentes Doctrinales:

ABREU FERNÁNDEZ, Alberto, *Fundamentos de Derecho Marítimo y Comercial*, 1ª ed., Ed. ENPES, La Habana, 1990; **ALVAREZ BOUDET, Bernardino, Ana Deysi SÁNCHEZ LEYVA y Francisco MARQUES GRANDA**, *Derecho Marítimo*, 1ª ed., Ed. ENPES, La Habana, 1986; **ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio**, *Curso de Derecho Marítimo*, 1ª ed., Ed. BOSCH, Barcelona, 2001; **BROSETA PONT, Manuel**, *Manual de Derecho Mercantil*, 10ª ed., Ed. TECNOS, Madrid, 1994; **BROWN, Robert H.**, *Dictionary of Marine Insurance. Terms and Clauses*, 5th edition, London, 1989; **CLAVERO TERNERO, Manuel**, *Clubs de P&I*, 1ª ed., Ed. IEEM, Madrid, 1992; **DE CASTRO Y BRAVO, Federico**, *El negocio jurídico*, Editorial Civitas S.A., Madrid, 1985; **DIEZ-PICAZO, Luis y Antonio GULLÓN**, *Sistema de Derecho Civil*, volumen II, sexta edición, Editorial Tecnos S.A., 1992; **ESTEVA DE LA TORRE, José Luis**, “El seguro de las responsabilidades del naviero”, en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1966 –1967; **FARIÑA, Francisco**, *Derecho Comercial Marítimo*, tomo IV, segunda edición ampliada, Barcelona, 1956; **FERNÁNDEZ, José Carlos**, *Elementos de Derecho Mercantil*, 1ª ed., Ed. EUROLOX, Madrid, 1996; **FERNÁNDEZ, José Luis**, *Elementos de Derecho Mercantil*, 1ª. Ed., Ed. DEUSTO, Bilbao, 1994; **FERREIRO, Sonia**, “Seguro Marítimo”, en *Transporte Internacional*, en <http://transporteinternacional.blo-gspot.com/2006/11/seguro-maritimo.html>, consultado el 19 de enero de 2011, 9:25 am.; **GARRIGUES, Joaquín**, *Curso de Derecho Mercantil*, tomo I y tomo II, 6ª ed., Ed. Aguirre, Madrid, 1993; **GONZÁLEZ HEVIA, Raúl**, *Manual de Seguro Marítimo*, 1ª ed., Editorial MAPFRE, Madrid, 1966; **HAZELWOOD, Steven J.**, *P&I Clubs: law and practice*, 2ª ed., Lloyd’s of London Press Ltd., Londres, 1994; **HEALY, Nicholas J. y David J. SHARPE**, *Cases and materials on admiralty*, 3ª ed., Ed. American Casebooks Series, West Group, St. Paul, MINN, 1999; **HERNÁNDEZ YZAL, Santiago**, *Derecho Marítimo II*, 1ª ed., Ed. Cadí, Barcelona, 1969; **HILL PRADOS, María Concepción**, *Los Clubs de Protección e Indemnización en el campo del Seguro Marítimo*, 1ª ed., Ed. BOSCH, Barcelona, 1999; **LINAZA LA CALLE, Javier**, “La acción directa en el seguro de protección e indemnización: en torno a la sentencia de la sala 1ª del tribunal supremo de 2 de julio de 2003”, en *Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía LA LEY*, No.5, 2003; **OJEDA RODRÍGUEZ, Nancy de la Caridad** (coordinadora), et al, *Derecho de Contratos*, tomo I *Teoría General del Contrato*, Editorial Félix Varela, La Habana, 2003; **POLAND, Simon y Tony ROTH**, *Gard handbook on P & I insurance*, Publicado GARD, 1996; **RADOVICH, Jorge**, *Curso de seguros en el comercio exterior*, 1ª ed., Ed. Ad. Hoc., Buenos Aires, Argentina, 1999; **RAPA ALVAREZ, Vicente**, *Manual de Obligaciones y Contratos*, segunda parte, Facultad de Derecho, Universidad de La Habana, La Habana, 1991; **RUIZ SOROA, José María y José Luis GABALDÓN GARCÍA**, *Manual de Derecho de la Navegación*, 1ª ed. Ed. Marcial Pons, Madrid, 1999; **RUIZ DE VELASCO Y DEL VALLE, Adolfo**, *Manual de Derecho Mercantil*, 1ª ed., Ed. DEUSTO S.A., Bilbao, s.f.; **SÁNCHEZ CALERO, Fernando**, *Instituciones del Derecho Mercantil*, tomo I y tomo II, 1ª ed., Ed. de Derecho Reunidas, Madrid, 1994; **SCIALOJA, Antonio**, *Sistema de Derecho de la Navegación*, 1ª. Ed., Ed. Boch y Cía. Editores, Chile, 1950; **TOMASELLO HART, Leslie**, “La acción directa en el régimen jurídico de la contaminación marina”, en www.aidachile.cl/revistas/revista-13/acciondirecteregim.doc, consultado el 15 de octubre de 2004, 2:34 pm.; **TOMASELLO HART, Leslie**, “El seguro de P & I (protección e indem-

nización) como seguro de indemnización y la acción directa en contra del asegurador”, en www.aidachile.cl/revistas/revista%2016/elsegurodepi.doc, consultado el 15 de octubre de 2004, 3:05 pm.; **URÍA, Rodrigo**, *Derecho Mercantil*, 24ª ed., Ed. Jurídicas Marcial Pons, Madrid, 1997; **VICENT CHULÍA, Francisco**, *Introducción al Derecho Mercantil*, 10ª ed., Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 1997; **WAJNTRAUB, Javier H., Sebastián PICASSO y Juan M. ALTERINI** (coordinadores), *Instituciones De Derecho Privado Moderno*, Editorial LexisNexis - Abeledo-Perrot, Argentina, 2001.

II. Fuentes Legales:

Código de Comercio actualizado, aprobado en España en 1885 y extendido a Cuba por el Real Decreto de 28 de enero de 1886, en su condición de Provincia Ultramarina, Editorial Félix Varela, La Habana, Cuba, 1998; Ley No.59, **Código Civil**, publicada en la Gaceta Oficial Extraordinaria No. 9, de octubre de 1987; Decreto Ley No.263 **Del Contrato de Seguro**, publicado en Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5, del 26 de enero de 2009.

III. Sitios webs consultados:

<http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/11/seguro-maritimo.html>, consultado el 19 de enero de 2011, 8:43 am.

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/poliza-de-seguro-maritimo/poliza-de-seguro-maritimo.htm>, consultado el 19 de enero de 2011, 8:12 am.

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/poliza-y-documentacion-del-contrato-de-seguro/poliza-y-documentacion-del-contrato-de-seguro.htm>, consultado el 19 de enero de 2011, 10:24 am.

http://www.aduananews.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=703:seguros-maritimos-introduccion-a-los-clubes-de-protection-and-indemnityq&catid=41:archivo-doctrinas&Itemid=54, consultado el 19 de enero de 2011, 8:06 am.