



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

**EL SEGURO MARÍTIMO. ANÁLISIS Y CAMBIOS
LEGISLATIVOS.**

Autor: Paula Álvarez Andonegui

5º E3 A

Área de Derecho Mercantil

Tutor: Abel Benito Veiga Copo

Madrid

Abril 2019

Resumen

A lo largo de este trabajo he realizado un análisis de tres aspectos importantes relacionados con el contrato de seguro marítimo. En primer lugar, he definido este contrato y he hecho referencia a los elementos que lo componen. En segundo lugar, me he centrado en los principales ramos y sus coberturas. Y, para concluir, he explicado los dos cambios introducidos con la nueva regulación de este contrato que han tenido un mayor impacto en la práctica.

Palabras clave

Acción directa, cobertura, contrato de seguro marítimo, interés asegurado, Ley de Navegación Marítima, limitación de responsabilidad, póliza y Protección e Indemnización (P&I).

Abstract

Throughout this work I have carried out an analysis of three important aspects related to the maritime insurance contract. Firstly, I defined this contract and referred to the elements that compose it. Secondly, I focused on the main branches and their covers. And, in conclusion, I explained the two changes introduced by the new regulation of this contract that have had the greatest impact in practice.

Key words

Direct action, cover, maritime insurance contract, insured interest, Ley de Navegación Marítima, limitation of liability, policy and Protection and Indemnity (P&I).

ÍNDICE

1. Listado de abreviaturas.....	6
2. Introducción	7
3. El contrato de seguro marítimo	8
3.1. Definición y regulación	8
3.2. Elementos personales del contrato de seguro	10
3.2.1. Asegurador	10
3.2.2. Tomador y asegurado	11
3.3. Elementos formales del contrato.....	12
3.3.1. La proposición	12
3.3.2. La póliza	12
3.3.2.1. Clases de Pólizas	13
3.3.2.2. Por su objeto.....	13
3.3.2.3. Por viaje y por tiempo	14
3.4. Elementos reales del contrato de seguro marítimo	16
3.4.1. El interés del seguro	16
3.4.2. El valor asegurado	19
3.4.2.1. Valor asegurable.....	19
3.4.2.2. Suma o Valor asegurado	19
3.4.3. Riesgos asegurados.....	20
4. Ramos: casco y máquina, mercancías, P&I	23
4.1. Casco y máquina	23
4.1.1. Modalidad.....	23
4.1.2. Características.....	24
4.1.3. Riesgos “especiales” incluidos y excluidos.....	25

4.1.4.	Coberturas: Institute Time Clauses - Hulls 1.10.83	30
4.2.	Mercancías	41
4.2.1.	Coberturas.....	42
4.3.	P&I.....	49
4.3.1.	Clubs de P&I	49
4.3.2.	Coberturas.....	50
4.3.3.	Caso Prestige	56
5.	Ley de Navegación Marítima 2014: principales cambios tras su entrada en vigor.	59
5.1.	Limitaciones de responsabilidad y convenios internacionales	60
5.1.1.	Titulares del derecho de limitación de responsabilidad.....	61
5.1.2.	Reclamaciones limitables y no limitables.	62
5.1.3.	Límite de las reclamaciones	64
5.1.4.	Plazo para ejercitar el derecho.....	65
5.2.	Introducción de la acción directa.	65
6.	Conclusiones	69

1. LISTADO DE ABREVIATURAS

AEDM	Asociación Española de Derecho Marítimo
Bruselas 1924	Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 25 de Agosto de 1924.
Bruselas 1957	Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957, relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buque que navegan por alta mar.
CCom	Código de Comercio de 22 de agosto de 1985
DEG	Derecho Especial de Giro
FIDAC:	Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos
I.L.U.	Instituto de Aseguradores de Londres
ICC	Institute Cargo Clauses
IMO	Organización Marítima Internacional
ITC	Institute Time Clauses – Hulls (1.10.83)
LCS	Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro
LECrim	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LNM	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima
Londres 1976	Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo.
LOSSEAR	Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras.
M.I.A.	Marine Insurance Act 1906
Protocolo de Londres	Protocolo que enmienda el Convenio sobre la limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996.
P	Página
P.P.	Páginas
S.S.	Siguientes

2. INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo realizaremos un análisis del contrato de seguro marítimo. En primer lugar (**Apartado 3**), definiremos el mismo y hablaremos sobre la ley que lo regula. A su vez, explicaremos los distintos elementos que lo componen, es decir, los elementos personales, formales y reales o materiales.

A continuación (**Apartado 4**), analizaremos cada uno de los ramos principales del seguro marítimo. Haremos referencia al seguro de casco y máquina, de mercancía y de P&I. Incluiremos en este apartado una descripción de cada uno de ellos, así como sus coberturas. Por último, en relación al seguro de P&I, comentaremos la reciente sentencia del caso Prestige.

Dados los recientes cambios legislativos, en el siguiente punto (**Apartado 5**) explicaremos los principales cambios que se han dado tras la entrada en vigor de la nueva Ley de Navegación Marítima del año 2014. En concreto nos centraremos en la nueva manera en la que se regula la limitación de responsabilidad, así como en la introducción de la acción directa.

Para concluir (**Apartado 6**), haremos una reflexión sobre todos los aspectos tratados a lo largo del presente trabajo.

3. EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

3.1. Definición y regulación

El contrato de seguro, en general, aparece definido en el artículo 1 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, reguladora del Contrato de Seguro (“LCS”)¹, en virtud del cual se trata de aquel contrato “por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas”.

A pesar de que los seguros marítimos pueden encajar en esta definición, esa no era la intención que se tenía a la hora de redactarla. Esto se debe a que, los seguros marítimos siempre han tenido una regulación especial. Hasta el año 2014, el contrato de seguro marítimo aparecía regulado en el Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 (“CCom”)², lo que cambiaría con la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (“LNM”)³. Sin embargo, debemos tener en cuenta que la LCS se aplicará de forma supletoria para aquellas cuestiones que no queden reguladas por la LNM.

Por lo tanto, debemos preguntarnos, ¿en qué se diferencia el seguro marítimo de los demás tipos de seguro? Pues bien, la diferencia reside en que, en el caso del seguro marítimo, los riesgos asegurados son los propios de la navegación marítima⁴, es decir, aquellos accidentes que pueden suceder en el mar, provengan o no del mismo, que afecten a los bienes que se encuentren en riesgo en una travesía marítima. Por lo tanto, la causa principal del contrato de seguro marítimo, que lo hace distinto del resto de

¹ Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (BOE 17 de octubre de 1980).

² Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (BOE de 16 de octubre de 1885).

³ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE de 25 de julio de 2014).

⁴ LNM, artículo 406.

seguros, es la cobertura del riesgo marítimo⁵. En este sentido debemos destacar que, existe una vieja discusión doctrinal sobre si el derecho marítimo regula únicamente aquellas relaciones en las que el mar es el escenario⁶, o si también queda incluida la regulación del transporte por ríos o canales⁷. Como podemos ver, la sentencia citada se refiere en exclusiva al mar, sin embargo, en los apartados 1 y 2 del artículo 1 de la LNM se establece que se considera navegación marítima, además de la efectuada por el mar, “la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general”⁸.

Por último, dada la habitual confusión que existe respecto a la calificación de este tipo de seguros, debemos dejar claro que, dentro de los seguros marítimos en general, nos encontramos con seguros de daños y con seguros de responsabilidad civil. Por ejemplo, por un lado, existe el seguro de cascos, que es un tipo concreto dentro de la categoría de seguros de daños⁹ (a pesar de que, como veremos posteriormente, cubre en ciertos casos la responsabilidad civil), mientras que, por otro lado, nos encontramos con el seguro de P&I, que se trata de un seguro propio de responsabilidad civil.

⁵ Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 6 de junio de 2016 154/2016 (última consulta 07/03/2019) (Fundamento de Derecho Cuarto).

⁶ DANJÓN, *Tratado de Derecho Marítimo, Tomo I, Buques, Armadores, Tripulación*, Editorial Reus, Madrid, 1931, pp.21-26[non vidi, cita de SOTO ABELEDO, “Las fuentes del contrato de seguro marítimo (Del Código de Comercio de 1885 a la Ley de Navegación Marítima de 2014)”, *Pórtico Legal*, 2015, p.55 (disponible en https://www.porticolegal.com/pa_articulo.php?ref=517; última consulta 07/04/2019)].

⁷ URÍA, *Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 1989, p.943.

⁸ LNM, artículo 1.2.

⁹ URÍA, *El Seguro Marítimo*, J.M. BOSCH, Barcelona, 1940, p.8.

3.2. Elementos personales del contrato de seguro

En estos contratos podemos identificar dos elementos personales principales: el asegurador y el asegurado (que puede coincidir, o no, con el tomador).

3.2.1. Asegurador

El asegurador es la parte contratante que asume el riesgo de tener que indemnizar a la parte contraria en caso de siniestro, a cambio de una prima¹⁰. Dicho de otra forma, es “aquella persona que, a cambio del derecho a percibir una prima, asume el riesgo, causa del contrato, obligándose a indemnizar, dentro de los límites pactados, la pérdida que el asegurado haya sufrido”¹¹.

Esta figura está muy regulada, y su actividad únicamente puede ser realizada por entidades de carácter privado que se constituyan en forma de sociedad anónima, mutua, cooperativa y mutualidad de previsión social, u otras de carácter público cuyo fin sea realizar actividades de seguro equivalentes a las de las aseguradoras privadas. Asimismo, deberán constituirse mediante escritura pública, que debe ser inscrita en el Registro Mercantil¹².

Asimismo, también cabe destacar que, tras la entrada en vigor en 2015 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (“LOSSEAR”), las compañías aseguradoras tuvieron que adaptar las pólizas, en el momento de su renovación, a los cambios introducidos por dicha ley, derivados de la Directiva de Solvencia II¹³.

En relación al riesgo que asumen estas entidades, debemos tener en cuenta que, en la práctica, éste suele ser repartido entre varias aseguradoras a través de dos maneras

¹⁰LCS, artículo 1.

¹¹ RODRÍGUEZ CARRIÓN, *Los seguros marítimos y aéreos*, Marcial Pons, Madrid, 2003, p.51.

¹² Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados (BOE 5 de noviembre de 2004), artículo 7.

¹³ Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio.

distintas. Por un lado, mediante el coaseguro, situación que se da cuando una aseguradora no puede o no quiere asumir, en términos económicos, la totalidad del riesgo. En este caso, existirán dos tipos de relaciones contractuales: una entre cada asegurador y el asegurado y, la otra, entre los distintos coaseguradores. Por otro lado, cabe la posibilidad del reaseguro. En base al artículo 77 de la LCS, podemos decir que, en caso de que se dé el reaseguro, únicamente se efectuará un pacto interno entre el asegurador directo y otros aseguradores. Estos se repartirán entre sí el riesgo asumido, pero el asegurado no se verá afectado por dicho pacto, y podrá exigir la totalidad de la indemnización al asegurador principal.

3.2.2. Tomador y asegurado

En este apartado es muy importante distinguir al tomador del asegurado. Ambas figuras aparecen descritas en el artículo 7 de la LCS, y del mismo podemos concluir lo siguiente.

Por un lado, el tomador es la persona que contrata directamente el seguro. Por su parte, el asegurado es la persona titular del interés sometido al riesgo, es decir, “la persona que, en virtud de una relación con aquel interés, experimenta un perjuicio patrimonial en caso de que se realice el siniestro”¹⁴. En relación a estas figuras debemos tener en cuenta que, ambas pueden coincidir en una misma persona, lo que suele ocurrir habitualmente o, en caso contrario, el tomador puede contratar una póliza en nombre del asegurado.

Asimismo, en el caso concreto de los seguros marítimos, debemos destacar que la posición y el poder de cada una de estas personas es completamente diferente al que tienen en el resto de seguros. Esto se debe a que, mientras que, por ejemplo, en un contrato de seguro de salud, el asegurado suele ser un individuo con poco poder de

¹⁴ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1993, p.36.

decisión y de respuesta frente a la aseguradora, en el caso del contrato de seguro marítimo, el asegurado suelen una gran naviera o armadora que, en muchos de los casos, se posiciona en situación de igualdad con respecto a la aseguradora.

3.3. Elementos formales del contrato

3.3.1. La proposición

La proposición de seguro, es una oferta realizada por el asegurador que debe mantenerse durante un plazo de quince días¹⁵. Pero es un elemento formal no utilizado en el ámbito de los seguros marítimos, por lo que no entraremos a analizarla en mayor profundidad. Sin embargo, debemos destacar que el hecho de que no sea común su práctica se debe a que, en el seguro marítimo, el análisis del riesgo es momentáneo, ya que las circunstancias del riesgo pueden verse alteradas con gran rapidez y, por ello, las compañías aseguradoras no se arriesgan a ofrecer unas coberturas determinadas y mantener su propuesta durante un plazo de quince días.

3.3.2. La póliza

La póliza es el documento en el que se plasma el contrato de seguro marítimo. La LNM, en virtud del artículo 421, obliga al asegurador a “entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura”. Sin embargo, no es necesario que el asegurado tenga la póliza para que se entienda que el contrato ha sido perfeccionado, ya que dicho contrato podrá ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador¹⁶.

¹⁵ LCS, artículo 6.

¹⁶ LNM, artículos 407.2 y 421.

Esto supone una novedad respecto a lo contenido en el Código de Comercio, en cuyo artículo 737 se establecía que la póliza era un requisito esencial para la validez del seguro marítimo¹⁷. Por lo tanto, mientras que anteriormente el hecho de emitir y entregar la póliza era un requisito ad solemnitatem, desde la entrada en vigor de la LNM, este es un requisito ad probationem. Es decir, en esta ley se declara la naturaleza consensual del contrato de seguro, sin perjuicio de que el asegurador tenga la obligación de emitir algún documento probatorio de la existencia del mismo¹⁸.

3.3.2.1. Clases de Pólizas

Actualmente, podemos clasificar las pólizas de formas diferentes. La primera distinción que haremos será en base al interés asegurado.

En segundo lugar, clasificaremos las pólizas en base al periodo temporal al que se extiende la cobertura, distinguiendo en este sentido entre pólizas a término o por tiempo y pólizas por viaje¹⁹.

3.3.2.2. Por su objeto

En base al interés asegurado, la póliza será diferente según si lo que se asegura es el buque (casco y máquinas), la mercancía, el flete o la responsabilidad frente a terceros.

¹⁷ ARROYO, *Curso de Derecho Marítimo*, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 2001, pg. 629.

¹⁸ FERNÁNDEZ-QUIRÓS TUÑÓN, LÓPEZ QUIROGA y CABELLOS BALLEÑILLA, “Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima”, Uría Menéndez, 2014, pp. 65-66 (disponible en https://www.uria.com/documentos/publicaciones/4343/documento/Guia_Maritimo_UM.pdf?id=5550; última consulta 10/03/2019).

¹⁹ Marine Insurance Act, section 25.

3.3.2.3. Por viaje y por tiempo

El artículo 439 de la LNM, en relación al seguro de buques, habla de la posibilidad de la existencia de coberturas por tiempo o por viaje, distinción que también puede hacerse en relación a los demás intereses asegurados. Sin embargo, en la práctica, el seguro de buque suele hacerse por un tiempo determinado, mientras que, el de mercancías, se contrata por viaje.

Haciendo referencia a la normativa inglesa, la sección 25 de la Marine Insurance Act (“M.I.A.”)²⁰, clasifica las pólizas por tiempo y por viaje, aclarando que también cabe la posibilidad de combinar ambas.

“Where the contract is to insure the subject-matter “at and from,” or from one place to another or others, the policy is called a “voyage policy,” and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a “time policy.” A contract for both voyage and time may be included in the same policy”²¹.

Pólizas por viaje

En las pólizas por viaje, los límites de cobertura del riesgo aparecen señalados por dos lugares geográficos. Sin embargo, también cabe la posibilidad de que una misma póliza incluya varios viajes. Por lo tanto, lo que debemos tener claro, en este tipo de pólizas, es el inicio y el final de la cobertura.

En este sentido, el artículo 440 de la LNM explica lo que debemos de entender por estos términos en dos casos concretos:

²⁰ La Marine Insurance Act 1906 ha sido modificada por la Insurance Act 2015. Para aquellas cuestiones que el segundo conjunto de reglas no regula, será de aplicación lo dispuesto en la MIA.

²¹ MIA, section 25.

En primer lugar, “si el seguro se contrata para uno o varios viajes, la responsabilidad del asegurador comienza en el momento de recibir la carga a bordo y termina al concluir la descarga, y en todo caso a los quince días desde su llegada al puerto de destino”²².

Y, en segundo lugar, en caso de que el viaje se realice en lastre, es decir, sin carga, “la responsabilidad del asegurador comienza al levar anclas o desamarrar en el puerto de salida y termina cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino”²³.

Pólizas por tiempo

La póliza por tiempo es aquella en la que la cobertura se extiende durante un determinado periodo de tiempo, sin importar los viajes que se realicen durante dicho plazo. Por ejemplo, una póliza cuya cobertura sea de doce meses a partir del 20 de enero.

Este tipo de pólizas aparecen reguladas en Derecho Español en los artículos 441 y 442 de la LNM.

El primero de ellos nos indica cual será el inicio y fin de la cobertura. En referencia al inicio, “la responsabilidad del asegurador comienza a las cero horas del día siguiente al de la celebración del contrato”, y el mismo terminará “a las veinticuatro horas del último día”. Asimismo estipula que el horario que se deberá tener en cuenta es el del lugar en el cual se celebró el contrato²⁴.

Por su parte, en virtud del artículo 442 de la LNM, en caso de que una vez finalizado el plazo el buque se encuentre “en el mar, en peligro, o en puerto de refugio natural o escala, el seguro queda prorrogado hasta el momento en que llegue al puerto de destino”. Además, en dicho caso, el tomador deberá abonar la proporción de la prima

²² LNM, artículo 440.

²³ LNM, artículo 440.

²⁴ LNM, artículo 441.

correspondiente a la prórroga. Sin embargo, debemos tener en cuenta lo comprendido en el apartado segundo de dicho artículo, ya que cabe la posibilidad de que la póliza establezca que la prórroga sólo opere si el asegurado notifica al asegurador de las circunstancias previstas²⁵.

Pólizas mixtas

Por último, puede darse esta posibilidad en el caso de que se asegure un determinado objeto de interés para un viaje y, además, por un periodo de tiempo determinado después del mismo.

3.4. Elementos reales del contrato de seguro marítimo

3.4.1. El interés del seguro

Podemos definir el interés como “la relación de una persona con una cosa amenazada por un riesgo determinado”²⁶. Este interés, entendido en términos económicos, es el objeto esencial del contrato de seguro marítimo y no la cosa misma²⁷. Sin embargo, debemos tener en cuenta que esta relación también tiene una materialización jurídica. Esto aparece perfectamente definido en la sección 5 de la M.I.A. En su primer apartado contiene que, toda persona interesada en una aventura marítima tiene un interés asegurable. En el segundo, explica cuándo debemos considerar a una persona como interesada en una aventura marítima. Esta situación se dará cuando “se encuentra en una relación de derecho o de equidad respecto a esa aventura o a cualquier propuesta asegurable en riesgo en ella, a consecuencia de la cual puede beneficiarse de la

²⁵ LNM, artículo 442.

²⁶ Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 6 de junio de 2016 154/2016 (última consulta 07/03/2019) (Fundamento de Derecho Tercero).

²⁷ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., pp. 51-52.

salvación o buena llegada de la propiedad asegurada o sufrir un perjuicio por su pérdida, daño o detención, o incurrir en responsabilidad respecto de ella”²⁸.

En referencia a los requisitos del interés asegurable, tanto en Derecho Español, como en otros Derechos extranjeros²⁹, el interés asegurable debe ser legítimo y estimable en dinero. Asimismo, en el caso concreto del seguro marítimo, para que un interés determinado pueda ser objeto del mismo, la relación de la persona con la cosa debe estar sometida a los riesgos de navegación³⁰. Los intereses asegurables más habituales derivados de la navegación marítima recaen sobre el casco y máquina, las mercancías, la responsabilidad civil por daños a terceros, el flete y el beneficio esperado. De todos ellos, dada su relevancia, explicaremos en el siguiente apartado los tres primeros.

Por último, es importante destacar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 6 de junio de 2016, en la cual se realizaron numerosas aclaraciones en relación a este concepto³¹.

En primer lugar, explica la diferencia, en cuanto a la determinación del daño, entre los seguros de daños en general, y el seguro marítimo:

- En el caso del seguro de daños, el objetivo de la indemnización es reparar íntegramente el daño ocasionado como consecuencia del siniestro. Por lo tanto, lo que se intenta en la mayoría de los casos, es que el valor del interés coincida con la suma asegurada (concepto que explicaremos más adelante). Además, se aplica el artículo 26 de la LCS, en virtud del cual: “Para la determinación del daño se atenderá al valor del interés asegurado en el momento inmediatamente anterior a la realización del siniestro”.

²⁸ MIA, artículo 5.

²⁹ GÓMEZ SÁNCHEZ y MARTÍNEZ DEL RÍO SAMPER, “El interés asegurable como un elemento esencial del contrato de seguro de daños”, *Revista Javeriana*, 36, n. 21, p.22 (disponible en <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/12095-Texto%20del%20art%C3%ADculo-43714-1-10-20150220.pdf> ; última consulta 29/12/2018).

³⁰ ARROYO, op. cit., p.617.

³¹ Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 6 de junio de 2016 154/2016 (última consulta 07/03/2019) (Fundamento de Derecho Tercero).

- Por su parte, en los seguros marítimos, no se aplica dicho artículo, y en la propia póliza se establece el valor del interés que será tenido en cuenta en caso de que se produzca un siniestro, y que nos permitirá calcular la indemnización.

Sin embargo, para que se tenga en cuenta dicho valor, el asegurador debe aceptar expresamente el mismo y, en caso de que lo haga, decimos que estamos ante una póliza estimada. Por lo tanto, en relación a la póliza estimada debemos tener muy claro lo siguiente:

- En primer lugar que, a pesar de que el artículo 414 LNM sostenga que: “en el seguro de buques, embarcaciones y artefactos navales se presumirá que el valor declarado en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato es un valor estimado vinculante para las partes del contrato, salvo dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés”³², para estar ante una póliza de este tipo es necesaria la aceptación expresa del asegurador, no una simple firma.
- Y, en segundo lugar, cabe dejar claro el carácter vinculante del acuerdo de estima, cuyo efecto principal es “la fijación del valor del interés asegurado como elemento necesario para configurar la indemnización al asegurado en caso de producción de un siniestro”³³. Por lo tanto, gracias a este tipo de póliza, en caso de que se produzca el siniestro, el asegurado no tendrá que probar el valor del objeto asegurado en el momento previo a que ocurra el mismo.

³² LNM, artículo 414.

³³ GIRGADO, “En torno al alcance de la fijación convencional del valor del interés asegurado en los seguros de cascos. Comentario a la SAP Islas Baleares de 6 de junio de 2016”, *Revista de Derecho del Transporte*, n.19, 2017 pp.437-438..

3.4.2. El valor asegurado

3.4.2.1. Valor asegurable

Para entender el concepto de valor asegurado, antes debemos explicar el concepto de valor asegurable. Esta cifra resulta difícil de calcular, ya que tiene que fijarse de manera que, en ningún caso, supere el valor del interés.

Esto se debe a que el fin del contrato de seguro es que, en caso de que el asegurado sufra un daño en relación con el interés, éste sea indemnizado y vuelva a la situación inicial. Por lo tanto, si el valor asegurable fuese superior al valor real del interés, en caso de que se produjese un siniestro, el asegurado estaría enriqueciéndose³⁴.

Esto es lo que se llama principio indemnizatorio, que se establece en el artículo 26 de la LCS y, en virtud del cual, el asegurado no puede enriquecerse injustamente gracias al contrato de seguro³⁵.

3.4.2.2. Suma o Valor asegurado

El valor del asegurado es “el importe máximo del interés asegurado cubierto por el asegurador”³⁶, es decir, la cifra que realmente queda cubierta por el seguro. Por lo tanto, mientras que el valor asegurable se determina de forma objetiva en base a la relación del asegurado con el bien en cuestión, la suma asegurada es el valor que el asegurado asigna a su interés³⁷.

³⁴ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., pp. 67-68.

³⁵ SÁNCHEZ CALERO, *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Aranzadi, Pamplona, 2010, p.607

³⁶ SÁNCHEZ CALERO, op.cit., p.626

³⁷ Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 6 de junio de 2016 154/2016 (última consulta 07/03/2019) (Fundamento de Derecho Tercero).

Esta cifra aparece incluida en la póliza, y tiene dos funciones: por un lado, sirve de ayuda al asegurador a calcular la prima y, por otro lado, determina el límite máximo que está obligado a pagar el asegurador si se produce un siniestro.

En relación a ambos valores, el asegurable y el asegurado, debemos tener en cuenta que estos pueden coincidir o no. En el primer caso, hablaríamos de un seguro pleno. Pero en el caso de que ambas sumas no coincidan, estaremos en el caso de infraseguro (cuando la suma asegurada es inferior al valor asegurable) o sobreseguro (cuando esta es superior)³⁸. En relación al infraseguro, debemos tener en cuenta que este puede ser voluntario, cuando el propio asegurado decide no asegurar el valor total de la cosa, o no voluntario, cuando es el propio asegurador el que, con la intención de que el asegurado preste un mayor cuidado sobre el bien, obliga al infraseguro. Cuando hablamos de infraseguro voluntario, el asegurado está actuando con dolo, ya que lo que pretende es engañar al asegurador sobre el valor del interés asegurado, es decir, propone un valor por debajo de la realidad, para pagar una prima menor. En este caso, si se diese un siniestro, el asegurador aplicará la regla de la proporcionalidad, en virtud de la cual, se le aplicará a la indemnización el mismo porcentaje de devaluación que se aplicó al objeto asegurado³⁹.

3.4.3. Riesgos asegurados

Cuando hablamos de riesgo nos estamos refiriendo a la posibilidad de que ocurra un evento dañoso⁴⁰, y su existencia es necesaria para que pueda darse el seguro. En este sentido, el artículo 4 de la LCS sostiene que: “El contrato de seguro será nulo, salvo en los casos previstos por la Ley, si en el momento de su conclusión no existía el riesgo o había ocurrido el siniestro”. Cabe aclarar que, cuando la Ley habla de siniestros, se

³⁸ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.68.

³⁹ LNM, artículo 413.

⁴⁰ GARRIGUES, *Contrato de Seguro Terrestre*, J. Garrigues, Madrid, 1983, p.11 y ss.

refiere a aquellos eventos dañosos recogidos dentro del interés asegurado, no a un evento dañoso cualquiera.

En relación al seguro marítimo, debemos destacar que “la figura del riesgo marítimo justifica la especialidad, delimita el ámbito de aplicación del contrato de seguro marítimo y proyecta su influencia en que la disciplina descansa en el principio de universalidad del riesgo”⁴¹. Por lo tanto, para que el asegurado pueda obtener la indemnización que le corresponde en caso de que se produzca un evento dañoso, debe de probar que se produjo como consecuencia de un riesgo de mar, ya que dichos riesgos son “la causa del contrato de seguro marítimo”⁴².

Estos riesgos quedan regulados en los artículos 417 a 420 de la LNM.

En primer lugar, la Ley hace referencia tanto a los riesgos que están cubiertos⁴³, como a los que quedan excluidos⁴⁴. En relación a los primeros, el asegurador indemnizará al asegurado por aquellos daños sufridos como consecuencia de los riesgos de la navegación. Sin embargo, “quedan excluidos de la cobertura del seguro los siguientes riesgos:

- a) La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella.
- b) La captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera.
- c) La piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público.

⁴¹ Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 6 de junio de 2016 154/2016 (última consulta 07/03/2019) (Fundamento de Derecho Cuarto).

⁴² Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 6 de junio de 2016 154/2016 (última consulta 07/03/2019) (Fundamento de Derecho Cuarto).

⁴³ LNM, artículo 417.

⁴⁴ LNM, artículo 418.

d) Las huelgas y los cierres patronales.

e) Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas”.

Por su parte, los artículos 419 y 420 regulan las situaciones en las que el asegurado actúa con dolo o culpa y con vicio propio, respectivamente.

La ley ha determinado que el asegurador no responderá de los daños causados por dolo del asegurado, sin que sea válido realizar un pacto en contrario. Sin embargo, en caso de culpa grave, puede realizarse un pacto siempre que el asegurado se haga cargo de, al menos, un diez por ciento del daño. El diez por ciento también será asumido por el asegurado cuando los daños sean ocasionados por dolo o culpa grave de una persona encargada de la dirección del cuidado y funcionamiento del objeto asegurado. Pero si este daño se produce por dolo o culpa grave de cualquier otra persona dependiente del asegurado, el asegurador responderá de todos los daños.

En relación al vicio propio, en virtud del artículo 420 se excluirá la cobertura en aquellos casos en los que los daños se deban a un vicio propio o a la propia naturaleza del objeto asegurado, así como los que se deban al uso natural del mismo.

4. RAMOS: CASCO Y MÁQUINA, MERCANCÍAS, P&I

Como he explicado anteriormente, las coberturas varían según cuál sea el interés asegurado, por ello ahora explicaremos las características de los principales intereses asegurados por los contratos de seguro marítimos.

4.1. Casco y máquina

El seguro de casco y máquina, también denominado seguro de buque, aparece regulado actualmente en la LNM. Esta ley, se ha basado en las cláusulas y modelos que el mercado asegurador inglés utiliza de forma estandarizada. Entre ellas cabe destacar las Institute Time Clauses - Hull (Ed. 1.10.83), que son las coberturas más amplias que encontramos en el mercado asegurador, y que fueron emitidas por el Instituto de Aseguradores de Londres (“I.L.U.”)⁴⁵.

4.1.1. Modalidad

Este contrato de seguro se sitúa dentro de la modalidad de seguros contra daños. A pesar de que entre las coberturas se incluyen los daños de abordaje y la contribución a la avería gruesa o salvamento, propias del seguro de responsabilidad civil, el fin principal de este contrato es asegurar los daños patrimoniales que puedan sufrir el buque y sus pertenencias.

⁴⁵ CERDÁ DONAT y DE SAN SIMÓN PALACIOS, “El seguro de casco y máquina”, en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018, p.465 y ss.

4.1.2. Características

La LNM regula, en sus artículos 406 a 467, el contrato de seguro marítimo, centrándose en el seguro de buques en los artículos 439 a 452.

A diferencia de otros seguros, cabe destacar que, en este seguro, la póliza puede emitirse para un cierto tiempo, o para uno o unos viajes concretos⁴⁶. En este sentido, dependiendo del tipo de seguro contratado, el asegurado debe pagar la prima en el momento que comienza el plazo fijado o, cuando se inicia el viaje, respectivamente⁴⁷.

Por último, antes de empezar a explicar los riesgos que quedan incluidos y excluidos en este seguro, debemos hacer una breve referencia a la figura del acreedor hipotecario. Esta figura aparece tanto en el caso del seguro de buques como de mercancías, pero tiene una mayor importancia en el presente seguro. Su existencia se debe a que, como para la construcción o adquisición de buques los armadores suelen necesitar la colaboración de fuentes que les financien, estos inversores pasan a convertirse en acreedores, quedando el armador como deudor⁴⁸. Estos acreedores tienen como garantía de su préstamo el buque y, por lo tanto, debe protegerse su posición. La LNM regula la hipoteca naval, en relación al seguro de buque en los artículos 134.2, 135 y 136⁴⁹. En base a dichos artículos, debemos destacar la importancia del segundo de ellos, en virtud del cual, el acreedor deberá notificar al asegurador la existencia de dicha hipoteca. Una vez notificada, en caso de siniestro, el asegurador no podrá pagar la cuantía de la indemnización al asegurado, sin previa aprobación del acreedor⁵⁰.

⁴⁶ LNM, artículo 439.

⁴⁷ LNM, artículo 451.

⁴⁸ GÓMEZ DE MARIACA, “El seguro del acreedor hipotecario”, en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, op. cit., p. 526.

⁴⁹ Con la entrada en vigor de la LNM se deroga la Ley de 21 de agosto de 1893 sobre hipoteca naval.

⁵⁰ LNM, artículo 135.

4.1.3. Riesgos “especiales” incluidos y excluidos

Además de lo anteriormente explicado en el Apartado 3 sobre los riesgos incluidos y excluidos con carácter general, en referencia al seguro de buques debemos tener en cuenta que este seguro cubre dos riesgos especiales: la responsabilidad civil en el abordaje y la navegabilidad del buque. Sin embargo, en teoría, quedan excluidos de cobertura los vicios ocultos (a pesar de que, como veremos a continuación, en la práctica no es así).

Responsabilidad civil del armador producida como consecuencia de un abordaje:

En virtud del apartado primero del artículo 443 de la LNM: “El seguro de buques cubre la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios causados a otro buque, embarcación o artefacto naval, y a sus cargamentos en caso de abordaje”. Asimismo, destaca que dicha cobertura es complementaria a la de los propios daños del buque⁵¹.

Por lo tanto, en este punto se puede observar un cambio con respecto al sistema tradicional. El sistema tradicional, tal y como explicaremos posteriormente en la Cláusula 8 de las Institute Time Clauses – Hulls (1.10.1983), y que se mantiene en las cláusulas introducidas en el año 1995, establece que el seguro de casco y máquina cubre $\frac{3}{4}$ de la responsabilidad civil por abordaje. Estando cubierto el cuarto restante por la póliza de P&I. Sin embargo, la LNM, establece que la cobertura por responsabilidad será de $\frac{4}{4}$, pero cabe pacto en contrario. Independientemente del tipo de cobertura del que se trate, para que el asegurador responda de los daños ocasionados a terceros debido el abordaje (como daños a las personas o al cargamento), la responsabilidad del buque asegurado debe ser declarada. Asimismo, cabe la posibilidad de que la responsabilidad sea compartida entre ambos buques. En dicho caso, la indemnización se calculará por el sistema de responsabilidad cruzada⁵². Por ejemplo, en caso de que dos buques, A y B,

⁵¹ LNM, artículo 443.

⁵² SALINAS ADELANTADO, “El seguro de buques en la Ley de Nvegación Marítima” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, S.L., Madrid, 2015, p.387.

colisionen y se determine que A haya tenido unos daños de 400.000€ y un 25% de la responsabilidad, y B unos daños de 1.000.000€, teniendo un 75% de la responsabilidad, ambos buques se deberán la siguiente cantidad:

- A debe a B un 25% de 1.000.000€, es decir, 250.000€
- B debe a A el 75% de 400.000€, es decir, 300.000€.
- Por lo tanto, en base a la LNM, los aseguradores de cascos de cada uno de estos buques, deberán pagar a sus asegurados el 100% de lo que le han pagado a la otra parte.
- Sin embargo, fuese de aplicación el sistema tradicional, el asegurador de A le pagará un 75% de 250.000€ (es decir, 187.500€), y el de B, un 75% de 300.000€ (225.000€). Siendo el encargado de pagarles la parte restante el club de P&I de cada uno de ellos.

Navegabilidad del buque:

Cuando hablamos de navegabilidad del buque nos estamos refiriendo a “la aptitud del mismo para emprender la navegación con seguridad y en derechura”⁵³. Es decir, es la cualidad del mismo, de que se encuentra preparado, en todos los sentidos, para realizar la expedición marítima⁵⁴. Al decir “en todos los sentidos”, nos referimos a que esté en condiciones tanto el propio buque, como el equipo necesario y su tripulación⁵⁵. Aunque

⁵³ RODRIGO DE LARRUCEA, “El contrato de clasificación del buque” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018, p. 447.

⁵⁴ GARCÍA-PITA, “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad” en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), *El Derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, S.A.U., Navarra, 2018, p. 364.

⁵⁵ JIMÉNEZ VALDERRAMA, “La obligación de proveer la navegabilidad del buque en el Convenio de Bruselas de 1924”, *Revista Dikaion*, vol. 8, n.19, 1999, pp. 167-170 (disponible en <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/281-1443-1-PB.pdf> ; última consulta 11/03/2019).

siempre debemos tener en cuenta que nos referimos al momento en que los buques se encuentren navegando. Es decir, en caso de que el buque se halle en dique seco, aunque no se mantenga la condición de navegabilidad, se mantendrá la cobertura.

En relación a esta obligación, debemos destacar que se exigen unas condiciones distintas en el derecho anglosajón de las que recoge la LNM.

En primer lugar, para perfeccionar un contrato de seguro de buque, es necesario, en ambos Derechos, que el mismo este dotado de dicha cualidad. Sin embargo, existe una diferencia:

- Según el Derecho anglosajón, la navegabilidad consiste en una garantía que varía según el tipo de póliza ante el que nos encontremos:
 - Contrato de seguro por viaje (incluye tanto el seguro del buque, como de mercancías y de flete): se entiende que la navegabilidad es una garantía implícita. Los artículos 39 y 40 del MIA establecen que el buque debe ser navegable únicamente en el momento inicial. Por lo tanto, una vez se haya confirmado, en un primer momento, la navegabilidad del buque, el armador queda libre de responsabilidad si, en un momento posterior, sufre un siniestro como consecuencia de la innavegabilidad, ya que se entiende que es un problema que no puede solucionarse una vez ha comenzado un viaje⁵⁶. En caso de que vayan a realizarse varios tramos dentro de un viaje, para los que el buque deba estar condicionado de distinta manera, las condiciones de navegabilidad deben cumplirse al inicio de cada uno de dichos tramos⁵⁷.
 - Contrato de seguro por tiempo: se entiende que la navegabilidad es una garantía expresa, que debe estar incluida en la póliza o en algún

⁵⁶ GARCÍA-PITA, “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad” en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), op. cit., p. 403.

⁵⁷ MIA, artículo 39.3.

documento incorporado a ella⁵⁸. Al contratar por primera vez la póliza, o incluso al renovarla, es muy probable que el buque se encuentre navegando, por lo tanto, como no se puede comprobar que se adecúe a las condiciones requeridas, el armador debe pronunciarse expresamente en este sentido. Por lo tanto, al quedar por escrito que el buque es navegable, entendemos que dicha condición debe ser mantenida en todo momento.

- Asimismo, en atención a las Institute Time Clauses – Hulls (1983), la póliza se cancelará automáticamente en caso de que se pierda la clase⁵⁹. Por lo tanto, aplicando analógicamente este artículo, como la pérdida de clase supone un paso más allá de la pérdida de navegabilidad, suponemos que, la pérdida de la condición de navegabilidad, también supondrá la cancelación de dicha póliza.
- Por su parte, la LNM establece, en relación al seguro del buque, que el asegurado debe mantener la cualidad de navegabilidad del buque durante todo el tiempo que dure la cobertura⁶⁰. Asimismo, en sus artículos 212 y 290, establece la misma obligación de navegabilidad para el contrato de fletamento y de pasaje.

En segundo lugar, también existen diferencias en relación a las consecuencias de esta obligación:

- El Common Law, antes del año 2015, entendía que, la navegabilidad consistía en una condición objetiva y, por lo tanto, de ella dependía la eficacia del contrato⁶¹. Sin embargo, la nueva regulación del Insurance Act de 2015 pretende mitigar estos efectos y, actualmente, el incumplimiento de una

⁵⁸ MIA, artículo 35.2.

⁵⁹ ITC, Cláusula 4.

⁶⁰ LNM, artículo 444.

⁶¹ MIA, artículos 33.3 y 39

garantía no conlleva automáticamente a la liberación del asegurador, sino que su responsabilidad queda suspendida hasta que el asegurado subsane los defectos⁶².

- Sin embargo, la LNM no se pronuncia sobre las posibles consecuencias⁶³. Esto nos lleva a aplicar el artículo 419 LNM que sostiene que, en caso de que el asegurado hubiese actuado de manera dolosa o se diese una negligencia grave, la falta de cumplimiento de la obligación de navegabilidad conllevaría a la exclusión de la cobertura⁶⁴. Es decir, el contrato seguiría siendo eficaz, pero en caso de siniestro, el seguro no tendrá la obligación de indemnizar al asegurado. En este mismo sentido se pronuncia la Audiencia Provincial de Pontevedra (Sección 1ª), en la Sentencia del 20 de abril de 2017, en relación con el artículo 756.7 CCom.. En esta sentencia, se sostiene que dicho artículo ya establecía que se “exonera al asegurador del pago de la indemnización en caso de pérdida de los documentos administrativos relativos a la navegabilidad del buque”⁶⁵.

Por último, debemos hacer una breve referencia a la necesidad de clasificación de los buques. El contrato de clasificación del buque, emitido por las sociedades de clasificación, se regula por primera vez en España, en el artículo 106 de la LNM⁶⁶. El fin de dicha clasificación es determinar el estado del buque dentro de un rango de clases, es decir, determinar tanto si este es navegable, como sus posibilidades una vez que es considerado como navegable. Esto lleva a que, si una sociedad clasificadora

⁶² GIRGADO, “Sobre la reforma del deber de información precontractual en la Marine Insurance Act” en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), *El Derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, S.A.U., Navarra, 2018, pp. 1092-1093.

⁶³ MARTÍN OSANTE, “El seguro de buques en la Ley de Navegación Marítima” en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), *El Derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, S.A.U., Navarra, 2018, pp. 1155-1557.

⁶⁴ GONZÁLEZ HEVIA, *Manual de Seguro Marítimo*, Editorial MAPFRE, S.A., Madrid, 1980, pp. 98 y 99.

⁶⁵ Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra (Sección 1ª) de 20 de abril de 2017 175/2017 (Fundamento de Derecho sexto).

⁶⁶ RODRIGO DE LARRUCEA, “El contrato de clasificación del buque” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), op. cit., p. 449.

determina que un buque ostenta las condiciones de una clase superior a la que realmente tiene, y sufre algún siniestro como consecuencia de ello, esta sociedad será la responsable de los daños ocasionados, tal y como se recoge en la STS 20 de marzo de 2013⁶⁷.

Vicios ocultos

En virtud del artículo 445 de la LNM, los vicios ocultos se consideran riesgos excluidos de cobertura, entendiéndose por vicio oculto “aquel que no pueda descubrirse empleando los medios razonablemente exigibles a un armador”.

Sin embargo, este artículo apenas tiene aplicación práctica ya que, en la mayoría de los casos, se suele realizar un pacto a través de la cláusula inglesa “Inchmaree clause”, gracias a la cual estos vicios quedan cubiertos⁶⁸.

4.1.4. Coberturas: *Institute Time Clauses - Hulls 1.10.83*

Debido a su importancia a nivel internacional, y a que las compañías de seguros se basan en las mismas para establecer las condiciones de las pólizas y cobertura del seguro de cascos, explicaremos brevemente las veintiséis cláusulas que conforman las *Institute Time Clauses - Hulls*⁶⁹. Debemos tener en cuenta que, en 1995, estas cláusulas fueron revisadas, pero no se produjo ninguna mejora significativa, ya que, como explicó el Joint Hull Committee, la única razón por la que se realizó esta revisión fue porque, en los doce años que llevaba en vigor, no se había realizado ningún cambio. Por lo tanto, centraré mi explicación en las cláusulas de 1983, por ser las más significativas y las que

⁶⁷ Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 2013 (Fundamento de Derecho Tercero) [non vidi, cita de RODRIGO DE LARRUECA, op. cit., pp.459-460].

⁶⁸ GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA, op. cit., p.158

⁶⁹ *Institute Time Clauses – Hulls 1.10.83*

han servido de base para determinar las coberturas del seguro de cascos en nuestro país⁷⁰.

Cláusula 1: Navegación

El asegurador otorga cobertura al buque asegurado cuando este se encuentra:

- Navegando, atracado en puerto, fondeado o en dique seco.
- Remolcando a otros buques en peligro, sin que medie contrato previo.
- Siendo remolcado por otros buques cuando se encuentre en peligro, con o sin contrato previo. La cobertura en este caso solo tendría efecto hasta el primer puerto seguro donde pueda realizar reparaciones⁷².
- Siendo remolcado para entrar o salir de puerto o durante el tránsito por canales.
- Navegando o siendo remolcado para su desguace. El límite de indemnización será el valor de mercado del buque como chatarra.

Por el contrario, el buque asegurado se encontraría fuera de cobertura cuando:

- Remolque a otros buques con contrato previo, tanto si están en peligro como si no.
- Sea remolcado en la mar, bajo contrato, sin que se encuentre en peligro.
- Realizando operaciones de transbordo de la carga, en la mar, de un buque a otro.

Cláusula 2: Prórroga

En el supuesto de que la póliza de seguros termine antes de que el buque haya llegado al puerto final del viaje, y siempre y cuando se notifique al asegurador previamente, éste

⁷⁰ RODRÍGUEZ CARRIÓN , op. cit., p.322

⁷¹ Para el análisis de estas cláusulas, me basaré en lo explicado en la siguiente obra: BASTERRETXEIA IRIBAR, *Práctica del Seguro de Buques*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006

⁷² BASTERRETXEIA IRIBAR, op. cit., p.57.

podrá prorrogar la cobertura hasta la llegada a dicho puerto. Para ello, el asegurado deberá pagar una sobreprima a prorrata mensual.

Cláusula 3: Infracciones

En caso de que se cometa una de las infracciones enunciadas a continuación, la cobertura se mantendrá si se acuerda con el asegurador la modificación de la cobertura y el pago de una prima adicional.

Dentro de estas infracciones se incluirán las relacionadas con:

- Cargamento: fundamentalmente cargamentos no permitidos por el aumento del riesgo que supone su transporte.
- Comercio: cabe la posibilidad de introducir limitaciones en la línea comercial del buque (aunque no es frecuente).
- Lugar: puede que haya ciertas zonas de navegación que no están permitidas, pudiendo variar éstas dependiendo de la estación del año.
- Remolque: ciertas ocasiones en las que el buque ha de ser remolcado “bajo contrato”, y en las que deberá pagarse una sobreprima.
- Salvamento: al igual que el caso anterior, se refiere a realizar un salvamento “bajo contrato”.

Cláusula 4: Terminación

Antes de comenzar con su explicación, debemos tener en cuenta de que esta cláusula tendrá prevalencia sobre cualquier otra estipulación incluida en el contrato, cuando no concuerde con su contenido.

En ella se establece que la cobertura de la póliza terminará automáticamente, salvo acuerdo en contrario de los aseguradores, en los siguientes supuestos:

- Cambio de sociedad clasificadora (si ocurre en alta mar, se mantendría la cobertura hasta el siguiente puerto).
- Cambio, suspensión, cancelación o retirada de la clase.
- Cambio de armador, gerencia y/o fletador a casco desnudo.
- Cambio de bandera.

- Requisa de un buque mercante por alguna autoridad o gobierno con retribución al armador (la cobertura terminará 15 días después que la requisa haya surtido efecto).

Cláusula 5: Cesión

En el supuesto de cambio de armador, de gerencia o de fletador cabe la posibilidad de prorrogar la póliza hasta su vencimiento mediante la cesión de derechos, siempre que se notifique previamente a los aseguradores, y que éstos otorguen su consentimiento.

Cláusula 6: Riesgos cubiertos

Los riesgos enumerados en esta cláusula pueden dividirse en aquellos riesgos sujetos a la diligencia del asegurado y aquellos que no se encuentran sujetos a la misma.

En primer lugar, quedan garantizados los siguientes riesgos (ya que no dependen de la observancia de la debida diligencia por parte del armador):

- Peligros de los mares, ríos, lagos y otras aguas navegables.
- Incendio y/o explosión.
- Robo por personas ajenas al buque (no puede ser hurto)
- Echazón.
- Piratería (para distinguirlo de los riesgos cubiertos por la póliza de “guerra y huelgas” estas actuaciones deberán ser: violentas, en mar y no en puerto y en beneficio propio)⁷³.
- Avería o accidentes en instalaciones nucleares o reactores.
- Contacto con aviones u objetos similares u objetos caídos de los mismos, medios de transporte terrestre, equipos o instalaciones de muelle o puerto.
- Terremotos, erupciones volcánicas o rayos.

En segundo lugar, los siguientes riesgos estarán garantizados siempre y cuando los armadores y gerentes actúen con la debida diligencia:

⁷³ BASTERRETxea IRIBAR, op. cit., p.66.

- Accidentes durante las operaciones de carga y descarga, remoción del cargamento o combustible.
- Estallido de calderas, roturas de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o el casco.
- Negligencia del capitán y tripulación.
- Negligencia de reparadores o fletadores que no figuren como asegurados en la póliza.
- Baratería del capitán, oficiales o tripulación.

Cláusula 7: Contaminación

Los aseguradores garantizan los daños que sufra el buque como consecuencia de las medidas preventivas o minimizadoras, que tomen los organismos competentes, en caso de vertidos o riesgo de vertidos contaminantes al mar, por parte del buque asegurado.

Cláusula 8: Tres cuartas partes de responsabilidad por colisión⁷⁴

Esta cláusula cubre parte de las responsabilidades y gastos derivados del abordaje contra otro/s buque/s, refiriéndonos con abordaje a la colisión entre dos o más buques. En la misma se presentan las siguientes características:

- Solamente se cubren responsabilidades extracontractuales. Por lo tanto, las responsabilidades nacidas de un contrato de remolque, por ejemplo, se cubrirían por la póliza de P&I (que explicaremos más adelante).
- Esta cobertura de responsabilidad civil es adicional a la de las demás cláusulas, y tiene un límite máximo de las $\frac{3}{4}$ partes del valor del buque asegurado. El resto (25%), se cubrirá en la póliza de P&I.
- Es una póliza de responsabilidad. Los aseguradores indemnizarán a los asegurados por aquellas cantidades que hayan que tenido que pagar a terceros perjudicados por los daños producidos.

⁷⁴ BASTERRETXEIA IRIBAR, op. cit., p.72 y ss.

- Es un seguro de reparación. El asegurador pagará al asegurado, cuando este haya indemnizado a los perjudicados.
- En caso de colisión con otro buque y ambos sean culpables, la indemnización será calculada en base al principio de responsabilidades cruzadas, sin que ninguno pueda limitar su responsabilidad, tal y como hemos explicado en el Apartado 4.1.3.

Las coberturas concretas de esta cláusula serían las siguientes:

- Pérdida o daño: a otro buque, al cargamento, pertrechos, efectos personales o cualquier otra propiedad a bordo del otro buque.
- Demora o pérdida de uso: del otro buque, del cargamento u otras propiedades a bordo del otro buque.
- Contribuciones a la avería gruesa del otro buque y de las propiedades a bordo del mismo.
- Gastos y costas legales incurridos por el asegurado en la defensa de la reclamación.

Las exclusiones de la cláusula serían las siguientes (pero que están cubiertas por el seguro de P&I):

- Remoción de restos.
- Responsabilidades con respecto a otros bienes del buque contrario u otros que lleve a bordo.
- Responsabilidades con respecto al cargamento u otros bienes de terceros a bordo del buque asegurado.
- Responsabilidades por daños personales.
- Responsabilidades por contaminación (excepto si la contaminación producida en el buque contrario o los bienes que lleve a bordo).

Cláusula 9: Buques hermanos

En caso de que se diese la situación de abordaje o salvamento, y los buques perteneciesen al mismo armador, éste tendrá los mismos derechos que si se tratase de propietarios distintos. En este caso, tanto las sumas como el premio de salvamento, será

fijado, por acuerdo, entre los asegurados y los aseguradores, o en caso de no llegar a acuerdo, por un árbitro nombrado por ambos.

Cláusula 10: Aviso de reclamación y presupuesto

El asegurado está obligado a notificar el siniestro al asegurador antes de realizar cualquier reparación. De esta manera, el asegurador podrá nombrar a un perito para inspeccionar y valorar los daños.

Los aseguradores podrán decidir el puerto dónde se realicen las reparaciones, así como el astillero. Si esto supone trasladar el buque a otro puerto, los costes serán asumidos por los aseguradores.

El tercer apartado, presenta una redacción complicada pero su significado es el siguiente⁷⁵.

- Si el asegurador solicita presupuestos de reparación de diferentes astilleros, el tiempo hasta recibir dichos presupuestos no será bonificado al armador. Pero, en caso de que se entreguen los presupuestos al asegurador, y éste no los apruebe o solicite otros a mayores, el tiempo transcurrido desde la nueva solicitud hasta la aceptación por parte del asegurador de algún presupuesto, se bonificará al asegurado (a prorrata diaria en un 30% anual del valor asegurado).
- Si el asegurado realiza otros trabajos mientras que el buque se encuentra en el astillero en reparación por los daños anteriores, la bonificación será reducida en el porcentaje que supongan los gastos por cuenta del asegurado sobre el total.
- Si cabe la posibilidad de recuperar los gastos de explotación o de la pérdida de beneficios durante dicho periodo, éstos se deducirán de la bonificación.

⁷⁵ BROWN, *Marine Insurance. Volume three. Hull Practice*, Witherby, 1993, pp.948-951[non vidi, cita de BASTERRETXEA IRIBAR, op. cit, p.85].

Finalmente se establece una penalización para cualquier incumplimiento de las obligaciones del asegurado, de un 15% de la indemnización.

Cláusula 11: Avería gruesa y salvamento

La avería gruesa podría definirse como “aquel sacrificio extraordinario incurrido razonablemente, voluntaria e intencionadamente por cualquier persona para proteger de un peligro real la comunidad de bienes que comprende la aventura marítima”⁷⁶, refiriéndonos, al hablar de sacrificio, a los gastos o acciones realizados contra los bienes que participan en la aventura marítima (como puede ser el buque o la carga). Un ejemplo de avería gruesa serían los daños efectuados al buque o al cargamento en caso de extinción de un incendio.

Las condiciones para poder declarar avería gruesa son las siguientes:

- Voluntariedad e intencionalidad.
- Sacrificio o gasto razonable y extraordinario.
- Que exista un conjunto de intereses en la realización del viaje y que se actúe para protegerlos (buque, carga, combustible y flete).
- Que exista un peligro real.
- Que tenga como objetivo la búsqueda de un resultado útil.

En relación al salvamento, este debe mostrar las siguientes características:

- Debe prestarse por una persona que no pertenezca a la tripulación del buque auxiliado.
- Debe realizarse a una propiedad que se encuentre en peligro inminente.
- El objetivo es evitar un riesgo asegurado y producir un resultado útil.

Pero debemos distinguir salvamento puro (cuando se realice sin contrato previo), de los gastos de naturaleza de salvamento (cuando existe contrato previo que establece una remuneración fija de antemano).

⁷⁶ BASTERRETXEIA IRIBAR, op. cit., p.86.

Cláusula 12: Franquicia deducible

La franquicia siempre será deducible y única para cada siniestro, independientemente de que coexistan diferentes daños.

Sin embargo, no se deducirá franquicia cuando se dé una pérdida total del buque o, en caso de que se haya incurrido en gastos de inspección de fondos, cuando el buque se hubiese embarrancado voluntariamente como consecuencia de una medida razonable.

Cláusula 13: Obligaciones del asegurado (sue and labour)

Con los gastos de “sue and labour”, o gastos de salvaguardia, nos referimos a aquellos gastos que se producen por el asegurado o sus dependientes para proteger, evitar o minimizar los daños producidos sobre el buque⁷⁷. Respecto a estos gastos, los aseguradores se harán cargo de aquellos en los que se haya incurrido de forma razonable, sin incluir los gastos de avería gruesa ni los de abogados si se diese el caso de abordaje.

Cláusula 14: Deducciones de nuevo a viejo

En caso de que se produzca un siniestro, la indemnización no se verá reducida en caso de que se repongan piezas del buque.

Cláusula 15: Tratamiento de fondos del buque

Esta cláusula hace referencia a los daños producidos en los fondos del buque debido a una varada, embarrancada o colisión. En dicho caso, quedan cubiertos por el seguro: el rascado u otras preparaciones de superficies, la aplicación de la primera capa de pintura anticorrosiva a las planchas dañadas en accidentes (cuando se realicen en un taller de tierra), así como la preparación de las planchas contiguas que hayan sido deterioradas durante el proceso de carenado.

⁷⁷ BASTERRETXEIA IRIBAR, op. cit., p.100.

Cláusula 16: Salarios y manutención

Los aseguradores cubrirán los salarios de la tripulación y su mantenimiento si:

- Se incluyen en la “masa activa” de la avería gruesa.
- Hay que trasladar el buque de un puerto a otro (cuando no se puedan realizar las reparaciones en el que se encuentra o la realización de las reparaciones en el otro supone un ahorro significativo), y durante las pruebas que se realizarán con posterioridad a la realización de las reparaciones. En ambos casos, mientras que el buque se encuentre navegando.
- Cuando los tripulantes ayuden en la reparación de un daño producido como consecuencia de un siniestro.

Cláusula 17: Comisión de agencia

Bajo esta cláusula, no se le remunerará al asegurado, por el tiempo y esfuerzo empleado para la obtención de documentos o de información, ni se le pagará por los gastos que le supone contratar a una persona que se encargue de ello.

Cláusula 18: Daños no reparados

Esta cláusula analiza tres situaciones que pueden darse cuando, tras la producción de un siniestro, se realice una reparación provisional en lugar de la definitiva, hasta que se produzca la entrada a dique del buque. Las tres situaciones son: cuando se retrasan más de 12 meses (se indemnizará al asegurado de acuerdo con la “Cláusula de reparaciones aplazadas), cuando el buque se vende sin reparar los daños cuando la póliza ya ha vencido (el asegurado tiene derecho a ser indemnizado) o, cuando se vende y la póliza sigue vigente (la indemnización será la depreciación del buque en el momento que se venda⁷⁸).

⁷⁸ BASTERRETXEIA IRIBAR, op. cit., p.111.

Asimismo, establece que los aseguradores no serán responsables por estos daños si, posteriormente, se produjese la pérdida total del buque o si estos daños exceden el valor asegurado en el momento que finalice la cobertura.

Cláusula 19: Pérdida total constructiva

Esta cláusula hace referencia a las condiciones necesarias para que se dé una pérdida total económica o constructiva del buque, es decir, que el coste de reparar el buque, sea superior al valor asegurado del mismo. En caso de que esto suceda, los asegurados podrán abandonar el buque a los aseguradores.

Cláusula 20: Renuncia al flete

En referencia al abandono anteriormente explicado, los aseguradores pueden renunciar a aceptar el flete, independientemente de que se haya ejercido la acción de abandono.

Cláusula 21: Garantía de desembolsos

Gracias a esta cláusula, el asegurado podrá contratar otras pólizas que cubran ciertas pérdidas económicas derivadas de una pérdida total del buque.

Cláusula 22: Extornos por amarre y cancelación

Los supuestos de extorno que recoge esta cláusula, condicionados a que no se dé una pérdida total del buque y que el mismo no se encuentre en un fondeadero sin consentimiento de los aseguradores, son los siguientes⁷⁹:

- Finalización de la póliza: en este caso se extorna a prorrata diaria, siendo un ejemplo de ello, el cambio de propietario.
- Cancelación de la póliza por mutuo acuerdo entre asegurado y asegurador: se extorna a prorrata mensual neta por cada mes no comenzado.

⁷⁹ BASTERRETXEIA IRIBAR, op. cit., pp.121-123.

- Paralización del buque en puerto o fondeadero con aprobación previa de los aseguradores: se extorna cada periodo de 30 días consecutivos, y la retención será mayor en caso de que el buque se encuentre bajo reparación.

Cláusula 23/24/25: Exclusiones de riesgos de guerra, huelgas y asimilados

Estas cláusulas recogen una serie de exclusiones de cobertura en situaciones de guerra, huelgas y asimilados, que quedan cubiertas por las Cláusulas de Guerra y Huelgas⁸⁰.

Cláusula 26: Exclusión nuclear

No están cubiertos los daños causados por un arma nuclear.

4.2. Mercancías

El seguro de transporte marítimo de mercancías se regula principalmente por las Institute of Cargo Clauses⁸¹, elaboradas por el I.L.U. Dentro de estas cláusulas, que fueron introducidas en 1982, y modificadas en 2006 y 2009, podemos distinguir tres clases diferentes⁸²:

- ICC (A): están formados por unas cláusulas que cubre prácticamente cualquier tipo de riesgo, excepto algunas exclusiones, como por ejemplo, la huelga o guerra.
- ICC (B): estas cláusulas, de cobertura inferior a la anterior, cubren los riesgos de mar, como por ejemplo, hundimiento, fuego o colisión, entre otros.

⁸⁰ Institute War & Strike Clauses Hulls - Time (1.10.83).

⁸¹ Institute of Cargo Clauses 2009.

⁸² MERINO PALOMAR, "Las Institute of Cargo Clauses: Origen", Fundación Mapfre (disponible en https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/en/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1086183; última consulta 11/01/2019).

- ICC (C): esta cláusula es la que presta una menor cobertura, ya que no cubre algunos de los riesgos que sí que cubre la anterior, como son, la cobertura en caso de terremoto, el barrido por las olas, la entrada de agua en bodegas, o incluso la pérdida de un bulto entero en los procesos de carga y descarga.

4.2.1. Coberturas

Debido a lo que acabamos de comentar, nos centraremos en explicar las ICC (A), ya que están formadas por 19 cláusulas que ofrecen la mayor cobertura. Estas cláusulas se dividen en 8 epígrafes, siendo los tres primeros los más importantes⁸³.

RIESGOS CUBIERTOS

Cláusula 1: Cláusula de riesgos

Con este seguro se cubrirán todas las pérdidas o daños producidos al objeto de interés, quedando excluido lo contenido en las cláusulas 4, 5, 6, y 7.

Estas pérdidas o daños han de ser físicos (no exclusivamente económicos), y han de ser causados fortuitamente⁸⁴.

Cláusula 2: Cláusula de Avería Gruesa

Con este seguro quedan cubiertos los gastos de avería gruesa y de salvamento en los que se haya incurrido para evitar un daño por cualquier causa, excepto las exclusiones de las cláusulas 4, 5, 6 y 7. Asimismo, se sostiene que estos gastos deben ser determinados de acuerdo con el contrato de fletamento y la ley y práctica aplicables.

⁸³ Basado en : RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., pp.342 y ss., aunque incluyendo aquellas modificaciones realizadas en 2009.

⁸⁴ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.343

Cláusula 3: Cláusula de “ambos culpables del abordaje”

Se indemnizará al asegurado, por su responsabilidad bajo la cláusula “ambos culpables del abordaje” del contrato de fletamento.

En caso de que se haga una reclamación por parte de los armadores bajo dicha cláusula, el asegurado debe notificarlo a los aseguradores, quienes tienen el derecho, a su propia costa y gasto, de defender al asegurado contra esta reclamación.

EXCLUSIONES

Cláusula 4: Cláusula de exclusiones generales

En ningún caso quedará cubierto por este seguro:

- La pérdida, daño o gasto causados por una conducta dolosa del asegurado.
- Las pérdidas naturales de peso o volumen, o uso y desgaste normales del objeto asegurado.
- La pérdida, daño o gastos causados por embalaje insuficiente o inapropiado del objeto asegurado, cuando se lleve a cabo con anterioridad al inicio de la cobertura, o sea realizado por el asegurado o sus trabajadores.
- Pérdida, daño o gastos producidos por vicio propio o por la naturaleza del objeto asegurado.
- Pérdida, daño o gastos causados por retraso, aunque este haya sido causado por un objeto asegurado.
- Pérdida, daño o gastos surgidos por insolvencia o fallo financiero del porteador, siempre y cuando el asegurado lo sepa en el momento de la carga de la mercancía.
- Pérdida, daño o gastos producidos, de manera directa o indirecta, por el uso de armas nucleares.

Cláusula 5: Cláusula de exclusión de innavegabilidad e impropiedad

En ningún caso se cubrirá la pérdida, daño o gasto cuando el asegurado tenga conocimiento de que el buque no cumple con el requisito de navegabilidad en el momento de la carga, o de que el contenedor o el buque no son seguros para transportar el objeto asegurado, y el asegurado o sus trabajadores hayan efectuado la carga.

Sin embargo, estas exclusiones no se aplicarán en caso de que el asegurado actúe con buena fe.

Cláusula 6: Cláusula de exclusión de guerra

En ningún caso se cubrirá la pérdida, daño o gasto derivado de:

- Guerra, revolución, rebelión o cualquier otro acto hostil, por o contra un poder beligerante.
- Captura, embargo preventivo o detención (excepto piratería), y las consecuencias de los mismos o de su intento.
- Bombas u otras armas de guerra abandonadas.

Cláusula 7: Cláusula de exclusión de huelgas

En ningún caso se cubrirá la pérdida, daño o gasto:

- Causados por huelguistas, trabajadores afectados por cierre de patronal, o personas que formen parte de motines u otros tumultos populares.
- Resultantes de huelgas, motines, ...
- Causados por terroristas que actúen en su nombre, o en el de alguna organización que realicen actividades dirigidas a influenciar y llevadas a cabo por cualquier gobierno, ya se haya constituido de manera ilegal o no.
- Causados por personas movidas por un motivo político, ideológico o religioso.

DURACIÓN

Cláusula 8: Cláusula de tránsito

Este seguro tomará efecto desde que las mercancías abandonen el lugar de almacenaje, dicho efecto continuará durante el viaje y terminará con lo que primero suceda entre:

- la descarga final en el lugar de almacenaje u otro lugar indicado en el contrato,
- la descarga en cualquier otro lugar que el asegurado decida utilizar para almacenaje distinto del curso ordinario,
- la descarga en el medio de transporte o contenedor de almacenaje distinto al ordinario, cuando lo indique el asegurado o sus empleados, o
- la expiración del plazo de 60 días tras finalizar la descarga de mercancías en el puerto final.

También se regula la situación de que, una vez finalizada la descarga en el puerto de destino, pero antes de que termine el seguro, las mercancías se envíen a un destino distinto. En dicho caso, el seguro no se extenderá cuando comience el viaje al nuevo destino.

Sin embargo, el seguro sí se mantendrá cuando se produzca un retraso, sin que esté bajo control del asegurado, u ocurra cualquier desviación, descarga forzosa u otra variación como consecuencia del ejercicio de una facultad concedida a los armadores o fletadores por el contrato de fletamento.

Cláusula 9: Cláusula de terminación del contrato de transporte

Si por alguna circunstancia que no esté bajo control del asegurado, el contrato finaliza en un lugar distinto al designado en él, o de otra forma previa a la entrega de las mercancías, el seguro finalizará a no ser que se informe a los aseguradores, solicitando una continuación de la cobertura, y aceptando una prima adicional.

En dicho caso, el seguro continuará en vigor:

- Hasta que las mercancías sean vendidas y entregadas en el nuevo puerto o, salvo pacto en contrario, hasta que expire el plazo de 60 días desde la llegada a puerto (lo que primero ocurra), o
- Si las mercancías vuelven a ser reenviadas en dicho periodo de 60 días, o en el plazo que se haya pactado, hasta que se termine de conformidad con la cláusula 8.

Cláusula 10: Cláusula de cambio de viaje

Si se cambia el destino por el asegurado, una vez entre en vigor el seguro, se deberá informar inmediatamente a los aseguradores para acordar las nuevas primas y términos. En caso de que se produzca una pérdida previamente a la realización de dicho acuerdo, esta quedará cubierta si estuviese disponible a una razonable prima comercial de mercado.

En caso de que el buque viaje al destino indicado en el seguro pero, sin conocimiento del asegurado o sus empleados cambie el mismo, el seguro continuará vigente.

RECLAMACIONES

Cláusula 11: Cláusula de interés asegurable

Para poder ser indemnizado, el asegurado debe ostentar un interés asegurable en el objeto asegurado en el momento que ocurra un siniestro.

En ese caso, el asegurado tiene derecho a ser indemnizado por un daño cubierto durante el período que dure la cobertura, incluso si ese daño se hubiera producido antes de que el contrato se hubiese formalizado y no lo conociese al formalizar el contrato.

Cláusula 12: Cláusula de gastos de reenvío

En caso de que debido a una acción de un riesgo cubierto, el viaje finalice en un puerto distinto al que fue asegurado, los aseguradores deberán reembolsar al asegurado todos los gastos extraordinarios en los que haya incurrido razonablemente durante la descarga, almacenaje y reenvío del objeto asegurado al destino inicialmente asegurado.

Sin embargo, debemos tener en cuenta que dicha cláusula no se aplicará:

- En caso de avería gruesa o salvamento,
- Cuando se de alguna de las situaciones excluidas por las cláusulas 4, 5, 6 y 7, o
- Cuando surjan los gastos por culpa, negligencia, insolvencia o incumplimiento financiero del asegurado o sus dependientes.

Cláusula 13: Cláusula de pérdida total económica

En ningún caso será recuperable una reclamación por pérdida total económica, a no ser que el objeto sea razonablemente abandonado. Se entenderá que ha sido razonablemente abandonado en dos situaciones: cuando su pérdida total real sea inevitable, o cuando el coste de recuperar, reacondicionar y reenviar el objeto a su destino exceda su valor en el momento de su llegada.

Cláusula 14: Cláusula de aumento de valor

En caso de que el asegurado contrate un seguro que aumente el valor de las mercancías ya aseguradas, el valor actual de las mismas se verá incrementado, siendo éste la suma total asegurada por todos los seguros. Y, por lo tanto, la responsabilidad de cada uno de los aseguradores, será la proporción de la suma asegurada que le corresponde en relación al total.

Por su parte, el asegurado deberá presentar pruebas de la cantidad asegurada por cada uno de los aseguradores.

BENEFICIO DEL SEGURO

Cláusula 15: Cláusula de sin efecto

La cobertura que ofrece este seguro de mercancías nunca será para beneficio del porteador u otro detentador de mercancías. Únicamente se ofrece al asegurado, es decir, a la persona en cuyo nombre se efectuó el contrato o a un cesionario.

AMINORACIÓN DE SINIESTROS

Cláusula 16: Cláusula de obligaciones del asegurado

Tanto el asegurado, como sus dependientes y agentes están obligados, en caso de que surja un daño recobable, a adoptar medidas razonables con el fin de evitar o disminuir el daño, así como a asegurarse de que los derechos contra transportistas y otros terceros sean reservados y ejercitados.

Los aseguradores deberán reembolsar al asegurado los daños recobrables y aquellos otros gastos en los que haya incurrido en el cumplimiento de estas obligaciones.

Cláusula 17: Cláusula de no renuncia

Las medidas tomadas tanto por el asegurado como por los aseguradores, que pretendan salvar, proteger o recuperar el objeto asegurado, no se considerarán una renuncia o aceptación de abandono, ni perjudicarán los derechos de ninguna de las partes.

EVITACIÓN DE DEMORA

Cláusula 18: Cláusula de diligencia razonable

Se requiere que el asegurado actúe con diligencia razonable en todas las circunstancias que caigan bajo su control a lo largo de la expedición marítima.

LEY Y PRÁCTICA

Cláusula 19: Cláusula de Ley y Práctica inglesa

Establece que este seguro queda sujeto a la Ley y Práctica inglesa.

4.3. P&I

Este tipo de seguro cubre a los armadores y operarios de los buques de aquellas responsabilidades en las que puedan incurrir frente a terceros. El conocido como seguro de P&I, proviene de las siglas inglesas Protection (protección) e Indemnity (indemnización)⁸⁵.

El término “Protección” suele utilizarse para referirse a la cobertura de riesgos relativos a personas y buques, mientras que con la “Indemnización”, nos referimos a las responsabilidades que provienen del transporte de mercancías.

Las tres características principales de este seguro son las siguientes⁸⁶:

- Se trata de un seguro de responsabilidad frente a terceros: se pretende cubrir la responsabilidad extracontractual del naviero frente a terceros.
- Es un seguro adicional: cubre aquellas responsabilidades que no están cubiertas por el seguro ordinario, por lo que es complementario a este.
- Es un seguro mutuo o de base mutualista: son los armadores los que se organizan en mutuas (los llamados clubs de P&I), para cubrir los riesgos de sus miembros, como explicaremos a continuación.

4.3.1. Clubs de P&I

Los clubs de P&I son “asociaciones independientes de armadores y operadores de buques que se unen, sin ánimo de lucro y bajo un régimen de prestaciones mutuas, con la finalidad de cubrir potenciales responsabilidades frente a terceros, así como ciertos gastos y costes que pueden surgir como consecuencia de la operativa de los buques”⁸⁷. Además, debemos tener en cuenta que estos aseguradores están sometidos a la

⁸⁵ ARROYO, op. cit., p.621.

⁸⁶ ARROYO, op. cit., p.622.

⁸⁷ INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, “About the International Group” (disponible en <https://www.igpandi.org/about> ; última consulta 23/01/2019).

legislación del país en el que se ha constituido, que por lo general, suele ser en Inglaterra, por lo que están en su mayoría sometidos a Derecho Inglés⁸⁸.

En relación al funcionamiento de estos clubs, cabe destacar, por un lado, que el contrato de seguro surge en el momento que el naviero pasa a formar parte del club. Pero, sin embargo, la gestión diaria del mismo queda en manos de los administradores y gerentes, sin que estos navieros intervengan en ella. Estas figuras son imprescindibles, ya que los clubs ofrecen servicios de ayuda y consulta a todos los miembros sobre cualquier tema relacionado con el Derecho marítimo⁸⁹.

En cuanto a las personas que pueden ser miembros, debemos destacar que, además de los armadores propiamente dichos, podrán serlo cualquier persona que demuestre su condición de “empresario marítimo de la navegación”, y que esto le pueda suponer que surjan responsabilidades frente a terceros. Por lo tanto, podrían ser miembros los navieros y fletantes entre otros⁹⁰.

Por último, cabe hacer referencia al “International Group of P&I Clubs”, ya que es una agrupación formada por los trece clubs que, en su conjunto, aseguran un 90% de la flota mundial de altura. El fin de esta agrupación es obtener ventajas para estos clubs, principalmente de dos maneras: por un lado, a la hora de negociar los contratos de reaseguro y, por otro lado, al repartir las pérdidas (debemos tener en cuenta el carácter mutual explicado anteriormente)⁹¹.

4.3.2. Coberturas

Antes de comenzar a explicar las coberturas del seguro de P&I, debemos tener en cuenta que, en este tipo de seguro, tiene un papel importante la regla Ómnibus. Esta

⁸⁸ARROYO, op. cit., p.623

⁸⁹RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., p.476.

⁹⁰ARROYO, op. cit., p.623

⁹¹INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, “About the International Group” (disponible en <https://www.igpandi.org/about> ; última consulta 23/01/2019)

cláusula otorga a los directores del club ciertos poderes para que puedan decidir si cubrir o no algunos riesgos no cubiertos dentro de la cobertura de P&I. Lo que conlleva a que, en la práctica, se suele aprobar la cobertura de estos riesgos, ya que al estar formado el consejo de dirección por los propios propietarios de los buques, son ellos mismos los que salen beneficiados⁹². Esta práctica, que beneficia en todo caso al asegurado, perjudica la fiabilidad del contrato de seguro. Es decir, si se generaliza el uso de esta regla, llegará un momento en el que el propio contrato de seguro de P&I quedará vacío de contenido, ya que será irrelevante éste, quedando cubiertos todos aquellos riesgos que el club considere.

Asimismo, también debemos hacer referencia a la regla “pay to be paid”. Esta regla requiere que el miembro asegurado efectúe, en un primer lugar, el pago al tercero, para ser después indemnizado por el club. Lo que trataban de evitar estos clubs era tener responsabilidad directa frente a los terceros. Sin embargo, en la actualidad, en ciertas situaciones esta regla no se aplica, y esto lo podemos ver, por ejemplo, en la excepción que han incorporado los Clubs del Grupo Internacional en relación con los marinos (en caso de lesión, el armador no indemnizará al marinero, sino que será el club quien lo haga directamente)⁹³. Asimismo, más adelante haré referencia a la regulación de esta cláusula en la LNM.

Por último, dentro de este seguro, como en los otros anteriormente explicados, podemos distinguir entre los riesgos que quedan cubiertos, y aquellos otros que están excluidos. Comenzaremos analizando los riesgos cubiertos, entre los que distinguimos los riesgos de protección y los de indemnización⁹⁴.

⁹²CABALLERO, “Los Clubs de Protección e Indemnización (P&I)” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, op. cit., pp.500-501.

⁹³ CABALLERO, op. cit., p.501.

⁹⁴ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p. 322.

RIESGOS DE PROTECCIÓN

Responsabilidades con respecto a los tripulantes

Quedan cubiertas las responsabilidades del mutualista por muerte, enfermedad o lesión de los tripulantes. Incluyendo los salarios, gastos de hospital, gastos médicos y de enterramiento, así como los gastos de repatriación. Asimismo se incluyen los gastos de desvío para desembarcarlos y los de envío de un sustituto⁹⁵.

También cubrirá el club las responsabilidades por pérdidas de empleo en caso de naufragio, al igual que la pérdida de efectos personales si se diese un accidente⁹⁶.

Responsabilidades con respecto a no tripulantes

Del mismo modo que en el apartado anterior, quedan cubiertas las responsabilidades por enfermedad, muerte o lesión de los no tripulantes, así como los gastos derivados de estos.

En relación a los pasajeros, el seguro de P&I cubre las pérdidas o daños de equipaje, dependiendo de las condiciones del billete.

Y, por último, en referencia a los polizones, desertores, refugiados o personas salvadas en la mar, se cubrirán los gastos destinados a su mantenimiento, repatriación o desembarco⁹⁷.

Responsabilidades por el salvamento de vidas

En caso de que algún tercero haya salvado o intentado salvar la vida de cualquier persona a bordo del buque asegurado, y que parte de la suma debida no sea cubierta por el seguro de buque o carga, se cubrirá por el seguro de P&I⁹⁸.

⁹⁵RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., pp. 323-324.

⁹⁶RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., pp.482-483.

⁹⁷RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., pp. 324-325.

⁹⁸RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.325.

Responsabilidades derivadas de colisión o abordaje

En caso de que surjan responsabilidades frente a terceros por colisión, y los gastos no sean recuperables por la póliza de casos, este seguro cubrirá el ¼ de responsabilidad que no queda cubierto con la póliza de cascos. En caso de que se supere el valor asegurado en la póliza de cascos, el exceso de responsabilidad será cubierto por el seguro de P&I⁹⁹.

Responsabilidades por daños a propiedades no cubiertos en otros apartados¹⁰⁰

Se incluye la responsabilidad:

- por abordaje sin que medie contacto directo,
- por choque contra objetos fijos o flotantes, no considerador buques, sin que se dé la situación de abordaje, y
- por los daños producidos por objetos sumergidos que no se encuentren debidamente señalizados o que no se hayan retirado.

Responsabilidades por contaminación¹⁰¹

Responsabilidades derivadas de un derrame o escape de hidrocarburos u otras sustancias, que se deban a:

- Daños producidos a otras personas.
- Medidas adoptadas para prevenir o minimizar los daños.
- El cumplimiento de órdenes formuladas por cualquier autoridad como consecuencia de un incidente o con el fin de prevenirlo o reducirlo.
- Multas impuestas al respecto.

⁹⁹ RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., pp.481-482.

¹⁰⁰ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.326.

¹⁰¹ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.326-327.

Responsabilidades derivadas de contratos de remolque

Responsabilidades en las que un armador pueda incurrir (como gastos por pérdida de vidas, lesiones, pérdidas o daños a la carga o a cualquier otra propiedad), derivados de los términos de un contrato de remolque.

En caso de que el contrato no haya sido efectuado bajo las condiciones estándar, éste deberá ser previamente aprobado por el club. Sin embargo, también puede darse la situación de que el club, a su discreción, acepte que su importe sea reembolsado.

Responsabilidades derivadas bajo ciertos contratos de indemnización

En ocasiones, si el armador quiere utilizar determinados servicios, estibadores, canales o muelles, debe aceptar ciertos contratos de indemnización por el que se responsabiliza de las lesiones, muertes, enfermedades o daños personales, y que quedarán cubiertos por esta cláusula¹⁰².

Responsabilidades por remoción de restos

Se refiere a aquellos gastos en los que un armador pueda incurrir, sin que queden cubiertos por el seguro de cascos, respecto de la remoción, destrucción y señalización de los restos del buque asegurado naufragado, así como su carga u otra propiedad transportada a bordo del mismo o de cualquier otro buque afectado¹⁰³.

Gastos de cuarentena

Quedan incluidos los gastos extraordinarios de desinfección del buque, su carga y de las personas a bordo, como consecuencia directa de una enfermedad infecciosa¹⁰⁴.

¹⁰² RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.327-328.

¹⁰³ RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., pp.488.

¹⁰⁴ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.328.

RIESGOS DE INDEMNIZACIÓN

Responsabilidades con respecto a la carga transportada

Responsabilidades, costes y gastos derivados de la mercancía transportada en el buque, incluyendo daños o pérdida de la carga, así como los costes complementarios derivados de la descarga, eliminación y reestiba de la carga dañada, cuando no puedan ser recuperables¹⁰⁵.

Contribuciones de Avería Gruesa no recobrables

Podemos encontrarnos con dos supuestos:

- En el caso de que se dé una contribución del buque a la avería gruesa, y que esta, por ser un valor superior al de la póliza, no pueda ser recobrada por el seguro de cascos, quedará cubierta siempre que el valor asignado al buque en la póliza de cascos debe ser considerado como razonable por el Comité de Directores. En caso contrario, solamente se cubrirá el exceso.
- También quedan cubiertas aquellas contribuciones que deberían ser pagadas por algún interesado en la aventura marítima pero, debido a lo estipulado en el contrato de transporte, no pueden recuperarse. Para ello, deben de haberse agotado previamente todas las posibilidades legales de recobro¹⁰⁶.

Multas

Quedan cubiertas las multas impuestas al armador respecto de un buque asegurado o a su/s tripulante/s, de las que el armador sea responsable y se deban a infracciones de leyes o reglamentos laborales, de aduanas, o de inmigración, conductas dolosas de los miembros de la tripulación o a la falta de entrega de mercancías¹⁰⁷.

¹⁰⁵ RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., pp.490.

¹⁰⁶ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.331.

¹⁰⁷ RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, op. cit., p.331-332.

Por último, haciendo referencia a los riesgos que quedan excluidos con esta póliza, debemos tener en cuenta que, la principal exclusión, son los riesgos que ya quedan cubiertos con el seguro de casco y máquinas. Asimismo, tampoco quedarán incluidos los riesgos de guerra, así como las pérdidas económicas, cuando estas se deban a un incumplimiento de las obligaciones nacidas en los contratos firmados por el armador¹⁰⁸.

4.3.3. Caso Prestige

La importancia del seguro de P&I se puede ver perfectamente reflejado en el caso del Prestige. Este polémico caso, ha sido resuelto 16 años después del incidente con la sentencia del Tribunal Supremo 668/2018, 19 de Diciembre de 2018¹⁰⁹, la cual modifica, en parte, el anterior fallo del año 2016 de este Tribunal¹¹⁰.

En el año 2016, se condenaba a Apostolos Ionnais Mangouras, capitán de la embarcación, como autor responsable de los hechos. En relación a la responsabilidad civil, se declaró que ostentaban responsabilidad civil directa tanto el capitán, como Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club), que sería responsable hasta el límite de la póliza, así como el Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (“FIDAC”), limitada a las disposiciones del convenio que lo regula. Por su parte, quedaría como responsable subsidiaria la compañía propietaria de la embarcación, Mare Shipping.

Sin embargo, tras numerosos recursos contra el auto de responsabilidad civil, dictado el 15 de noviembre de 2017 por la Audiencia Provincial de A Coruña¹¹¹, y con el fin de ejecutar la sentencia citada, la Sala Segunda del Tribunal Supremo tuvo que

¹⁰⁸ RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., pp.498.

¹⁰⁹ Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de diciembre de 2018 668/2018.

¹¹⁰ Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 865/2015.

¹¹¹ Auto de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 1ª) de 15 de noviembre de 2017.

pronunciarse nuevamente. Basándonos en la Comunicación del Poder Judicial¹¹², podemos aclarar que la resolución será la siguiente:

En relación a la responsabilidad civil, las indemnizaciones han sido fijadas en un importe superior a 1.500 millones de euros, dirigidos al Estado español, Estado francés, la Xunta de Galicia y otros 269 particulares, ayuntamientos y sociedades.

De los recursos interpuestos, han sido estimados el de la Fiscalía, la Abogacía del Estado, el Estado francés y, en parte, el del FIDAC. Pero, sin embargo, desestima los del capitán del buque, así como los de la aseguradora, los responsables directos del buque, y el de Mare Shipping.

Por lo tanto, en relación a los recursos estimados, se han modificado las indemnizaciones del Estado español y del francés, así como de la Xunta de Galicia. Pero en cuanto al tema que nos afecta en relación a la aseguradora, debemos explicar el recurso que ha sido estimado de la Fiscalía.

Este recurso discrepa sobre lo establecido en el auto de la Audiencia de A Coruña, que sostenía que debían instar la ejecución de la resolución en Reino Unido, ya que ahí se encuentra la sede de la aseguradora. Sin embargo, basándonos en la Ley de Enjuiciamiento Criminal (“LECrim”), será el juez quien, actuando de oficio, debe hacerse cargo de las actuaciones que habrá que realizar frente a Reino Unido, basándose en la normativa de ejecución del derecho comunitario. Y, en relación al club de P&I, que hasta el momento tenía depositados en España 22,7 millones de euros, tras esta resolución está condenado a pagar, como responsable civil directo, 1.000 millones de dólares americanos.

¹¹² Comunicado del Poder Judicial, “El Tribunal Supremo fija las indemnizaciones definitivas por la catástrofe del ‘Prestige’ en más de 1.500 millones de euros con IVA e intereses”, *Tribunal Supremo: Noticias Judiciales*, 2018 (disponible en <http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-fija-las-indemnizaciones-definitivas-por-la-catastrofe-del--Prestige--en-mas-de-1-500-millones-de-euros-con-IVA-e-intereses> ; última consulta 17/01/2019).

Por último, cabe hacer referencia al fallo del Tribunal en relación al recurso interpuesto por el FIDAC. En 2016, se sostuvo que debería indemnizaciones con el límite de la cuantía establecida en su convenio regulador. Sin embargo, con la sentencia de 2018 se establece que su responsabilidad estará limitada a los daños materiales, pero no a aquellos daños medioambientales o morales, que deberán hacerse frente por los demás responsables civiles (el capitán, la aseguradora y, subsidiariamente, la naviera propietaria del buque).

Por lo tanto, como podemos ver, los clubs de P&I tienen un papel primordial en relación al seguro marítimo. Y, respecto a esta sentencia, debemos decir que aporta un gran cambio en nuestra jurisprudencia. Como explicaré más adelante, la responsabilidad civil no estaba regulada en el Código de Comercio como interés asegurable y, por lo tanto, los jueces y tribunales no se pronunciaban sobre ello. Pero la regulación de dicho interés en la nueva LNM, permitió que el Tribunal Supremo reconociese, por primera vez, la responsabilidad de los clubs de P&I frente a los perjudicados¹¹³.

¹¹³SIERRA NOGUERO, “El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación del buque”, *Fundación Mapfre*, 2016 (disponible en https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/imagen.cmd?path=1089462&posicion=2®istrardownload=1 ; última consulta 16/01/2019).

5. LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA 2014: PRINCIPALES CAMBIOS TRAS SU ENTRADA EN VIGOR.

Como he explicado al principio de este trabajo, en 2014 entró en vigor la LNM. A partir de ese momento, los artículos del Código de Comercio que regulaban esta materia fueron derogados, y esta Ley comenzó a tener carácter dispositivo, siendo de aplicación suplementaria la LCS (excepto en el caso de los seguros obligatorios de las embarcaciones deportivas o de recreo, donde la aplicación de la LCS es obligatoria)¹¹⁴.

Esta nueva ley, supuso un proceso de reforma del Derecho Marítimo Español basándose en el derecho internacional y estableciendo claramente la primacía de aquellos convenios internacionales que han sido ratificados por España. Dentro de las novedades que ha introducido relacionadas con el contrato de seguro marítimo, podemos destacar, entre otros, la ya comentada regulación de la responsabilidad civil como interés asegurable¹¹⁵, o la reducción del plazo prescriptivo, de tres a dos años, de las acciones que puedan llevarse a cabo como consecuencia de un contrato de seguro marítimo¹¹⁶. Me gustaría extenderme en la explicación de estas novedades y otras muchas, pero dada su extensión, he decidido centrarme en las dos que considero más importantes: las limitaciones de responsabilidad y la introducción de la acción directa.

¹¹⁴ BARBADILLO, CÓZAR y GÓMEZ, “Comentarios sobre la nueva Ley de Navegación Marítima”, *Garrigues*, 2014, pp. 18-19 (disponible en https://www.garrigues.com/sites/default/files/docs/Comentarios_sobre_la_nueva_Ley_de_Navegacion_Maritima_J._Barbadillo_M._Cortazar_M._Gomez_0.pdf; última consulta 26/01/2019).

¹¹⁵ RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, “El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, op. cit., p. 397 y ss.

¹¹⁶ LNM, artículo 438.

5.1. Limitaciones de responsabilidad y convenios internacionales

Para estudiar este punto comenzaré analizando la regulación de este aspecto tanto, en el Código de Comercio de 1985, como en los convenios internacionales.

En el Código de Comercio se regulaban dos sistemas similares de limitación de responsabilidad. El primero de ellos, consistía en un sistema de limitación por abandono y se caracterizaba porque, en base al contrato de fletamento, el naviero contaba con el derecho de limitar su responsabilidad frente a indemnizaciones debidas a terceros, cuando estos actos fuesen cometidos por el capitán encargado del cuidado de la mercancía y que hubiese abandonado el buque “con todas sus pertenencias y de los fletes que hubiere devengado en el viaje”¹¹⁷. Por otro lado, el segundo sistema limita la responsabilidad civil de los navieros, en caso de abordaje, al valor del buque con sus pertenencias y fletes del viaje¹¹⁸.

En cuanto a los convenios internacionales destacaremos principalmente cuatro. El primero de ellos fue el Convenio de Bruselas de 1924¹¹⁹, a través del cual, el Comité Marítimo Internacional, limitó por primera vez la responsabilidad de los armadores. Más adelante en 1957¹²⁰ se aprobó otro convenio en base al cual, la responsabilidad se limitaba en base al tonelaje del buque. En 1976, la Organización Marítima Internacional (“IMO”) redactó un nuevo convenio¹²¹ en el cual, el límite de responsabilidad, se calculaba en base a la tonelada de arqueo bruto del buque. Por último, el Protocolo de

¹¹⁷ ALBORS, “La limitación de responsabilidad en la Ley de Navegación Marítima” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, op. cit., p. 358.

¹¹⁸ Código de Comercio, artículo 837.

¹¹⁹ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 25 de Agosto de 1924 (BOE 11 de febrero de 1984).

¹²⁰ Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957, relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buque que navegan por alta mar (BOE 2 de marzo de 2005).

¹²¹ Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo (BOE 27 de diciembre de 1986).

Londres de 1996¹²², modifica el anterior convenio para actualizar los límites de responsabilidad a las necesidades de ese momento, y es en el que se han basado los redactores de la LNM¹²³.

Por lo tanto, en referencia a la limitación de responsabilidad, la LNM recoge aquello contenido en el Protocolo de Londres, incluyendo las exclusiones interpuestas por España a la hora de ratificarlo, y se complementa por las normas procesales que deben seguirse para reclamar este derecho (artículos 487 y ss.).

Por último, cabe destacar que la responsabilidad se limitará en todo caso, independientemente de que el proceso sea civil, social, penal o administrativo¹²⁴, así como si la acción ejercitada tiene carácter contractual o extracontractual¹²⁵.

5.1.1. Titulares del derecho de limitación de responsabilidad.

La LNM no se pronuncia acerca de las personas que serán beneficiarias de este derecho y, por lo tanto, nos basaremos en lo dispuesto en el artículo 1 del Protocolo de Londres, en virtud del cual, los titulares serán:

- Los propietarios de los buques (incluidos el fletador, gestor naval y armador),
- los salvadores,
- las personas dependientes de los propietarios o salvadores, y
- los aseguradores de responsabilidad civil.

Estas personas han de ser entendidas como aquellas que, en caso de que sean culpables, pueden ejercer su derecho a limitar su responsabilidad. Es importante dejar claro esto,

¹²² Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre la limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996 (BOE 28 de febrero de 2005).

¹²³ LNM, artículo 392.

¹²⁴ LNM, artículo 393.

¹²⁵ LNM, artículo 396.2.

ya que, en ocasiones, puede llegar a entenderse que lo que se hace es identificar a los responsables de las acciones en las que puede limitarse la culpabilidad y, sin embargo, no es así¹²⁶.

5.1.2. Reclamaciones limitables y no limitables.

En este apartado haré referencia a las reclamaciones que quedan sujetas a limitación y aquellas que no son limitables. Las reclamaciones que pueden ser limitables aparecen comprendidas en el primer apartado del artículo 396 de la LNM, cuyo contenido coincide con el del Protocolo de Londres. Por lo tanto, quedan sujetas a limitación las reclamaciones derivadas de:

- a. Muerte o lesiones, así como pérdidas o daños sufridos en las cosas, que se hayan producido a bordo, o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con actividades de salvamento, y los perjuicios derivados de las mismas. Quedan incluidos los daños a obras portuarias, vías navegables, ayuda a la navegación, y otros bienes de dominio público de carácter marítimo o portuario.
- b. Perjuicios causados por el retraso en el transporte tanto de la carga, como de pasajeros y de sus equipajes.
- c. Perjuicios producidos por la lesión de derechos no contractuales, derivados de la explotación del buque o de actividades de salvamento.
- d. Costes derivados de las medidas de minimización de daños, realizados por terceros distintos de la persona con derecho a limitar su responsabilidad, cuando estas medidas resulten en su beneficio, y que no se hayan efectuado en base a un contrato con la persona responsable.

¹²⁶ GABALDÓN GARCÍA, *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012.

En cuanto a las reclamaciones no limitables, debemos analizar el artículo 397 de la LNM, que establece que no serán limitables las reclamaciones contenidas en el artículo 3 del Protocolo de Londres, entre las que encontramos las siguientes:

- a. Las reclamaciones contractuales derivadas de operaciones de salvamento o con contribución a la avería gruesa. En caso de salvamento, quedan limitadas al valor de los bienes salvados.
- b. Aquellas derivadas de daños producidos como consecuencia de la contaminación provocada por hidrocarburos. Con esta cláusula pretende que la responsabilidad por contaminación quede limitada por las cláusulas del Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1969, modificado en 1992¹²⁷. Lo que conlleva a que, en aquellos países en los que no se ha ratificado dicho convenio, los armadores carecerán de este derecho y, por lo tanto, responderán de forma ilimitada en caso de contaminación¹²⁸.
- c. Aquellas reclamaciones sujetas a lo contenido en algún convenio internacional, que prohíban o regulen la limitación de responsabilidad por daños nucleares. En el caso de España, se estará a lo dispuesto en el Convenio Internacional de Responsabilidad Civil en la esfera del Transporte Marítimo de Sustancias Nucleares de 1971¹²⁹.
- d. Las reclamaciones relacionadas con daños nucleares, efectuadas contra propietarios de buques nucleares.
- e. Aquellas reclamaciones relacionadas con el buque o con actividades de salvamento, efectuadas por las personas dependientes del propietario, del salvador o de sus herederos, siempre y cuando en el contrato de trabajo no se establezca el derecho a limitar la responsabilidad, o los límites sean superiores.

¹²⁷ Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969 (BOE 8 de marzo de 1976).

¹²⁸ ALBORS, “La limitación de responsabilidad en la Ley de Navegación Marítima”, op. cit., p. 365-366.

¹²⁹ Convenio Internacional de Responsabilidad Civil en la esfera del Transporte Marítimo de Sustancias Nucleares, de Bruselas de 17 de septiembre de 1971.

Asimismo, tampoco serán limitables “las reclamaciones de la Administración Marítima o Autoridad Portuaria que se prevean en las normas reguladoras de la remoción de buques”¹³⁰. Esta reclamación era limitable, en un principio, por el protocolo, pero España, a la hora de ratificar el convenio, excluyó dicha reclamación¹³¹.

5.1.3. Límite de las reclamaciones

El límite exacto de cada una de las reclamaciones aparece contenido en los artículos 398 y 399 de la LNM, así como en los artículos 6 a 9 del Protocolo. Sin embargo, en este trabajo no entraré a analizar cada una de estas cantidades, sino que explicaré como se realiza la conversión de la unidad de cuenta, el Derecho Especial de Giro (“DEG”), a euros¹³².

Esta conversión, se realizará en el momento en que se constituya un fondo de limitación¹³³. Este fondo, aparece regulado en los artículos 403 a 405 de la ley, de lo que debemos destacar que estará integrado por las sumas debidas, más los intereses legales devengados, por el tiempo transcurrido desde la fecha en que se produjo el accidente¹³⁴. Asimismo, debemos tener en cuenta que con el fondo deben pagarse únicamente los créditos que queden sujetos a limitación, distribuyéndose a prorrata del importe de la cantidad debida en cada uno de estos créditos¹³⁵.

¹³⁰ LNM, artículo 397.2.

¹³¹ Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre la limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996 (BOE 28 de febrero de 2005), artículo 18.

¹³² LÓPEZ QUIROGA, FERNÁNDEZ-QUIRÓS y DE BUSTOS LANZA, “La nueva Ley de Navegación Marítima”, *Actualidad Jurídica Uría Méndez*, 2014, pp.64-65 (disponible en <https://www.uria.com/documentos/publicaciones/4364/documento/art03.pdf?id=5572>; última consulta 20/01/2019).

¹³³ LNM, artículo 402.

¹³⁴ LNM, artículo 403.

¹³⁵ LNM, artículo 404.

5.1.4. Plazo para ejercitar el derecho

Para finalizar, debemos destacar que, a pesar que el Protocolo de Londres no se pronuncia en este sentido, la LNM establece que el derecho de limitación de responsabilidad se caducará a los dos años de la primera reclamación judicial sobre el accidente ocurrido, por lo que el fondo deberá constituirse en dicho plazo¹³⁶.

5.2. Introducción de la acción directa.

Para explicar la acción directa, tendremos que analizar el artículo 465 de la LNM:

“La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo”¹³⁷.

En la primera parte de este artículo, quedan claras las intenciones de la LNM frente a la cláusula “pay to be paid” típica del seguro de P&I¹³⁸. Esta regla, recordando lo explicado anteriormente, consiste en que el mutualista debe ser quien pague, en un primer momento, al tercero afectado, para después recibir la cuantía de la indemnización del club de P&I.

Por lo tanto, como podemos observar, tras la entrada en vigor de esta ley, esta cláusula dejó de ser de aplicación en nuestro derecho. En la actualidad, el tercero perjudicado puede ejercitar acción directa contra el asegurador, sin que tenga que ser indemnizado

¹³⁶ LNM, artículo 405.

¹³⁷ LNM, artículo 465.

¹³⁸ ALBORS, “El seguro de Protección e Indemnización (P&I)” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, op. cit., p.517.

por el causante del daño. Además, cabe destacar el carácter imperativo de esta norma ya que, como establece dicho artículo, no cabe pacto en contrario.

Asimismo, debemos tener en cuenta que los aseguradores podrán oponer al tercero perjudicado, aquellas excepciones y exclusiones que podría oponer el asegurado, así como los límites establecidos en los artículos 466 y 467 de la presente ley¹³⁹.

En virtud al primero de ellos, “el asegurador responde como máximo hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de los hechos que originen su responsabilidad ocurridos durante la vigencia del contrato”¹⁴⁰. Por lo tanto, en caso de que se supere dicho límite, esta cantidad debe ser desembolsada por el asegurado.

Por su parte, el artículo 467 sostiene que “el asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad”¹⁴¹. Con las limitaciones cuantitativas de responsabilidad se refiere a las explicadas en el punto anterior.

Pero el problema surge cuando el contrato de seguro de P&I queda sometido a jurisdicciones o leyes extranjeras, en las que prevalece la cláusula de “pay to be paid”. La doctrina está dividida sobre cómo debe resolverse: por un lado, aquellos que consideran que la acción directa regulada en la LNM no se puede aplicar en aquellos contratos en los que las partes hayan elegido basarse en un derecho extranjero; pero, la otra parte de la doctrina defiende que, el hecho de que aparezca regulada la acción directa en esta ley, exige el ejercicio de la misma¹⁴².

¹³⁹ RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, op. cit., p.412.

¹⁴⁰ LNM, artículo 466.

¹⁴¹ LNM, artículo 467.

¹⁴² SIERRA NOGUERO, *El Seguro de Responsabilidad Civil derivada de la navegación de buques*, Fundación Mapfre, Madrid, 2016, p.118.

La realidad se acerca más a la primera opción ya que, en el seguro de P&I, no se reconoce el derecho del tercero a la acción directa¹⁴³. Por lo tanto, esta solamente se permitirá en aquellos casos en los que el club lo admite de manera voluntaria, o cuando lo imponen las normas internacionales (en caso de daños de hidrocarburos, los daños a pasajeros y, desde 2017, los daños a marineros)¹⁴⁴.

Además, no podemos olvidar que los clubs de P&I pueden elegir los tribunales y las leyes que les sean de aplicación. Por lo que, en la mayoría de los casos, es elegido el Derecho inglés, en el que no se permite el ejercicio de la acción directa. Por su parte, el Derecho español apenas es elegido por estos clubs, limitándose a aseguradoras locales de embarcaciones pequeñas. Esto nos llevó a que, aunque previamente a la entrada en vigor de esta ley no estaba regulado el seguro de responsabilidad civil naviera en España, los armadores españoles ya cubrían este riesgo a través de los seguros de P&I con club extranjeros.

Por lo tanto, como conclusión, debemos tener en cuenta tres aspectos principales:

- En primer lugar, hasta el momento de entrada en vigor de la LNM, en España no estaba regulado la responsabilidad civil cómo interés asegurable del seguro marítimo.
- En segundo lugar, debemos tener claro que, con la introducción de la regulación de la responsabilidad civil, el legislador introdujo la acción directa, que será aplicada de manera imperativa.
- Sin embargo, en la actualidad la mayoría de clubs de P&I se rigen por el Derecho inglés, y en muy pocas ocasiones el tercero perjudicado podrá

¹⁴³ SIERRA NOGUERO, “El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación del buque”, *Fundación Mapfre*, 2016, pp.4-5 (disponible en https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/imagen.cmd?path=1089462&posicion=2®istrardownload=1 ; última consulta 16/01/2019).

¹⁴⁴ RUIZ LIMA, “La acción directa en el seguro de responsabilidad civil, en general, en el seguro de responsabilidad civil marítima y frente a los clubs de P&I, en particular” en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), *El Derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, S.A.U., Navarra, 2018, p.1270.

beneficiarse por la acción directa, que será aplicable por voluntad del club, y en aquellos casos que, como hemos explicado anteriormente, lo exige la normativa internacional.

6. CONCLUSIONES

Como conclusión de este trabajo, me gustaría resaltar los aspectos más relevantes que he encontrado dentro de cada uno de los apartados analizados.

En primer lugar, en referencia a los **elementos del contrato** me gustaría destacar tres puntos clave.

En cuanto a los elementos personales, debemos tener en cuenta la especialidad del seguro marítimo en el que, asegurador y asegurado se encuentran en posición de igualdad. Ambas entidades suelen ser grandes compañías, con mucho poder, lo que les lleva a realizar un contrato en igualdad de condiciones. En mi opinión, esto resulta una ventaja, pero también un inconveniente, para el armador. Este tiene un gran poder negociador, pudiendo pactar las condiciones del contrato. Sin embargo, se sobreentiende que tiene un mayor nivel de formación que, por ejemplo, algunos particulares, y que, entiende perfectamente todos los términos del contrato. Por lo que también se le exige una mayor diligencia a la hora de cumplir con las cláusulas del contrato. Desde el punto de vista de las compañías aseguradoras, cabe decir que, dado que las primas de estos seguros son altas, les conviene conceder ese poder de negociación al asegurado para adaptarse, en cierta medida, a sus necesidades ya que, en caso de no hacerlo, el asegurado optará por otra compañía, dado que en este sector, el nivel de competencia es muy elevado.

En relación a los elementos formales, debemos de destacar los cambios relativos a la póliza. Tal y como expliqué anteriormente, este pasa de ser un requisito ad solemnitatem a un requisito ad probationem. Como dijimos, esto conlleva a que, cualquier documento que pruebe la existencia del contrato, será suficiente. Por lo tanto, creo que este ha sido un gran avance en nuestro derecho, ya que de esta manera, se busca la libertad de formas, y se hace hincapié en el carácter consensual de este tipo de contrato. Además, esto era necesario, ya que desde hacía bastantes años, la jurisprudencia, en ciertos casos, tenía como válidos algunos contratos, en ausencia de

póliza, o sin que esta estuviese firmada (tal y como aparece en la Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1995¹⁴⁵)¹⁴⁶. Por lo tanto, esto nos permite flexibilizar este tipo de contrato y evitar ciertas situaciones en las que el asegurado carecía de cobertura por no tener dicha póliza, lo que llevaba a numerosos problemas en los tribunales.

Por último, dentro de los elementos reales, cabe destacar el interés del seguro. Como dijimos anteriormente, el interés en los contratos de seguros marítimos se caracteriza por los siguientes aspectos. En primer lugar, el interés es el objeto del contrato. En segundo lugar, al hablar de interés solemos referimos a la relación, en términos económicos, del asegurado con el objeto, sin embargo no podemos olvidar que este interés también debe ser entendido en sentido jurídico. Y, por último, debemos tener en cuenta que este interés aparece frente a los posibles riesgos marítimos. Estos tres caracteres aparecen perfectamente explicados en la Sentencia del Tribunal Supremo del 26 de octubre de 2006¹⁴⁷, en la que declara que “ el objeto del contrato de seguro marítimo es el interés asegurado respecto de los riesgos de la navegación, el cual hace referencia a la relación de naturaleza económica de la persona con la cosa, de modo que la destrucción o deterioro de ésta produce a aquélla un perjuicio”¹⁴⁸.

En relación con el apartado en el que explicamos los tres **ramos** principales, realizaré una última referencia a las coberturas de cada uno de ellos.

- Institute Time Clauses: las cláusulas de 1983 han sido elogiadas por su perfección. Esto se debe, principalmente, a que están enfocadas a la práctica¹⁴⁹, algo típico del Derecho inglés, que no suele darse en nuestro derecho, y por lo que han sido adoptadas internacionalmente. Su perfección era tal que, al realizar

¹⁴⁵ Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1995 142/1995.

¹⁴⁶ VEIGA COPO, *Tratado del Contrato de Seguro. Tomo II*, Civitas, Navarra, 2016, p.1427.

¹⁴⁷ Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de octubre de 2006 1053/2006 (Fundamento de Derecho segundo).

¹⁴⁸ VEIGA COPO, *El interés en el contrato de seguro. Ensayo dogmático sobre el interés*, Civitas, Navarra, 2018. Consulta electrónica en la base de datos Aranzadi.

¹⁴⁹ RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, p.130.

la revisión de las mismas, e introducir unas nuevas cláusulas en 1995, el Instituto de Aseguradores de Londres sostuvo que se hacía porque no se modificaban desde el año 1983¹⁵⁰. Estas nuevas cláusulas permiten a los aseguradores llevar un control más estricto de la seguridad de los buques, lo que provocó el rechazo de las empresas navieras. Éstas, que como expliqué anteriormente tienen un gran poder de negociación, amenazaron a las compañías de seguros defendiendo que, en caso de que aplicasen las cláusulas de 1995, buscarían otra aseguradora que les mantuviese las condiciones de 1983¹⁵¹.

- Institute of Cargo Clauses: como he explicado anteriormente, existen tres modalidades distintas de estas cláusulas, “A”, “B” y “C”, de las cuales la primera modalidad ofrece el mayor nivel de cobertura, y la tercera el menor. Al igual que las anteriores, a pesar de que fueron redactadas por el Instituto de Aseguradores de Londres, sirven de base para la mayoría de contratos de mercancías en el ámbito internacional.
- Coberturas seguro de P&I: en relación a las mismas debemos recordar que, en principio, cada club establece sus propias reglas, las cuales cubren responsabilidades y gastos relacionados con el funcionamiento del buque, no con la explotación financiera del mismo¹⁵². Sin embargo, en virtud de la regla ómnibus, los clubs pueden aceptar ciertas responsabilidades que, en principio, no están incluidas. Esto se debe a que, como son los propios armadores los miembros del mismo, ellos mismos se ven favorecidos por esta regla.

En el último apartado del trabajo, he hecho referencia a la **Ley de Navegación Marítima**. Esta ley fue la primera que reguló, de manera específica, el contrato de seguro marítimo, antes regulado por el Código de Comercio. Sin embargo, el análisis de la misma, me ha hecho preguntarme si, en la práctica, esta ley ha tenido el efecto que se

¹⁵⁰ RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., p.132.

¹⁵¹ RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., p. 325.

¹⁵² RODRÍGUEZ CARRIÓN, op. cit., p. 481.

esperaba. Esto se debe a que, aunque dicha ley ha tenido efectos positivos, ya que se ha adaptado a las nuevas necesidades, en numerosas cuestiones ha establecido unas reglas que apenas tendrán aplicación práctica.

Dentro de los aspectos positivos, podemos incluir, entre otros, el fin del requisito formal de emisión y entrega póliza del cual dependía la eficacia del contrato, o la regulación, por primera vez en España, del seguro de responsabilidad civil obligatorio.

Sin embargo, esto no ha supuesto un gran cambio en la práctica, ya que, como hemos explicado, en determinadas ocasiones los tribunales habían omitido el requisito de la póliza y, en relación al seguro de responsabilidad civil, los armadores ya tenían responsabilidad civil frente a sus trabajadores, pasajeros, la carga transportada o frente a terceros, antes de la entrada en vigor a esta ley, lo que les obligaba a asegurarse respecto de la misma con los clubs de P&I, ya que las aseguradoras tradicionales no cubrían este riesgo. Además, tras la entrada en vigor de la ley, el mercado asegurador tradicional sigue sin cubrir esta responsabilidad, por lo que no ha tenido efectos prácticos en este sentido.

Sin embargo, aún existen otros problemas mayores. Por ejemplo, la introducción de la acción directa ha supuesto un conflicto en cuanto a su aplicación en relación con los Clubs de P&I¹⁵³. Uno de los principios de estos clubs es la regla “pay to be paid”, exactamente lo contrario a la acción directa. Antes de que entrase en vigor esta Ley, los tribunales se “excusaban” de tener que resolver los problemas relativos a la regla “pay to be paid”, ya que, tal y como se estableció en la Sentencia “Seabank” del año 2003¹⁵⁴, los tribunales no tenían capacidad para resolver el conflicto cuando las cláusulas del contrato quedasen sometidas a una jurisdicción distinta a la española¹⁵⁵.

¹⁵³ RUIZ LIMA, “La acción directa en el seguro de responsabilidad civil, en general, en el seguro de responsabilidad civil marítima y frente a los clubs de P&I, en particular”, op. cit., p. 1265.

¹⁵⁴ Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de julio de 2003 688/2003.

¹⁵⁵ RUIZ LIMA, “La acción directa en el seguro de responsabilidad civil, en general, en el seguro de responsabilidad civil marítima y frente a los clubs de P&I, en particular”, op. cit., p. 1268-1269.

Tras la entrada en vigor de la LNM, quedó clara que la voluntad del legislador, contenida en el artículo 465 LMN, es proteger al tercero perjudicado y, por lo tanto, pretende que la acción directa se pueda ejercitar tanto en el seguro de responsabilidad civil obligatorio como voluntario. Sin embargo, los clubs de P&I únicamente aplican la acción directa cuando así lo establece un convenio (como el Convenio de Contaminación de Hidrocarburos del año 1969), o en los casos cubiertos por el seguro obligatorio de responsabilidad civil¹⁵⁶.

Por ello surge controversia en relación al seguro de responsabilidad civil voluntario. La única sentencia que se pronuncia sobre el tema es la del caso “Prestige”¹⁵⁷, en la cual el Tribunal declaró que era aplicable la acción directa en aquellos casos en los que los clubs no actúen como una base mutualista y, por lo tanto, no sigan exclusivamente la regla “pay to be paid”. Por lo que nos lleva a preguntarnos qué ocurre en aquellos casos en los que los clubs actúan con su fin inicial, es decir, cuya única intención es restituir al asegurado.

Con este ejemplo, podemos concluir que la LNM tiene muchas deficiencias en cuanto a su aplicación práctica, lo que nos hace estar constantemente pendientes de las decisiones de los tribunales, para ver la línea que sigue la jurisprudencia. Lo que me lleva a pensar que el legislador debe plantearse reformar esta Ley, teniendo en cuenta tanto la práctica nacional, como la internacional, del seguro marítimo.

¹⁵⁶ RUIZ LIMA, “La acción directa en el seguro de responsabilidad civil, en general, en el seguro de responsabilidad civil marítima y frente a los clubs de P&I, en particular”, op. cit., pp. 1275-1276.

¹⁵⁷ Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de diciembre de 2018 668/2018.

BIBLIOGRAFÍA

1) Legislación

Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo (BOE 27 de diciembre de 1986).

Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957, relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buque que navegan por alta mar (BOE 2 de marzo de 2005).

Convenio Internacional de Responsabilidad Civil en la esfera del Transporte Marítimo de Sustancias Nucleares, de Bruselas de 17 de septiembre de 1971.

Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 25 de Agosto de 1924 (BOE 11 de febrero de 1984).

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969 (BOE 8 de marzo de 1976).

Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio.

Institute of Cargo Clauses 2009.

Institute Time Clauses – Hulls (1.10.83).

Institute War & Strike Clauses Hulls - Time (1.10.83).

Insurance Act 2015.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE de 25 de julio de 2014).

Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (BOE 15 de julio de 2015).

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (BOE 17 de octubre de 1980).

Marine Insurance Act 1906.

Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre la limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996 (BOE 28 de febrero de 2005).

Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (BOE de 16 de octubre de 1885).

Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados (BOE 5 de noviembre de 2004).

2) Jurisprudencia

Auto de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 1ª) de 15 de noviembre de 2017 (última consulta 17/01/2019).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 6 de junio de 2016 154/2016 (última consulta 07/03/2019).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra (Sección 1ª) de 20 de abril de 2017 175/2017 (última consulta 13/03/2019).

Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 865/2015 (última consulta 17/01/2019).

Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de diciembre de 2018 668/2018 (última consulta 17/01/2019).

Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1995 142/1995 (última consulta 15/03/2019).

Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 2013 [non vidi, cita de RODRIGO DE LARRUCEA, “El contrato de clasificación del buque” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018, pp. 459-460].

Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de octubre de 2006 1053/2006 (última consulta 15/05/2019).

Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de julio de 2003 688/2003 (última consulta 15/03/2019).

3) Obras Doctrinales

ALBORS, “El seguro de Protección e Indemnización (P&I)” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018, pp.505-524.

ALBORS, “La limitación de responsabilidad en la Ley de Navegación Marítima” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, S.L., Madrid, 2015, pp.357-376.

ARROYO, *Curso de Derecho Marítimo*, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 2001.

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, S.L., Madrid, 2015.

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO, *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018.

BASTERRETXEIA IRIBAR, *Práctica del Seguro de Buques*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006.

BROWN, *Marine Insurance. Volume three. Hull Practice*, Witherby, 1993 [non vidi, cita de BASTERRETXEIA IRIBAR, *Práctica del Seguro de Buques*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, p.85].

CABALLERO, “Los Clubes de Protección e Indemnización (P&I)” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018, pp.493-504.

CERDÁ DONAT y DE SAN SIMÓN PALACIOS, “El seguro de casco y máquina” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018, pp.465-491.

DANJÓN, *Tratado de Derecho Marítimo, Tomo I, Buques, Armadores, Tripulación*, Editorial Reus, Madrid, 1931[non vidi, cita de SOTO ABELEDO, “Las fuentes del contrato de seguro marítimo (Del Código de Comercio de 1885 a la Ley de Navegación Marítima de 2014)”, *Portico Legal*, 2015 (disponible en https://www.porticolegal.com/pa_articulo.php?ref=517; última consulta 07/04/2019)].

GABALDÓN GARCÍA, *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012.

GARCÍA-PITA, “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad” en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), *El Derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, S.A.U., Navarra, 2018, p. 357-455.

GARRIGUES, *Contrato de Seguro Terrestre*, J. Garrigues, Madrid, 1983.

GIRGADO, “Sobre la reforma del deber de información precontractual en la Marine Insurance Act” en en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), *El Derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, S.A.U., Navarra, 2018, pp. 1073-1094.

GÓMEZ DE MARIACA, “El seguro del acreedor hipotecario”, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018, pp. 525- 540.

GONZÁLEZ HEVIA, *Manual de Seguro Marítimo*, Editorial MAPFRE, S.A., Madrid, 1980.

MARTÍN OSANTE, “El seguro de buques en la Ley de Navegación Marítima” en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), *El Derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, S.A.U., Navarra, 2018, pp. 1145-1168.

RODRIGO DE LARRUCEA, “El contrato de clasificación del buque” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Los contratos sobre el buque en Derecho Español. Análisis práctico*, Dykinson, S.L., Madrid, 2018, pp. 447- 463.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *Los seguros marítimos y aéreos*, Marcial Pons, Madrid, 2003.

RUIZ LIMA, “La acción directa en el seguro de responsabilidad civil, en general, en el seguro de responsabilidad civil marítima y frente a los clubes de P&I, en particular” en GARCÍA-PITA, QUINTÁNS EIRAS y DÍAZ DE LA ROSA (ed.), *El Derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, S.A.U., Navarra, 2018, p. 1255-1276.

RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, “El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, S.L., Madrid, 2015, pp.397-413.

RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO y ZABALETA SARASUA, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1993.

SALINAS ADELANTADO, “El seguro de buques en la Ley de Navegación Marítima” en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (ed.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, S.L., Madrid, 2015, p.377-396.

SÁNCHEZ CALERO, *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Aranzadi, Pamplona, 2010.

SIERRA NOGUERO, *El Seguro de Responsabilidad Civil derivada de la navegación de buques*, Fundación Mapfre, Madrid, 2016.

URÍA, *Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 1989.

URÍA, *El Seguro Marítimo*, J.M. BOSCH, Barcelona, 1940.

VEIGA COPO, *Tratado del Contrato de Seguro. Tomo II*, Civitas, Navarra, 2016.

VEIGA COPO, *El interés en el contrato de seguro. Ensayo dogmático sobre el interés*, Civitas, Navarra, 2018.

4) Referencias de internet

Comunicado del Poder Judicial, “El Tribunal Supremo fija las indemnizaciones definitivas por la catástrofe del ‘Prestige’ en más de 1.500 millones de euros con IVA e intereses”, *Tribunal Supremo: Noticias Judiciales*, 2018 (disponible en <http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-fija-las-indemnizaciones-definitivas-por-la-catastrofe-del--Prestige--en-mas-de-1-500-millones-de-euros-con-IVA-e-intereses> ; última consulta 17/01/2019).

FERNÁNDEZ-QUIRÓS TUÑÓN, LÓPEZ QUIROGA y CABELLOS BALLEÑILLA, “Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima”, *Uría Menéndez*, 2014 (disponible en https://www.uria.com/documentos/publicaciones/4343/documento/Guia_Maritimo_UM.pdf?id=5550; última consulta 10/03/2019).

INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, “About the International Group” (disponible en <https://www.igpandi.org/about> ; última consulta 23/01/2019).

LÓPEZ QUIROGA, FERNÁNDEZ-QUIRÓS y DE BUSTOS LANZA, “La nueva Ley de Navegación Marítima”, *Actualidad Jurídica Uría Méndez*, 2014 (disponible en

<https://www.uria.com/documentos/publicaciones/4364/documento/art03.pdf?id=5572>; última consulta 20/01/2019).

MERINO PALOMAR, “Las Institute of Cargo Clauses: Origen”, Fundación Mapfre (disponible en https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/en/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1086183; última consulta 11/01/2019).

SIERRA NOGUERO, “El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación del buque”, *Fundación Mapfre*, 2016 (disponible en https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/imagen.cmd?path=1089462&posicion=2®istrardownload=1 ; última consulta 16/01/2019).

5) Artículo de revista

BARBADILLO, CÓZAR y GÓMEZ, “Comentarios sobre la nueva Ley de Navegación Marítima”, *Garrigues*, 2014 (disponible en https://www.garrigues.com/sites/default/files/docs/Comentarios_sobre_la_nueva_Ley_de_Navegacion_Maritima_J._Barbadillo_M._Cortazar_M._Gomez_0.pdf; última consulta 26/01/2019).

GIRGADO, “En torno al alcance de la fijación convencional del valor del interés asegurado en los seguros de cascos. Comentario a la SAP Islas Baleares de 6 de junio de 2016”, *Revista de Derecho del Transporte*, n.19, 2017 pp.434-441.

GÓMEZ SÁNCHEZ y MARTÍNEZ DEL RÍO SAMPER, “El interés asegurable como un elemento esencial del contrato de seguro de daños”, *Revista Javeriana*, 36, n. 21, pp. 13-36 (disponible en <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:sG7pBP2J1QIJ>

[:https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/view/12095/9946+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=es](https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/view/12095/9946+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=es) ; última consulta 29/12/2018).

JIMÉNEZ VALDERRAMA, “La obligación de proveer la navegabilidad del buque en el Convenio de Bruselas de 1924”, *Revista Dikaion*, vol. 8, n.19, 1999, pp. 165-185 (disponible en <http://dikaion.unisabana.edu.co/index.php/dikaion/article/view/281/425> ; última consulta 11/03/2019).