

*Nom i cognoms no visibles a petició de l'autor/a en exercici del seu dret de supressió
recollit a l'article del Reglamente General de Protección de datos*

**EL TRATAMIENTO DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA
NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

TRABAJO FINAL DE GRADO

Dirigido por el Dr. Pablo Girgado Perandonés

Grado de Derecho



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Tarragona

2016

RESUMEN

- A lo largo del presente trabajo analizaremos la novedad más importante de la nueva Ley de Navegación Marítima: el Seguro de Responsabilidad Civil. Partiremos del estudio de su normativa, doctrina y jurisprudencia con el objetivo de conocer las características más importantes de este tipo de seguro, así como aquellos rasgos que lo diferencian del seguro P&I establecido en el ámbito del Derecho marítimo internacional.

NAVIERO - INDEMNIZACIÓN - ACCIÓN DIRECTA – COBERTURA ILIMITADA – RESPONSABILIDAD – CLUB P&I.

RESUM

- Al llarg del present treball analitzarem la novetat més important de la nova llei de navegació marítima: l'assegurança de responsabilitat civil. Partirem de l'estudi de la seva normativa, doctrina i jurisprudència amb l'objectiu de conèixer les característiques més importants d'aquest tipus d'assegurança, així com aquells trets que ho diferencien de l'assegurança P&I establerta en l'àmbit del dret marítim internacional.

NAVILIER- INDEMNITZACIÓ - ACCIÓ DIRECTA – COBERTURA IL·LIMITADA – RESPONSABILITAT.

ABSTRACT

- Throughout this work we analyze the most important innovation of the new maritime navigation law: the liability insurance. We start by studying its rules, doctrine and jurisprudence in order to know the most important characteristics of this kind of insurance, as well as those features that differentiate it from P&I insurance established in the field of international maritime law

MARITIME LAW - PROTECTION & INDEMNIZATION – CLUB P&I – INSURANCE – RESPONSIBILITY – NAVIGATION.

EL TRATAMIENTO DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

ÍNDICE	PÁGINAS
SIGLAS Y ABREVIATURAS	5
INTRODUCCIÓN	7
I. PLANTEAMIENTO GENERAL	8
1. Régimen jurídico: Novedad legislativa.	8
2. Carácter dispositivo de la Ley de Navegación Marítima y su aplicación.	9
3. Carácter supletorio de la Ley del Contrato de Seguro.	10
II. CONCEPTO Y ELEMENTOS DEL CONTRATO	12
1. Concepto	12
1.1. Antecedentes y origen.	12
1.1. Concepto de Seguro de Responsabilidad Civil.	13
2. Elementos del contrato	15
2.1. Elementos reales.	15
2.2. Elementos personales.	16
2.2.1. Asegurado.	16
2.2.2. Tomador.	17
2.2.3. Asegurador.	17
2.2.4. Especial mención a los Clubs P&I.	18
2.3. Elementos formales y prueba del contrato.	22
III. RIESGO E INTERÉS ASEGURADO	24
1. Riesgos cubiertos.	24
2. Interés asegurado.	25
IV. CONTENIDO DEL CONTRATO	32
1. Primacía de la autonomía de la voluntad de las partes	32
2. Obligaciones de las partes.	33
V. INDEMNIZACIÓN	35
1. El nacimiento de la obligación indemnizatoria del asegurador.	35
2. Alcance de la cobertura de responsabilidad.	36
VI. ACCIÓN DIRECTA	39
1. Concepto y características de la acción directa en el ordenamiento jurídico español.	39
2. La acción directa frente a aseguradores P&I de distinta nacionalidad.	40
3. La acción directa frente a aseguradores P&I sometidos contractualmente a una jurisdicción y Derecho extranjero.	42
CONCLUSIONES	45
BIBLIOGRAFÍA	47

SIGLAS DE CÓDIGOS Y LEYES BÁSICAS

CE	Constitución Española.
LO	Ley Orgánica.
RD	Real Decreto.
ROMA I	Reglamento de Ley Aplicable a las Obligaciones Contractuales.
ROMA II	Reglamento de Ley Aplicable a las Obligaciones Extracontractuales.
TUE	Tratado de la Unión Europea.
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la UE.
CC	Código Civil
CCom	Código de Comercio.
LNМ	Ley de Navegación Marítima.
LCS	Ley de Contrato de Seguro.
LPEMM	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

ABREVIATURAS

art.	artículo.
cap.	capítulo; plural caps.
ed.	edición.
ibid.	en el mismo lugar.
inf. infra.	se verá más adelante.
loc.cit.	lugar citado.
núm.	número.
op. cit.	obra ya citada pero en diferentes paginas.
pág.	página; plural págs. o pp.
p. ej.	por ejemplo.
tr.	traducción.
v.	ver en.
vs.	en oposición.

INTRODUCCIÓN

El presente Trabajo de Final de Grado se realiza con el objetivo de acercarnos a la normativa actual que regula el Seguro de Responsabilidad Civil derivada del ejercicio de la navegación. Un seguro, que si bien disfrutaba de gran trascendencia en la práctica, carecía de regulación específica en nuestra legislación hasta la entrada en vigor de la nueva Ley de Navegación Marítima. Con el fin de comprobar si con esta nueva regulación el legislador ha logrado satisfacer las exigencias que este tipo de seguros plantea y, si éste, se adecua al seguro de P&I, un seguro de gran relevancia en el ámbito del Derecho marítimo internacional, examinaremos la distinta doctrina y jurisprudencia de la que disponemos.

Para su mejor comprensión y estudio, dividiremos el trabajo en seis apartados: en un primer apartado, analizaremos el Derecho aplicable a este tipo de seguro; en un segundo apartado, estableceremos el concepto y los elementos que lo componen; seguidamente, detallaremos los riesgos cubiertos y el interés asegurado que persigue; en un cuarto apartado, examinaremos el contenido del contrato de seguro; en el quinto apartado, conoceremos la indemnización, tanto las cuestiones relativas a su nacimiento como la cobertura del mismo, y finalmente, en el último apartado hablaremos de la acción directa, una novedad que establece la regulación marítima y que permite al tercero perjudicado accionar la acción de reclamación directamente contra la aseguradora.

I. PLANTEAMIENTO GENERAL

1. Régimen jurídico: Novedad legislativa.

El pasado 25 de septiembre de 2014 entró en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, «LNM»). Una normativa realmente esperada en el ámbito del Derecho Marítimo, ya que establece un marco jurídico modernizado que permite coordinar nuestra legislación con el Derecho Marítimo Internacional actual.

Entre las novedades más importantes, la LNM, en sus artículos (del 463 a 467) regula con carácter especial el Seguro de Responsabilidad Civil Marítimo (en adelante, «SRCM»), un seguro que si bien carecía de regulación específica en el Derecho derogado, su validez e importancia es incuestionable y su existencia ya era admitida por la doctrina y consagrada en la práctica. Sin ir más lejos, el Tribunal Supremo¹ ya había reconocido previamente la responsabilidad civil del armador como un interés asegurado, asegurable en base a la autonomía de la voluntad y a la fórmula abierta de intereses asegurados del ya derogado art. 743.8 del Real decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (en adelante, «CCom») que establecía como interés asegurado: *«Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada»*.

Si bien el CCom nunca entró a regular de forma específica este tipo de seguro, la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, «LCS»), recogía los elementos esenciales del contrato en sus cuatro artículos (73 al 76) y asimismo, el artículo 254 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, «LPEMM»)² ya hacía exigible a las empresas navieras españolas la obligación de tener asegurada la responsabilidad civil en la que pudieran incurrir en el curso de la explotación de sus buques.

¹ Ver al respecto GABALDON GARCÍA, J.L.: *Curso de derecho marítimo internacional*. Madrid: Marcial Pons, 2012. pág. 595.

² Antiguo artículo 78 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, derogada por el Real Decreto Legislativo citado

Con todo ello se puede afirmar, que aunque anteriormente nuestro legislador no hubiera regulado de forma específica este seguro otorgándole un régimen jurídico propio, su existencia ya era previamente reconocida en el sector debido a su gran trascendencia en la práctica. Y en la actualidad, gracias a esta nueva ley, se ha permitido adecuar la normativa a la práctica actual del transporte marítimo.

2. El carácter dispositivo de la Ley de Navegación Marítima y su aplicación.

Según establece el art. 407.1 LNM, las normas de la LNM sobre seguros marítimos son preferentemente de carácter dispositivo, salvo que expresamente se disponga lo contrario, de esta forma, se consagra el principio de autonomía de la voluntad de las partes, lo cual se traduce en la posibilidad de que las partes del contrato puedan pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas, y esto se hace, a través del contrato o póliza creada entre ellas. Este contrato es, tal y como apunta Sierra³: *«la principal fuente de derechos y obligaciones del Seguro de Responsabilidad Civil»*.

La libertad y autonomía de la que gozan las partes en el contrato suele fundamentarse en la consideración tradicional del seguro marítimo como un *«seguro entre empresarios con un potencial económico semejante»*⁴, permitiendo así una igualdad entre las partes, que no requiere el establecimiento de normas imperativas necesarias para proteger al asegurado como parte más débil, a diferencia de lo que ocurre en el ámbito del seguro terrestre o en otras modalidades de seguro establecidos en la LCS. En este caso, las partes pueden establecer libremente las condiciones de cobertura que consideren oportunas, salvo que expresamente se disponga lo contrario en la Ley y siempre que, claro está, las condiciones pactadas no contraríen el interés ni el orden público ni perjudiquen a terceros. Asimismo, y por su especial importancia, debe mencionarse que las cláusulas que limiten derechos del asegurado deberán suscribirse por separado en subrayado, negrita y ser expresamente aceptadas por el asegurado, ya que en caso contrario, no serán válidas.⁵

³ SIERRA NOGUERO, E.: “Los seguros marítimos de responsabilidad civil” en EMPARANZA, A./ MARTÍN OSANTE, J. M.: *Comentarios sobre la ley de Navegación Marítima*. Madrid: Marcial Pons, 2015. pág. 700.

⁴ Así lo estipula el Apartado X de la exposición de motivos de la LNM, *infra*.

⁵ En este sentido, CALZADA, M.: *El seguro de responsabilidad civil*. Madrid: Editorial Aranzadi SA, 2005. pág. 53.

En relación a la aplicación de la LNM en el Seguro de Responsabilidad Civil Marítimo, éste está regulado de forma específica en la sección tercera del título VIII (artículos 463 a 467), una regulación sucinta dónde se interesan sólo tres cuestiones: ámbito de aplicación, acción directa y limitación de la cobertura. Por lo que tal y como entiende la doctrina⁶ para el resto de cuestiones, no reguladas de forma específica, el ámbito de aplicación del art. 406.1 permite aplicar al SRCM las disposiciones comunes de los distintos tipos de seguro marítimo regulados en la LNM, esto es debido, a que está sujeto a esta ley al tener por objeto: «*indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima*». De la misma, forma hay que destacar el principio de subsidiariedad⁷ del art. 452 LNM que establece que las reglas del seguro de buque «*se aplicarán igualmente al seguro de flete y a otros intereses del naviero cuando sean compatibles con su propia naturaleza y lo consientan las cláusulas acordadas por las partes*». Con todo ello, puede afirmarse que el SRCM, se rige de forma convencional por las disposiciones comunes de la LNM (arts. 408 a 438), por las del seguro de buque (arts. 439 a 451) y de forma más específica por sus propias normas (arts. 463 a 467).

3. Carácter supletorio de la Ley del Contrato de Seguro.

Tal y como expresa la LNM en su Preámbulo, el SRCM se incorpora como una cobertura aseguradora novedosa, que sigue «*la Ley de Contrato de Seguro, y que se articula, además, como disciplina supletoria, en lo que esta Ley impone la contratación de seguros obligatorios como son los casos de responsabilidad civil por contaminación y por daños a los pasajeros*». Asimismo, en el 2º apartado del art. 406.1 vuelve a enfatizar que «*en lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro*», por lo tanto, en aquello no previsto en la Ley de Navegación Marítima, la LCS adquiere un carácter supletorio, siendo aplicable concretamente en cuanto «*a sus disposiciones generales (arts. 1 a 24), sus disposiciones generales en seguros contra daños (arts. 25 a 44) y muy especialmente sus normas concretas en materia de seguro de responsabilidad civil (arts. 73 a 76)*»⁸. Al ser aplicables al SRCM, y éste ser considerado un seguro de grandes riesgos como veremos a continuación, estas normas

⁶ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 701.

⁷ ARROYO, I.: “Seguro marítimo y préstamo a la gruesa”. *Curso de Derecho Marítimo*. 3ª ed. Navarra: Editorial Aranzadi SA, 2015. pág. 846.

⁸ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 702.

de la LCS no contienen su característico mandato de imperatividad del art. 2 de la LCS, y por tanto, admiten pacto en contrario (combinando arts. 44 y 107.2 LCS).

Previamente a la LNM, la aplicación supletoria de la LCS a los seguros marítimos había sido muy discutida doctrinal y judicialmente. Pero, el Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, en Sentencia del 12 de enero de 2009 (RAJ 1743) declaró la aplicación supletoria de la LCS al contrato de seguro marítimo, al declarar la aplicación de los intereses moratorios del art. 20 LCS a los seguros marítimos. Reconociendo, sin embargo, que el contrato pueda estar regulado por la autonomía privada, dado su carácter dispositivo⁹.

Sin embargo, el art. 464 LNM, establece que la autonomía de la voluntad del art. 407.1 sólo se mantiene en los seguros obligatorios si su normativa específica así lo dispone: *«los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta sección»*. Asimismo, en una lectura más detallada del ya mencionado apartado X de la exposición de motivos LNM, parece restringir esta supletoriedad de la LCS a los casos de responsabilidad civil por contaminación y por daños a los pasajeros exigidos en los arts. 391 y 300 de la LNM. Considerando obligatorios únicamente estos dos tipos de SRCM, puesto son los que la LNM desarrolla de forma más específica. No obstante, la doctrina consultada¹⁰ afirma que tras la lectura del texto íntegro de la LNM se puede extraer que en la actualidad los seguros obligatorios de RCM son muchos más que estos dos, y por tanto, salvo normativa específica de aplicación preferente, en la práctica podrán aplicarse las normas de la LNM por imperativo del art. 406 LNM ya sea de forma directa o supletoriamente, puesto que en todo caso nos encontramos ante un SRCM. Y en este caso, el art. 464 sólo declara la preferencia de las normas particulares de los seguros obligatorios exigidos en la LNM, pero en ningún caso impone la inaplicación de la ley a otros seguros marítimos de responsabilidad civil.

9 SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 701.

10 SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 702 y RUIZ LIMA, B.; MATA GARRIDO, V.: “El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima” en AA. VV., *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. Madrid: Dykinson S.L, 2015. págs. 400 a 403.

II. CONCEPTO Y ELEMENTOS DEL CONTRATO.

1. Concepto

1.1. Antecedentes y origen.

De entre las tres principales modalidades de seguro marítimo: el seguro de buque, el seguro de mercancías y el seguro de responsabilidad civil marítimo. Este último, ha experimentado una importante expansión en su uso desde mediados del S. XIX, en el ámbito internacional, es conocido de forma habitual como seguro de Protección e Indemnización (en adelante, P&I).

Como breves antecedentes históricos para entender la importancia de este seguro hay que remontarse, como bien hemos adelantado, a finales del siglo XIX, momento en el cual los propietarios de los buques comenzaron a requerir protección frente a las consecuencias de los daños causados por su buques a terceros, puesto que hasta entonces, el principio de libertad contractual les permitía excluir su responsabilidad en la mayoría de los casos.¹¹

Esta necesidad, sumada a la negativa de las compañías de seguros marítimos de aceptar este tipo de cobertura, debido a la dificultad de prever y calcular a priori el riesgo de este tipo de seguros, provocó que se crearán los primeros *Hulls Clubs*¹² que fueron cooperativas de armadores de barcos británicos que siendo conscientes de:

*El aumento de responsabilidades derivadas del transporte de gran cantidad de pasajeros en aquella época de acuerdo con los fenómenos migratorios, y sobre todo, como consecuencia de la exposición a importantes riesgos derivados de su culpa en los abordajes. El hecho de que la suma recuperable del seguro (por daños propios y a terceros) en supuestos de abordaje se limitase al propio valor del buque asegurado colocaba en una situación complicada a cualquier armador prudente. En aquellas circunstancias y contexto, se apostó por nuevas cláusulas que, contra el pago de una prima adicional, venían a procurar una cobertura extra -aunque limitada- respecto de la responsabilidad de los armadores.*¹³

¹¹ Respecto a este tema ver HILL PRADOS, C: *Los clubs de Protección e Indemnización en el campo del Seguro Marítimo*. Barcelona: Editorial Bosch, 1992. pág. 23.

¹² En español: «Clubes de Casco».

¹³ RUIZ LIMA, B.; MATA GARRIDO, V.: : op. cit. págs. 397 y 398.

De esta forma, estos grupos de armadores se vieron obligados a reunirse para compartir entre sí sus riesgos, cada uno, siendo al mismo tiempo el asegurado y el asegurador de los demás. Sobre esta base, en 1855 se formó la Mutual Protection Society, considerado el más antiguo e importante club de P&I, predecesor del actual Britannia P&I Club¹⁴.

1.2. Concepto de Seguro de Responsabilidad Civil

La regulación de la LNM no da un concepto de Seguro de Responsabilidad Civil Marítima, por lo que tal y como establece el art. 406.1 apartado 2º de la LNM, rige supletoriamente el concepto general del Seguro de Responsabilidad Civil del art. 73 LCS, que viene a definirlo como el seguro por el cual, el asegurador, se obliga a «*cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado*». Con palabras más simples, es aquél seguro mediante el cual el asegurador se hace cargo de la responsabilidad civil del asegurado, y por tanto, se compromete al pago de las indemnización que el asegurado deba a terceros por los daños que éste les haya ocasionado.

Aunque el SRCM se rija por el concepto general de la LCS, se configura como una modalidad específica de la categoría general de seguros de responsabilidad civil, lo que le proporciona características propias y especiales determinadas por el tráfico marítimo, entre ellas destacamos tres¹⁵:

- ✓ Es un seguro de responsabilidad frente a terceros: lo que supone que el principal objeto de la cobertura es la responsabilidad extracontractual en la que incurra el naviero frente a terceros, considerándose tercero, toda persona distinta del asegurador y asegurado.
- ✓ Se configura como un seguro adicional, debido a que precisamente cubre aquellas responsabilidades no cubiertas por el seguro marítimo ordinario, de hecho como ya

¹⁴ Sobre este tema ver HILL PRADOS, C: op. cit. pág. 27.

¹⁵ Ver al respecto ARROYO, I.: op.cit. pág. 843.

hemos comentado, nació como complemento a las insuficientes coberturas que otorgaba el seguro de casco. De la misma forma, la cobertura de los clubs es de forma general adicional o complementaria a la del seguro de daños del buque «*de tal forma que, de no quedar previamente asegurado el casco del buque, no se permiten al armador las coberturas de protección e indemnización*»¹⁶

- ✓ Es un seguro de base mutualista, son los propios navieros los que normalmente se organizan mediante mutuas para dar cobertura a sus propios miembros, los mutualistas-asegurados. El naviero, deberá solicitar su ingreso en el club de P&I para asegurar su responsabilidad.

En el mismo sentido, es importante añadir la calificación de los seguros marítimos como seguros de grandes riesgos¹⁷ y los efectos que esto produce, en cuanto le otorga unas características determinadas¹⁸:

- Como ya habíamos adelantado, al ser un seguro de grandes riesgos el art. 44 determina que «*no será de aplicación a los contratos de seguros por grandes riesgos, tal como se delimitan en esta Ley, el mandato contenido en el artículo 2 de la misma*». Refiriéndose al mandato de imperatividad establecido en el art. 2 LCS, se confirma pues que, el asegurador no está obligado a respetar los derechos mínimos que la LCS reconoce de forma imperativa al tomador y asegurado de un seguro ordinario.
- El Reglamento (UE) 1215/2012, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (conocido como «Reglamento Bruselas I bis»), permite la validez de acuerdos de jurisdicción contenidos en seguros que cubran toda responsabilidad, no siendo necesario acudir a

¹⁶ PULIDO BEGINES, J.L.: “El contrato de seguro marítimo”. *Curso de Derecho de la Navegación marítima*. Madrid: Editorial Tecnos (Grupo Anaya, SA), 2015. pág 499.

¹⁷ Esta calificación tiene su origen en la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la legislación de seguros privados, lo que provocó la adaptación de la LCS en referencia a las normas de conflicto en materia de seguros de grandes riesgos, y particularmente, los principales seguros marítimos quedaron encuadrados en esta calificación. Como es de esperar, la LNM también cumple con las exigencias de la Directiva en cuanto a los seguros de grandes riesgos estipulados en la misma, y así lo confirma en el apartado X de su Exposición de Motivos mencionando que esta calificación responde «*a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes*».

¹⁸ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* Pág. 699.

los foros generales de competencia en materia de seguros, con la excepción de la responsabilidad derivada de los daños corporales a los pasajeros o a sus equipajes, cuando ésta resulte de la explotación de los buques (art. 16 del mencionado reglamento).

- Por último, el art. 107.2 de la LCS otorga de forma expresa a los contratantes del contrato de seguro por grandes riesgos la libertad de elegir la ley aplicable al contrato. Respecto a esta cuestión, existen importantes diferencias respecto al derecho al que estén sometidas las partes, teniendo en cuenta que las partes sujetas al derecho español parece ser que podrán disfrutar de la acción directa, instrumento que no está regulado en otros ordenamientos.

2. Elementos del contrato

2.1. Elementos reales.

Se entiende por elemento real, aquél que recae sobre una cosa u objeto¹⁹. En el seguro de responsabilidad de seguro de responsabilidad civil derivado del ejercicio de la navegación marítima:

El elemento real esencial del contrato (...) es el buque o embarcación independientemente de si es éste un buque mercante, pesquero, de recreo o deportivo, de puerto o se destina a otra utilización. El uso del buque con uno u otro destino determina un régimen jurídico distinto en materia de seguros de responsabilidad civil. En concreto, supone en muchas ocasiones la obligatoriedad de contratar dicho seguro para quien sea propietario registral o su armador no propietario.²⁰

Respecto a estos seguros obligatorios, la LNM establece en su Preámbulo, que son exclusivamente dos: el seguro de responsabilidad civil por contaminación y el seguro por daños durante el transporte de pasajeros. El art. 464 de la LNM determina expresamente la aplicación subsidiaria de las reglas de RCM a los seguros designados obligatorios por esta ley: «los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos

¹⁹ La LNM también delimita el interés asegurable como objeto del contrato de seguro marítimo, puesto que exige la existencia de un interés asegurado, como presupuesto objetivo del contrato de seguro marítimo, así lo determina el art. 408 al declarar que «la inexistencia de interés determinará la nulidad del contrato». Pero este interés asegurable, no es otro que el enumerado en el apartado d) del art. 409 de la misma «la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación». Por tanto, en el SRCM se da la existencia de este interés, no pudiendo ser declarado nulo.

²⁰ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 699

por esta ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta sección».

Respecto al seguro de responsabilidad civil en el ámbito de las embarcaciones de recreo o deportivas para navegar en aguas españolas, es obligatoria su contratación para toda embarcación propulsada a motor o para los veleros con una escala superior a 6 metros, desde la publicación del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas. Pero la LNM, en su art. 406.2 lo excluye de forma expresa estableciendo que *«se registrarán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario».*

2.2. Elementos personales.

2.2.1. El asegurado.

Se entiende por asegurado a la persona física o jurídica titular del interés asegurado en un contrato de seguro. En referencia a quién es el asegurado en el SRCM, la exposición de motivos de la LNM menciona al armador, pero el art. 412 no restringe la condición de asegurado únicamente a él sino que establece que dicho contrato *«puede ser concertado por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro».*

La regla general sin embargo, es que el asegurado sea el armador del buque *«como persona que asume el riesgo principal del ejercicio de la navegación».*²¹ El art. 145.1 de la LNM lo define como aquel que *«siendo o no su propietario tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad».* El segundo apartado de dicho artículo, afirma que el armador, también ostenta la condición de naviero, cuando mantiene la gestión comercial del buque mercante, por no haberlo fletado por tiempo a otro.

2.2.2. El tomador.

²¹ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

Respecto al tomador del seguro, en términos generales se define como aquella persona que concierta el contrato de seguro y firma la póliza, asumiendo las obligaciones que ésta le impone, fundamentalmente el pago de la prima. En el caso del SRCM, el art. 7 LCS establece que el tomador podrá ser: «*el propio armador por cuenta propia o un tercero actuando por cuenta del armador*». Por ejemplo, en la práctica es habitual que el *shipmanager*²², sea quien contrate el seguro del buque y el seguro P&I en nombre y por cuenta del armador.

Asimismo, en la práctica de los seguros de P&I se suele distinguir entre el seguro de P&I del armador y el seguro de P&I del fletador:

*El propietario registral del buque, el arrendatario a casco desnudo o el operador del buque pueden contratar el seguro P&I. Se denomina owner's entry, que no implica necesariamente disponer de la titularidad dominical del buque, sino disponer con el control de la operación del barco. Este seguro P&I de armador comprende normalmente toda persona o empresa afiliada o asociada con el asegurado, aunque éstos no estén designados con el certificado de entrada que acredita la existencia y validez del seguro P&I*²³.

Además del seguro P&I de armador, el fletador del buque es habitual que celebre contratos de seguros de P&I por su respectivo interés asegurado. Este seguro, presenta varias especialidades respecto al seguro P&I de armador puesto que establece «*unas coberturas más limitadas y una suma asegurada menor en el caso de buques petroleros, ello debido a las menores responsabilidades que el fletador asume, pues el fletante conserva como armador la gestión náutica del buque fletado*».²⁴ En algunas ocasiones si lo acepta el club P&I, el seguro P&I de armador puede cubrir al fletador del mismo, si así ocurre debe hacerse constar en el certificado de entrada del buque.

2.2.3. *El asegurador.*

Respecto al asegurador, se define como la persona jurídica, ya sea sociedad anónima, mutua, cooperativa o mutualidad de previsión social, que con la autorización oficial correspondiente, asume las consecuencias del riesgo que es objeto de cobertura en un contrato de seguro. En la normativa particular de cada seguro obligatorio de responsabilidad civil suelen establecerse las condiciones que debe reunir el asegurador.

²² En español «Gestor del buque mercante o flota».

²³ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

²⁴ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

En términos generales debe estar autorizado para operar en el ramo de responsabilidad civil de vehículos marítimos, lacustres y fluviales. Puede establecerse en España, como es el caso habitual de sociedades anónimas o mutuas españolas que ofrecen este tipo de seguros, sobre todo a embarcaciones pesqueras y de recreo, o también puede estar establecido en un Estado del Espacio Económico Europeo²⁵.

El Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo también ha reconocido como posible asegurador en el SRCM de grandes buques a los clubes P&I del grupo internacional, sin necesidad de que estén establecidos ni autorizados en dicho espacio, aunque lo habitual es que estos clubes tengan el domicilio o las sucursales.

2.2.4. Especial mención a los Clubes P&I.

Como ya hemos adelantado, en el ámbito internacional, el Seguro de Responsabilidad Civil está cubierto por unas mutuas de armadores denominadas Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs), estos clubes se han organizado mayoritariamente sobre la base de un sistema mutual, de carácter no lucrativo. En tal sistema, los propietarios de los buques se asocian en los P&I Clubs, y estos permiten la reparación del daño o el pago de la suma asegurada mediante la contribución de todos los asociados.

Para formar parte del Club, el naviero, debe suscribir las denominadas *Rules of Association*²⁶ pero la condición de miembro no se limita únicamente al naviero, puesto que tal y como apunta la doctrina:

*Los miembros son armadores pero no en el estricto sentido de propietarios de buques mercantes, pues en general se admite en calidad de miembro del club a todo naviero, arrendatario, fletante, o simple fletador, siempre que demuestre su condición de empresario marítimo de la navegación y que, por esa condición pueda ser declarado responsable frente a terceros.*²⁷

Además de aceptar las condiciones del Club para su admisión como miembro el armador deberá pagar una cuota inicial o prima fija que se calcula «sobre el tonelaje,

²⁵ Ver al respecto SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 704.

²⁶ En español se traduce como «Reglas de Asociación».

²⁷ ARROYO, I: *op.cit.* pág. 843.

riesgos, índice de siniestralidad e historial de reclamaciones»²⁸ del buque. Y a parte de la cuota inicial se deberán pagar posteriormente «primas adicionales que en concepto de derramas se irán determinando en cada caso según las necesidades de cobertura de la asociación».²⁹

La administración y gestión diaria del club se estructura sobre dos órganos que, que son los que se encargan de atender directamente las reclamaciones de los asegurados. Junto a la labor de cobertura propiamente dicha, los Clubs ofrecen a los navieros un servicio permanente de ayuda y consulta en todas las cuestiones relacionadas con el Derecho marítimo, para ello disponen de un gran número de representantes del Club en todos los puertos marítimos del mundo.³⁰

Asimismo, cada Club ofrece además del seguro de P&I, otros que considere convenientes como: «*seguro de defensa jurídica o F&D, o de responsabilidad civil de plataformas marítimas. Sin embargo, es el seguro P&I el núcleo de su cooperación contractual*».³¹

Respecto a la naturaleza mutual de estos Clubs genera una serie de ventajas versus a los seguros convencionales: En primer lugar, gracias a que el Club no tiene ánimo de lucro para sí, se permite el seguro a precio de coste, sin añadir un porcentaje comercial; asimismo el asegurado puede integrarse en la asamblea y el consejo de administración del Club, lo que le otorga cierta influencia en la toma de decisiones; así como la larga experiencia, tradición y conocimiento que poseen estos Clubs en el sector marítimo y la ya mencionada red de correspondientes en los principales puertos mundiales que le ofrecen asesoramiento legal.³²

No obstante, la propia naturaleza de estos Clubs puede acarrear problemas de solvencia, en especial cuando un Club P&I ofrece un seguro de armador muy amplio en coberturas, y sin límite o con un muy alto umbral de indemnización. La solvencia de estos proviene de dos fuentes adicionales³³:

²⁸ ARROYO, I: *ibid.*

²⁹ ARROYO, I: *ibid.*

³⁰ V. ARROYO, I: *Ibid.*

³¹ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 704.

³² V. SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 705.

³³ V. SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 704.

- ✓ En primer lugar, la naturaleza mutua de estos Clubs P&I, permite que en caso de pérdidas económicas que lo hagan necesario el Club pueda exigir a sus mutualistas cuotas suplementarias. Es lo que se conoce como derrama, y permite repercutir entre los miembros asegurados las pérdidas extraordinarias, cuando resultan insuficientes las cuotas ordinarias, los estatutos del club lo prevén expresamente y todos los miembros están obligados a contribuir.³⁴
- ✓ Además, si el Club P&I en cuestión está suscrito al Grupo Internacional, del que hablaremos más adelante, se beneficia del consorcio y reaseguro colectivo como garantía de su solvencia, puesto que de esta suscripción se derivan los siguientes efectos:

Cada Club P&I tiene restricciones en la cotización de buques inscritos en otro Club P&I del Grupo Internacional, El Grupo Internacional recomienda a los Clubes miembros el precio mínimo del seguro de P&I de buques petroleros, una mayoría de ¾ de los clubes P&I del Grupo Internacional debe aprobar cambios en las reglas de seguro, métodos contables y reaseguros de cada uno de los clubes integrados en la asociación, para los siniestros que superen determinada cuantía y el asegurado pueda exigírsela a su concreto Club P&I, hay un acuerdo de repartición de siniestralidad lo que permite al club afectado exigir contribuciones económicas proporcionales a los otros clubes del Grupo Internacional en las denominadas reclamaciones de consorcio (pool claims). Si la cuantía del siniestro supera el importe de retención de los Clubes P&I del Grupo Internacional, opera el reaseguro con la aseguradora cautiva Hydra de la propia asociación.

- ✓ En el caso de siniestros que superen estas cuantías de retención del Club y de reaseguradora cautiva, los Clubes P&I del Grupo Internacional pueden negociar y contratar colectivamente reaseguros adicionales, como por ejemplo, el *General Excess Loss Contract* del Grupo Internacional que es considerado el mayor contrato de reaseguro del mundo.

Respecto al Grupo Internacional de Clubes P&I, que brevemente hemos comentado, es una asociación internacional, compuesta en la actualidad por 16 clubes P&I que se ha

³⁴ Esta incertidumbre financiera respecto al coste anual del seguro P&I puede considerarse la principal desventaja de la naturaleza mutua de este tipo de seguros. Normalmente, estas cuotas suplementarias sólo se pagan durante los tres o cuatro años siguientes al ingreso del mutualista en el Club P&I, una vez pasado ese periodo, la prima anual se declara cerrada y termina así, el riesgo al posible pago de estas cuotas. Asimismo, es posible y más común en Seguros P&I de fletador, que el Club les permita contratar un seguro P&I a un coste o prima fija, sin requerimiento de pago de posibles cuotas suplementarias.

formalizado mediante el contrato de constitución de la asociación el *Internacional Group Agreement* y el *Internacional Group Pooling Agreement*.³⁵

De estos dieciséis Clubs P&I, cada uno controla a su vez un grupo de sociedades: Once de ellos están gestionados desde Inglaterra que ofrecen el noventa por ciento de la flota mundial, dos desde Noruega, uno en Suecia, uno en Japón y otro en Estados Unidos, aunque algunos disponen de domicilio en paraísos fiscales como Bermudas o Luxemburgo.³⁶ Estos clubes P&I compiten entre ellos para atraer buques de cualquier parte del mundo, aunque cada uno sitúa principalmente su mercado en un ámbito regional determinado (Europa, Estados Unidos, etc.) o compite especialmente para un concreto tipo de buques (buques mercantes, petroleros, pesca, etc.).³⁷

También existen en el mercado seguros de P&I fuera del Grupo Internacional de Clubes P&I, suelen ser normalmente: Clubs de gestión china o coreana que no pertenecen por el momento del Grupo Internacional; en otras ocasiones, son aseguradoras especializadas que operan a condiciones de prima fija y por un límite indemnizatorio no superior a 500 millones de dólares; o aseguradores dedicados a la cobertura de riesgos P&I de flotadores u otros posibles aseguradores locales: en España algunas mutuas de riesgos marítimos y sociedades anónimas de seguro ofrecen SRCM a embarcaciones de recreo, pesqueras, o a veces no retienen riesgos ya que suelen reasegurar sus riesgos sobre embarcaciones con Clubs P&I del Grupo Internacional, con clubes ajenos al mismo o a través de un corredor de reaseguro en la Lloyd's de Londres.³⁸

Asimismo, la disposición adicional primera de la LNM permite que el Gobierno pueda establecer mecanismos de garantías alternativos «a los seguros obligatorios de buques de pasajeros (art. 300 LNM), por contaminación (art. 389 LNM) y otros seguros obligatorios (art. 464 LNM)». ³⁹ Algunas normas de seguros obligatorios también prevén la garantía financiera e incluso el autoseguro, casos bastante hipotéticos al no estar consagrado en la práctica, ni usos y costumbres marítimas.

³⁵ V. SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

³⁶ Ver al respecto ARROYO, I: *op.cit.* pág. 845.

³⁷ Sobre este tema SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 704.

³⁸ V. SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

³⁹ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

2.3. Elementos formales y prueba del contrato.

El contrato de seguro marítimo no exige forma alguna para su válida celebración, así lo dispone el art. 407.2 LNM. Sin embargo, a efectos de prueba, es necesario la entrega de la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Si estos documentos todavía no han sido entregados el contrato puede ser probado, tal y como dispone el art. 421 LNM: «*por cualquier medio que demuestre la aceptación de coberturas por el asegurador*». Además, por aplicación supletoria del art. 5 LCS, tanto el contrato de seguro, como sus modificaciones o adiciones deben ser formalizadas por escrito. De todo ello se desprende, que «*la póliza de seguros emitida por asegurador es una forma legal de probar la existencia del contrato*».⁴⁰

Asimismo, para el caso de las embarcaciones de recreo o deportivas, el art. 12 del RD 607/1999, indica que a bordo de la embarcación debe constar el justificante del pago de la primera prima del periodo de seguro obligatorio en curso. Otro documento que los usos y costumbres marítimas⁴¹ determinan como prueba concluyente y vinculante de la existencia del contrato de seguro P&I es el *certificate of entry* que emite cada Club P&I para acreditar documentalmente la existencia del seguro P&I sobre el buque.

Finalmente, también se precisa en determinadas ocasiones la denominada *Blue card*⁴² que es un documento que emite el Club P&I para certificar que un determinado buque está asegurado contra los riesgos de contaminación previstos en los convenios, según se trate de buque petrolero o no.

Con su emisión:

*El Club P&I se convierte en garante frente a terceros en caso de responsabilidad del asegurado. Por tanto, admitirá la acción directa, sin exigir que el asegurado pague previamente al tercero. Es una excepción a la regla del pago previo del seguro P&I. Esta responsabilidad directa, del Club P&I frente al tercero es una exigencia normativa prevista en los convenios.*⁴³

⁴⁰ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

⁴¹ A los cuales hay que atender por aplicación del art. 2.1, apartado 2º LNM: «*De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima*».

⁴² En español, «tarjeta azul».

⁴³ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

Tanto los convenios mencionados como la acción directa son cuestiones que trataremos más adelante en su apartado correspondiente.

III. RIESGO E INTERÉS ASEGURADO

1. Riesgos cubiertos.

Una de las características más destacable del SRCM es su «flexibilidad y facilidad de adaptación a los nuevos riesgos y circunstancias imprevistas». ⁴⁴ Los riesgos cubiertos, son heterogéneos y cambiantes, han ido evolucionado desde el nacimiento de este tipo de seguro, y puede decirse que «a medida que la legislación o los pactos contractuales imponen nuevas responsabilidades a los navieros» ⁴⁵ los clubes han sabido dar respuesta ampliando su cobertura.

Los riesgos objeto de cobertura del SRCM pueden clasificarse en tres tipos ⁴⁶: los de protección, los de indemnización y los de defensa.

✓ En la modalidad «Protección», se cubren:

- *Las responsabilidades por muertes, lesiones, enfermedades de la tripulación, pasajeros, estibadores y personal auxiliar del naviero, el veinticinco por ciento de la responsabilidad por abordaje no cubierto por la póliza de cascos y los daños a objetos fijos (muelles, diques, instalaciones portuarias, plataformas flotantes, etc.* ⁴⁷

✓ En la categoría «Indemnización» la cobertura alcanza a:

- *Las responsabilidades derivadas de la explotación o utilización del buque a consecuencia del transporte. Cubre, por tanto, los daños al cargamento, por los que el naviero de responder.* ⁴⁸

✓ La tercera modalidad de «Defensa» da cobertura a:

- *Todos los gastos y honorarios que conlleva la defensa jurídica del naviero en los supuestos de responsabilidad, amparados en las dos categorías anteriores. La modalidad se va extendiendo cubriendo también las acciones de reclamación del naviero para recuperar los fletes, estadías y otros créditos que le sean debidos (Freight, Derrumage & Defence), con lo que el club toma una posición activa de defensa de los créditos del naviero.* ⁴⁹

⁴⁴ PULIDO BEGINES, J.L.: *op. cit.* pág. 499.

⁴⁵ ARROYO, I.: *op.cit.* págs. 844 a 845.

⁴⁶ No obstante, la *Omnibus rule* otorga gran discrecionalidad a los *Directors* para interpretar el contrato y aceptar el riesgo dentro de la cobertura. Lo que permite que, en la actualidad las coberturas sigan ampliándose, creando nuevos tipos, como son: *War Risks* (riesgos de guerra), o *Delay by Strikes* (de retrasos y huelgas) o a las responsabilidades derivadas de contaminación, aunque en esta modalidad, la industria petrolera ya tiene seguros especialmente designados para atender esta cobertura.

⁴⁷ ARROYO, I.: *ibid.*

⁴⁸ ARROYO, I.: *ibid.*

⁴⁹ ARROYO, I.: *ibid.*

2. Interés asegurado

El interés asegurado, se define como la relación entre el asegurado y un bien susceptible de valoración económica, éste interés constituye el objeto de todos los seguros de daños. En efecto, la obligación de indemnizar que asume el asegurador en un contrato de seguro marítimo, se extiende a aquellos daños que haya sufrido el «*interés asegurado*». Por tanto, el objeto del seguro marítimo no es el buque, el flete o las mercancías, en su sentido estricto, sino las distintas relaciones económicas que el asegurado tenga con estos elementos.

El art. 408.1 de la LNM determina que: «*podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima. La inexistencia de interés determinará la nulidad del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 422*»⁵⁰ de este precepto se desprende que para que un determinado interés pueda ser objeto del seguro marítimo debe reunir cuatro requisitos:

- ✓ En primer lugar, que la relación del asegurado con la cosa esté sometido a los «*riesgos de la navegación*».
- ✓ Que sean «*intereses legítimos*», la Ley prohíbe con carácter general los contratos con causa o objeto ilícito.
- ✓ Que la relación sea de naturaleza económica, pues deben ser «*intereses patrimoniales*».
- ✓ Por último, que exista el interés, puesto que el seguro no puede contratarse sobre intereses inexistentes o cuando se hubiere valorado con intención fraudulenta. Este último requisito se refleja de forma más clara en la última frase del art. 408.1 LNM.

Además de los requisitos mencionados, habrá de cumplir con el resto de las disposiciones que, sobre el objeto contractual, establecen los artículos 1271 y siguientes del Código Civil: «*ha de ser posible, lícito y determinado o determinable*».

Los intereses asegurables son variados y la letra e) del art. 409 de la LNM permite reconocer: «*cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima*». En relación a los SRCM, la mencionada normativa

⁵⁰ Dicho art. 422, determina la nulidad del contrato cuando se hubiese celebrado el contrato de seguro con posterioridad al siniestro o cesación del riesgo, siempre que alguna de las partes conociese dicha circunstancia.

determina la obligatoriedad de dos: el seguro de responsabilidad civil por contaminación, y el seguro por daños durante el transporte de pasajeros. Pero tal y como ya hemos comentado anteriormente «en la práctica podrán aplicarse las normas de la LNM, ya sea de forma directa o supletoriamente, porque en todo caso –entendemos- se trata de un seguro de responsabilidad civil».⁵¹ Por lo que a lo largo del presente capítulo desarrollaremos tres más: el seguro obligatorio de embarcaciones de recreo, el seguro obligatorio de marinos españoles o residentes en buques extranjeros y el seguro obligatorio de responsabilidad civil por grandes buques.⁵²

- *La responsabilidad civil por daños por contaminación.*

La incorporación de España a la Unión Europea trajo consigo mayores exigencias en materia de responsabilidad por contaminación marina.⁵³ El interés asegurado de este tipo de seguro son los daños por contaminación de las costas y aguas por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas.

El art. 389 de la LNM establece la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables. Y el art. 391 de la LNM declara la subsidiariedad de esta ley frente a los Convenios Internacionales en los que España sea parte en materia de contaminación. Este seguro, es en realidad, una categoría general que agrupa distintos tipos de seguros obligatorios, distinguidos según la fuente de contaminación.

A través de los distintos convenios se distinguen tres categorías⁵⁴ de seguro obligatorio:

⁵¹ PULIDO BEGINES, J.L.: op. cit. págs. 401 y 402.

⁵² Ello se fundamenta, en el art. 463 LNM que establece que las normas reguladoras del seguro de responsabilidad civil son de aplicación también a las coberturas de responsabilidad civil contenidas en otras pólizas de seguro marítimo. Asimismo, lo dispuesto en el art. 464 determina que dichas normas son también de aplicación subsidiaria a los seguros de responsabilidad civil obligatorios exigidos por la propia LNM.

⁵³ La pertenencia a la UE, provoca que España como Estado Miembro tiene que regirse por los principios medioambientales del art. 191 del Tratado de Funcionamiento de la UE y del actual 174 del Tratado de Roma que atribuyen responsabilidad a quien causa una contaminación de acuerdo con los principios de «prevención de la fuente» y de «quien contamina paga», asimismo esta exigencia de responsabilidad también está basada en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección y en el de no atentar contra el medio ambiente.

⁵⁴ En las tres categorías de seguro: el propietario de dicho buque debe establecer un seguro o garantía financiera que satisfaga las exigencias que determina cada convenio; los convenios además, reconocen al

- ✓ En primer lugar, el seguro obligatorio del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (en adelante, «Convenio CLC 1992») que se aplicará: «*en caso de contaminación de hidrocarburos (...) para buques petroleros que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos como carga*».⁵⁵
- ✓ En segundo lugar, el seguro obligatorio del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para combustible de los buques (en adelante, «Convenio Bunkers») que se aplicará a los buques no petroleros con un tonelaje superior a 1000 cuando la contaminación de hidrocarburos se deba al combustible de los buques.
- ✓ En tercer lugar, en España la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental que traspone la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales, requiere a los operadores que transporten por carretera, tren, río, lago o mar mercancías peligrosas o contaminantes mantengan un seguro u otra garantía financiera para cubrir su responsabilidad medioambiental.

Estos daños por contaminación pueden proceder de buques, embarcaciones de recreo, artefactos navales y plataformas fijas, y estará obligado a indemnizar el armador del buque o titular de su uso «*en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación*»⁵⁶ sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables del hecho. Si se encuentran involucrados varios buques estos serán obligados a indemnizar de forma solidaria.

Otro punto a destacar, respecto a este tipo de seguro es la responsabilidad objetiva del naviero, implica que será responsable del accidente por el mero hecho de su producción, sin necesidad de que concurra dolo o culpa grave. Aunque podrá exonerarse de la misma, si consigue probar que los daños han sido causados por: actos de guerra, una acción u omisión intencionada de un tercero, negligencia del gobierno o

tercero perjudicado una acción directa frente al asegurador. Asimismo, de forma supletoria, rige lo establecido en los arts. 391 y 464 de la LNM. Y las tres coberturas suelen incluirse en el seguro P&I ofrecido por los clubs P&I del Grupo Internacional.

⁵⁵ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 709.

⁵⁶ PULIDO BEGINES, J.L.: *op. cit.* pág. 404.

autoridad marítima, o una acción intencionada o negligente del perjudicado.⁵⁷ Respecto al alcance de la indemnización, «*queda limitado cuantitativamente por recurso a techos o máximos indemnizatorios, salvo que se demuestre el dolo o la culpa grave del armador*». Asimismo, serán indemnizables «*tanto las pérdidas o daños por contaminación, como el coste de las medidas razonablemente aportadas por cualquier persona después de ocurrir el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación*».⁵⁸

La Administración Marítima podrá prohibir la navegación de los buques o embarcaciones que no posean cobertura de los seguros civiles obligatorios de este tipo. Del mismo modo, podrá denegar la entrada o salida de los puertos nacionales a los buques extranjeros que carezcan de dicha cobertura.⁵⁹

- *La responsabilidad civil por el contrato de pasaje*

Otro interés asegurado que la LNM regula en su art. 300 es el contrato de pasaje aquél porteador que transporte en su buque más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas de la UE. El perjudicado tiene además, acción directa contra el asegurador.

Este seguro obligatorio está exigido en el Reglamento (CE) núm. 329/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. Dicho reglamento se aplica a los buques matriculados en un Estado de la Unión Europea, que cumplan las condiciones previstas en el mismo, por tanto los Estados afectados por este Reglamento deberán suscribir obligatoriamente este seguro. Este tipo de cobertura la vienen ofreciendo aseguradores comerciales y principalmente los clubes P&I, sobre todo los de mayor tamaño como son los cruceros.⁶⁰

⁵⁷ PULIDO BEGINES, J.L.: *ibid.*

⁵⁸ ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL: *Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos*, 1ª Edición española de 2011, pág. 34.

⁵⁹ V. PULIDO BEGINES, J.L.: *ibid.*

⁶⁰ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 709.

En nuestra legislación interna, el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente:

Prohíbe la navegación a todo buque español dedicado al transporte de pasajeros que no lleve a bordo el certificado acreditativo de seguro o garantía financiera, Asimismo prohíbe la entrada o salida de puerto español a buques extranjeros al que les afecte reglamento europeo y que no lleve a bordo certificado.

La autoridad competente en España para expedir el mencionado certificado acreditativo es la Dirección General de la Marina Mercante.⁶¹

- *El seguro obligatorio de embarcaciones de recreo.*

Otro interés asegurado que regula el RD 607/1999, de 16 de abril, que aprueba el reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, y que la LNM excluye expresamente, rigiéndose por tanto por la LCS es el seguro de embarcaciones cuando éstas son de recreo o deportivas.

Esta cobertura la ofrecen aseguradores comerciales y algunos clubs P&I especializados en pequeñas embarcaciones. La obligatoriedad de contratar y mantener vigente durante toda la duración del contrato este SRCM se establece en el art. 312 LNM. Siempre de conformidad con los términos reglamentarios establecidos en el RD 607/1999.⁶²

- *El seguro obligatorio de marinos españoles o residentes en buques extranjeros.*

Este interés asegurado está regulado por el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (en adelante CTM 2006), aprobado por la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT el 7 de febrero de 2006, ha sido ratificado por el Reino de España y ha entrado en vigor el 20 de agosto de 2013. El CTM 2006 permite asegurar condiciones de trabajo decentes para la gente de mar y, al mismo tiempo, establece condiciones de competencia leales entre armadores.

⁶¹ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 710.

⁶² SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

Puesto tal y como dispone su art. 4.2, «*el armador será responsable que la gente del mar esté protegida contra las consecuencias financieras de la enfermedad, lesiones, o muerte que se produzcan en relación con su empleo*».

En relación con los marinos españoles o residentes españoles que se embarcan en buques de terceros países. El art. 164 LNM establece que:

*Los agentes o armadores extranjeros que contraten en España a marinos nacionales o residentes para prestar servicios en buques extranjeros están obligados a concertar un seguro mercantil que otorgue indemnizaciones de cuantía similar a las establecidas en Régimen de la Seguridad Social español para los casos de muerte, incapacidad por accidente y repatriación. Las autoridades de emigración no visarán los contratos celebrados que no cumplan esta requisito.*⁶³

El seguro P&I del Grupo Internacional cubre alguna de las responsabilidades del armador, pero al ser un seguro de responsabilidad y no de accidentes, este seguro P&I no es suficiente para cumplir los requisitos que este seguro obligatorio exige.

- *El seguro obligatorio de responsabilidad civil de grandes buques.*

A los propietarios de buques de 300 o más toneladas de arqueo bruto se les exige un seguro obligatorio que está previsto en el art. 254 de la Ley de Puertos, y desarrollado por el Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo. Este seguro debe responder las exigencias legales establecidas en el Convenio de 1996 sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos.

El seguro de grandes buques es el más frecuente de los SRCM, pues cubre prácticamente la totalidad de los buques mercantes. También existe dicha obligación para buques de recreo, pesqueros, de puerto y cualesquiera otros de 300 o más toneladas.

El RD 1616/2011 no establece la acción directa contra el asegurador, pero la doctrina confirma su aceptación en base a que el art. 76 LCS y el art. 465 LNM la regulan y «*en*

⁶³ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

base al art. 406.1 LNM, están sujetos a esta ley todos los contratos de seguro marítimo no sometidos expresamente a una ley extranjera»⁶⁴.

⁶⁴ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

IV. CONTENIDO DEL CONTRATO

1. Primacía de la autonomía de la voluntad de las partes.

Tal y como hemos adelantado en el primer apartado del presente trabajo, al ser las normas de la LNM predominantemente dispositivas, el contrato se rige, de forma principal, por los pactos de las partes intervinientes en el mismo. Como bien apunta la doctrina:

*Los seguros de Responsabilidad Civil y, especialmente, los seguros P&I se caracterizan por describir en detalle las cuestiones relativas al objeto del seguro, riesgos cubiertos, exclusiones, suma asegurada, derechos y obligaciones de las partes, pago de los siniestros, ley aplicable y jurisdicción o arbitraje competente para conocer de eventuales litigios.*⁶⁵

Sin embargo, nos encontramos con un seguro regulado mediante condiciones generales y particulares. Las condiciones particulares del contrato priman sobre las generales, en virtud del principio «lex specialis, derogat legi generali». y dan alcance a intereses y situaciones específicas. Las condiciones generales, en cambio, se elaboran con carácter universal para todos los contratos que celebra la compañía aseguradora, siendo idénticas para todos los contratos referidos a la misma modalidad, y constituyendo el contenido normativo básico de la relación contractual⁶⁶.

Destacan, al margen de las condiciones generales elaboradas por las entidades aseguradoras españolas, las que elaboran:

*Las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, utilizadas en todos los mercados internacionales por su pragmatismo, la corrección de las cláusulas y las exigencias del mercado reasegurador inglés, que rechaza la posibilidad de otras pólizas, revelando la enorme influencia que tiene en la práctica diaria del seguro marítimo el Derecho inglés.*⁶⁷

La libertad reconocida a las partes para pactar las condiciones de cobertura que consideren oportunas que establece el art. 407.1 LNM cede ante la aplicación preferente de las normas particulares de seguros obligatorio exigidos por la LNM en su art. 464,

⁶⁵ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 708.

⁶⁶ Ver al respecto VEIGA COPO, A. *Tratado del contrato de seguro*, Barcelona: Thomson Reuters, 2009. págs. 716 y 171.

⁶⁷ GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L.: *Estudio de Derecho Marítimo*, Madrid: Marcial Pons, 2012. págs. 873 y 874.

por tanto se aplicarán imperativamente sus normas particulares, sobre todo en cuanto concierne «a materia de coberturas obligatorias que el seguro debe contemplar, límites de indemnización, prueba del contrato y otros extremos que no son disponibles para los contratantes».⁶⁸

2. Obligaciones de las partes.

Aunque el contenido obligacional de las partes depende de las condiciones pactadas en el contrato, de manera general la doctrina⁶⁹ nos establece las siguientes obligaciones:

✓ El tomador o asegurado, además del deber inherente al contrato de seguro como es el pago de la prima, tiene:

- Con carácter previo a la celebración del contrato, tiene el deber de declaración del riesgo que establece el art. 423 de la LNM, esto es, el deber de declarar al asegurador «todas las circunstancias que conozca, o que razonablemente deba de conocer, que puedan influir sensiblemente en la apreciación del riesgo por un asegurador prudente».

El art. 424 LNM añade que la declaración incompleta o inexacta de las circunstancias, da derecho al asegurador a resolver el contrato en el plazo de un mes, a contar desde el conocimiento de la reserva o inexactitud.

- Asimismo, el citado art. 423 LNM establece que durante el desarrollo del contrato tiene el deber de comunicar al asegurador todas las circunstancias que agraven el riesgo «y sean de tal naturaleza que si hubieran sido conocidas por este en el momento de la perfección del contrato, no lo habría celebrado o lo habría concluido en condiciones más gravosas».

- Una vez producido el siniestro tienen el deber de comunicar la ocurrencia del siniestro al asegurador en el plazo máximo de siete días desde que lo conozca. Además, tal y como disponen los arts. 426 y 427 LNM:

«La omisión o retraso de tal obligación producirá la pérdida del derecho a la indemnización solo si hubiese concurrido dolo o culpa grave del asegurado o del tomador. En caso de negligencia, el asegurador tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que

⁶⁸ SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 708.

⁶⁹ ARROYO, I.: *op.cit.* págs. 826 a 832.

se le hubieren causado por ello, sin que pueda imponerse pacto para el asegurado que empeore su situación».

- Deber de evitar o aminorar el daño, lo regula el art. 427 LNM, el tomador del seguro o el asegurado y sus dependientes *«deben emplear todas las medidas razonables a su alcance para salvar o recobrar los efectos asegurados y, en general, para evitar o disminuir el daño consecuencia del siniestro».*
- ✓ En cuanto al asegurador:
- Las obligaciones se imponen una vez se ha producido el siniestro, y consiste esencialmente en la indemnización al asegurado por los daños sufridos en el interés asegurado, esta indemnización debe ser dineraria, salvo pacto en contrario. Y se abonará en el lugar, momento, plazo y forma convenidos en el contrato que no podrá ser superior a un mes, tal y como establece el art. 437 LNM.
 - Por lo que se refiere a los deberes o cargas: una de ellas es la de firmar y entregar la póliza al asegurado; el art. 10 LCS de aplicación subsidiaria también menciona el deber de proporcionar un formulario al asegurado que permita valorar el riesgo y el interés asegurado, aplicable, salvo pacto en contrario.

V. INDEMNIZACIÓN

1. El nacimiento de la obligación indemnizatoria del asegurador.

El art. 465 LNM configura el SRCM como un seguro de nacimiento de deuda pues «*la obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado frente al tercero perjudicado. (...) Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo*».

Se entiende por responsabilidad como el incumplimiento de una obligación de *alterum non laedere*, esto es, la necesidad de abstenerse de realizar una conducta prohibida por las leyes, siendo justo y obedeciendo al precepto de no causar daño a nadie⁷⁰.

Tal y como indica el mencionado art. 465 LNM parece ser que la responsabilidad «*existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado frente al tercero perjudicado*», por tanto, esta responsabilidad civil no surge hasta que el tercero perjudicado reclama su indemnización, independientemente del momento en el que acontece el hecho dañoso.

Tal y como apunta la doctrina, el momento en el que se produce:

*El hecho dañoso (esto es, cuando se concreta el riesgo objeto del aseguramiento -que coincide con una acción u omisión del asegurado- tendría la consideración de instante en el que ocurre el siniestro, pero ello no hace necesariamente surgir la obligación indemnizatoria del asegurador, pues nos hallamos en un tipo de aseguramiento que persigue el interés de un tercer ajeno al contrato de seguro.*⁷¹

La mencionada doctrina está respaldada por la Sentencia del Tribunal Supremo 1072/1996 Sala 1ª, de lo Civil, de 26 de abril de 2001:

Sin embargo ello no significa que producido el hecho dañoso pueda el asegurado sin más ejercitar una acción como la de autos a favor de los perjudicados por cuando no consta requerimiento ni reclamación formal alguno de los mismos -como declara la propia Sentencia recurrida -, por lo que obviamente se da la falta de «legitimatío ad causam» activa que había apreciado la Sentencia del Juzgado. Esta solución es la más conforme con la normativa legal (arts. 73 y 76), y con el criterio que prevaleció con ocasión de su formación legislativa, se ajusta

⁷⁰ Ver al respecto RUIZ LIMA, B.; MATA GARRIDO, V.: *op. cit.* pág. 411.

⁷¹ RUIZ LIMA, B.; MATA GARRIDO, V.: *ibid.*

a la opinión doctrinal mayoritaria, y se corresponde con la orientación que se manifiesta en la jurisprudencia de esta Sala.

Por tanto, es necesario la legitimación activa del tercero perjudicado para que surja la obligación de indemnizar, y con ello, se pueda invocar el Seguro de Responsabilidad Civil Marítimo, este requisito se hace imprescindible tal y como apunta el art. 465 LNM y la doctrina y jurisprudencia aportada.

2. Alcance de la cobertura de responsabilidad.

Respecto al alcance de la cobertura de responsabilidad, Arroyo afirma que: *«en este tipo de seguro, el valor asegurable y la suma asegurada no se fijan ni en la póliza ni en el certificado de entrada»*⁷². Esto se debe, a la naturaleza especial de los seguros de responsabilidad en los que el interés asegurado – que tal y como hemos determinado es objeto del contrato- no sirve para satisfacer el principio indemnizatorio, ya que en el momento de la contratación lo que se asegura es la responsabilidad que genera el daño que se puede causar a tercero y por tanto, no se conoce el valor del interés asegurable, ni tampoco la suma límite.

Por consiguiente, parece que a priori, la cobertura es ilimitada⁷³, pero a través de una lectura más detallada del articulado, RUIZ LIMA y MATA GARRIDO establecen una limitación de la cobertura, puesto que el art. 466 LNM establece que: *«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»*. Resulta de aplicación pues lo que, de forma general, viene establecido por el art. 27 LCS que dispone *«el límite máximo de la indemnización a pagar por el asegurado en cada siniestro»* y lo que el art. 73 LCS dispone al hablar del SRCM *«Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato»*:

Por lo tanto, el asegurado de la responsabilidad civil no vendrá obligado a indemnizar en caso de siniestro en cuantía superior a la viene establecida en la póliza, cifra que viene derivada precisamente de la intención del tomador de determinarla por cuanto que estamos ante la presencia de un interés legítimo expuesto a los riesgos de la navegación marítima, tal y como

⁷² ARROYO, I: *op.cit.* págs. 847 y 848.

⁷³ Así lo suele establecer la cláusula tipo *«si un asociado es declarado responsable tendrá derecho a recuperar de los fondos de la Asociación el importe de dicha responsabilidad»*.

*dispone el art. 409 LNM. Todo aquello que exceda el límite contenido en la póliza como suma asegurada habrá de ser asumido, por tanto, por el asegurado responsable del daño.*⁷⁴

El art. 8 LCS de aplicación supletoria establece la obligación de que la póliza de seguros haga mención expresa tanto de la «*suma asegura o alcance de la cobertura como de la duración del contrato, con expresión del día y de la hora en que comienzan y terminan sus efectos*». Al ser la póliza, prueba del contrato de seguro tal y como establece el art. 421 LNM, parece obvio que las aseguradoras españolas deberán hacer mención a los extremos determinados en el mencionado art. 8 LCS al emitir la póliza para así, evitar problemas interpretativos.

No solo la legislación interna aborda esta materia, los Clubs P&I también son muy activos en la defensa del beneficio de la limitación de responsabilidad del naviero⁷⁵ que reconocen las leyes. De esta forma, excluye su responsabilidad por importes superiores a los límites de responsabilidad fijados legalmente en beneficio del naviero, lo que en la práctica significa que la responsabilidad es limitada, coincidente en la suma límite que se determina posteriormente una vez acaecido el siniestro.⁷⁶

Por otra parte, «*la cobertura se refiere a la responsabilidad del miembro de su condición de naviero en relación con el buque inscrito y por la explotación de dicho buque*». De esta manera, se excluye la responsabilidad civil y subsidiaria del naviero por hecho de sus colaboradores autónomos terrestres. Ha sido discutido, si esa exclusión, alcanza también a la responsabilidad derivada por hechos de los auxiliares por los que el naviero deba responder, como pueden ser el capitán y miembros de la tripulación, la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 28 de enero de 1960, afirmó que estarán incluidos en dicha limitación de responsabilidad, siempre que hayan sus actos hayan sido realizados en beneficio del naviero. Asimismo, una cuestión adicional hace referencia a los navieros no propietarios, que no pueden beneficiarse de la limitación bien porque pertenecen a un Estado que no es parte del convenio o porque

⁷⁴ RUIZ LIMA, B.; MATA GARRIDO, V.: : *op. cit.* pág. 412.

⁷⁵ Mientras los demás empresarios responden del cumplimiento de sus obligaciones, según el art. 1911 del CC, con todos sus bienes presentes y futuros, el naviero es el único empresario que tiene establecido un sistema de responsabilidad limitada, en razón pues, a la importancia de los riesgos inherentes a la navegación, la ley, establece en su favor una limitación de responsabilidad frente a determinadas deudas asumidas en el ejercicio de su actividad empresarial.

⁷⁶ Ver al respecto ARROYO, I.: *op.cit.* pág. 848.

hay supuestos y responsabilidades excluidas de la limitación. En estos casos, las reglas de los clubs otorgan discrecionalidad al Comité para decidir el importe de la cobertura, que no excederá a la que pudiera corresponder si fuera titular del beneficio.⁷⁷

Finalmente añadir que, la cobertura del SRCM, parece ser que tal y como apunta, desde su origen, los Clubs la han determinado de forma general como una «cobertura adicional o complementaria a la del seguro de daños del buque, de tal forma que, de no quedar previamente asegurado el casco del buque, no se permiten al armador las coberturas de protección e indemnización».⁷⁸ Por lo que en estas ocasiones, el SRCM no podría ejercerse.

⁷⁷ V. ARROYO, I.: *ibid.*

⁷⁸ PULIDO BEGINES, J.L.: *op.cit.* pág. 413.

VI. ACCIÓN DIRECTA

1. Concepto y características de la acción directa en el ordenamiento jurídico Español.

La segunda mitad del art. 465 LNM recoge de forma expresa en nuestro ordenamiento jurídico el reconocimiento del derecho de cualquier «tercero perjudicado» para ejercer de forma directa, su acción de reclamación frente al asegurador del SRCM y exigirle el cumplimiento de su obligación de indemnización.⁷⁹ Dicha acción directa, se encuentra ya recogida de forma general en el art. 76 LCS redactado con el siguiente tenor: «*El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar*».

Esta acción, tal y como apunta la doctrina:

*Ofrece garantías de indemnización a los perjudicados por hechos ilícitos, contractuales o extracontractuales derivados de la navegación marítima y cubiertos por un seguro de responsabilidad civil. En su virtud, los perjudicados cuentan con un derecho para exigir la indemnización al asegurador, (...) sin perder su derecho a reclamar contra a el armador o fletador asegurado que sea responsable del daño por todo o por la parte no cubierta por el seguro (...). Normalmente supone que el asegurado no tiene que desembolsar primero la indemnización al tercero perjudicado luego reclamarla al asegurador.*⁸⁰

Por tanto, en España se permite, como principio general imperativo⁸¹, que el perjudicado tenga acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil para exigirle el cumplimiento de su obligación. No siendo necesario demandar primero al asegurado y en caso de impago de éste, demandar al asegurador, pudiéndose hacer una demanda conjunta y solidaria frente a ambos.

Este régimen jurídico se aplica a todos los SRCM, no obstante, si son seguros obligatorios, la acción directa se rige en primer lugar por sus normas particulares y en su defecto, por las normas de la acción directa de la LNM. Es el caso, de los ya

⁷⁹ Ver al respecto SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 712.

⁸⁰ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

⁸¹ Puesto que tal y como establece el art. 465 *in fine* no se permite pactar contractualmente en contra del propio régimen impuesto para la acción directa. Los pactos en contra se tendrán por no puestos conforme lo establecido por el art. 1255 del CC al ser contrarios a la ley. Se pretende con ello, que la acción frente al tercero no encuentre más obstáculos y limitaciones que los que se establecen en la LNM.

mencionados seguros obligatorios, en casos de contaminación y los relativos al transporte de pasajeros⁸².

Una vez hecho el ejercicio de la acción directa por parte del tercero, el asegurador podrá ejercer las mismas excepciones que su asegurado podría poner frente al perjudicado, incluyendo expresamente, tal y como dispone el art. 467 «*las limitaciones cuantitativas de responsabilidad para el cálculo de la indemnización de las que este último gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad*». La Exposición de Motivos de la LNM aclara que esas excepciones son:

- ✓ El asegurador puede limitar su responsabilidad por créditos marítimos del título VII LNM y,
- ✓ También oponer los límites de responsabilidad que corresponden al porteador de personas o cosas a quien asegure.
- ✓ Además, el perjudicado podrá beneficiarse de los términos de la acción directa reflejados en el art. 76 LCS de aplicación supletoria, esto es, derecho a que el asegurado le revele información sobre el seguro de responsabilidad civil y gozar de inmunidad frente a las excepciones personales entre asegurado y asegurador.⁸³

2. La acción directa frente a aseguradores P&I de distinta nacionalidad.

Si bien la acción directa está reconocida en España, tal y como hemos argumentado en el apartado anterior, no sucede así en otras legislaciones, concretamente la legislación inglesa la desautoriza, provocando cierta polémica que a lo largo del presente trabajo iremos analizando. Como hemos mencionado anteriormente, la mayoría de Clubs P&I, el 90% de la flota mundial, pertenecen a Inglaterra. Lo que implica que el Derecho aplicable, en su mayor parte, sea la legislación y la jurisdicción inglesa, por lo que aunque el suscriptor de la póliza sea un naviero de distinta nacionalidad, como en este caso podría ser español, ello no implica que las víctimas en

⁸² SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

⁸³ Sobre este tema SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 713.

España puedan accionar directamente contra el Club, cuando la póliza está sometida a la legislación inglesa⁸⁴, reforzada, además, con una cláusula de arbitraje en Londres.⁸⁵

Así pues, las reglas de seguros P&I del Grupo Internacional de Clubes P&I remiten al arbitraje o a los tribunales judiciales del lugar de gestión principal del Club, principalmente, Londres. Además, este seguro P&I se redacta contractualmente como un seguro de indemnización opuesto al de responsabilidad, lo que implica que como regla general, el tercero perjudicado no pueda reclamar directamente frente al asegurador. El asegurador P&I sólo se obliga a pagar a su asegurado, a condición de que éste acredite haber pagado previamente al tercero perjudicado. Es la regla del pago previo⁸⁶, incluida invariablemente en los seguros P&I a través de la cláusula de estilo de las reglas de asociación que establece: *«salvo decisión del comité, el derecho de un asociado a recuperar los fondos de la asociación por cualquier responsabilidad, costas o gastos, se condiciona al pago previo de los mismos por el asociado»*.⁸⁷

El club P&I, en general, no quiere asumir frente a terceros la responsabilidad del naviero, por lo que éste sigue siendo el responsable de los pagos. El club P&I solo reconoce algunas excepciones a la prohibición contractual de la acción directa⁸⁸:

- ✓ En primer lugar, cuando el club P&I así lo acepte en el seguro P&I, es el caso del pago directo de los daños personales a marineros, así como los beneficios de cartas de garantías emitidas por el club P&I.
- ✓ En segundo lugar, cuando la acción directa sea resultado de la aplicación de normas internacionales o comunitarias, es el caso de la acción directa por responsabilidad por contaminación por hidrocarburos de petroleros o por combustible procedente de buques, y en caso de accidente de buques de pasaje.

⁸⁴ El sometimiento a la legislación inglesa comporta que en la práctica la interpretación de las diferencias entre el asegurador, la mutua, el asegurado y el naviero, se resuelvan en muchas ocasiones fuera de nuestra jurisdicción y al margen de nuestro derecho.

⁸⁵ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

⁸⁶ La *House of Lords*, en una decisión conjunta de los casos conocidos como *The fanti* y *Padre Island* núm. 2, de 14 de junio de 1990 (1991, AC 1) ratificó la legalidad de la cláusula de pago previo de los seguros P&I, al considerarla una *«condition precedent»* que debe cumplir el armador asegurado. Tampoco cuando quien reclama sea un tercero, pues la ley de 1930 no pretende situar al tercero en una mejor situación que la que tendría el asegurado.

⁸⁷ ARROYO, I: *op.cit.* pág. 849.

⁸⁸ Al respecto SIERRA NOGUERO, E.: *op.cit.* pág. 714.

3. La acción directa en España frente a aseguradores P&I sometidos contractualmente a una jurisdicción y Derecho extranjero.

La doctrina aporta diferentes y posibles soluciones respecto al ejercicio de la acción directa cuando está asegurado en Clubs P&I, que a su vez están sometidos contractualmente a una jurisdicción y Derecho extranjero.

En primer lugar y en referencia a la competencia judicial para conocer la acción directa, es necesario apuntar la gran influencia que tuvo el caso *Seabank*, la Sentencia nº 688/2003 del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 3 de Julio de 2003 acepta la declinatoria y declara la falta de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de una acción directa formulada contra el club P&I del transportista de mercancías. Por un lado, considera que a la aseguradora de mercancías que reclamaba subrogada en los derechos del fletador le era oponible la cláusula de arbitraje en Londres estipulada por su asegurador en la póliza de fletamento. Por otro lado, el Tribunal Supremo añade que la cláusula de arbitraje también estaba prevista en las reglas del seguro P&I⁸⁹.

En base a esta sentencia, muchas otros se pronunciaron en el mismo sentido, incluida la reclamación judicial formulada por el Estado Español contra el club P&I del conocido buque «Prestige», que considera oponible la cláusula de arbitraje, confirmando así la posición previa de los tribunales ingleses a este respecto. El Tribunal Supremo no ha consolidado la doctrina del caso *Seabank* en jurisprudencia reiterada, tal y como exige el art. 1.6 CC, pero aun así, tal y como apunta Sierra Navarro: «*este precedente parece haber tenido un claro efecto disuasorio, al menos, en las reclamaciones más habituales: las de pérdida o avería de las mercancías a bordo del buque, esto es, las denominadas en la práctica como reclamaciones de carga*».⁹⁰

No obstante, la doctrina española⁹¹ ha manifestado que las cláusulas atributivas de competencia de seguro de grandes riesgos sólo tienen una eficacia entre las partes, asegurador P&I y asegurado, por lo que esta cláusula de jurisdicción o arbitraje no sería oponible al tercero que ejerce la acción directa. La razón es que la autonomía de la voluntad reconocida en los seguros de grandes riesgos no alcanza ni afecta a terceros

⁸⁹ Al respecto SIERRA NOGUERO, E.: *op.cit.* pág. 715.

⁹⁰ SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

⁹¹ V. SIERRA NOGUERO, E.: *ibid.*

que no sean parte de dicho seguro. De acuerdo con esta doctrina sería procedería aplicar el foro especial en materia de seguro del art. 13 del Reglamento (UE) 1215/2012 que permite al tercero perjudicado demandar al asegurador de responsabilidad civil ante los tribunales que conozcan de la acción contra el asegurado responsable, cuando la ley del tribunal que conoce el asunto reconoce la acción directa. Por tanto, si los tribunales españoles son competentes para conocer de la acción contra el asegurado, también lo son para conocer de la acción directa contra su asegurador.

Respecto a la ley aplicable, en algunos casos los tribunales españoles, que se declaran competentes para conocer la acción directa frente al asegurado y su asegurador, resuelven aplicando Derecho español. Otras veces, basándose en la naturaleza contractual⁹² de la acción directa, aplican las normas de conflicto de las obligaciones contractuales, que comporta que se debe resolver el asunto teniendo en cuenta la ley del contrato de seguro P&I, esto es, un Derecho extranjero.

Asimismo hay otras posturas doctrinales entre las que destacan⁹³:

- ✓ Que la acción directa pueda tener naturaleza extracontractual⁹⁴ cuando el hecho ilícito del asegurado tenga esta determinada naturaleza, en este caso la regla general determina que la ley aplicable sea la del lugar dónde se ha producido el daño.
- ✓ Excepción de orden público, cuando el tribunal español sea competente debe valorar si la ley extranjera contradice las normas de orden público español, si es así, estas normas no pueden ser aceptadas por el Tribunal. Esto es relevante e importante cuando la aplicación de la ley extranjera del seguro P&I sea contraria al principio de protección de la parte débil, como marineros fallecidos o heridos.
- ✓ Otro argumento, señala que la ley española será de aplicación cuando el contrato se concluya en cumplimiento de una obligación de asegurarse

⁹² En este caso se aplicaría el art. 7.2 del Reglamento (CE) 593/2008, de 17 de junio, de ley aplicable a las obligaciones contractuales.

⁹³ V. SIERRA NOGUERO, E.: *op. cit.* pág. 716.

⁹⁴ En este caso se aplicaría el art. 18 del Reglamento (CE) 864/2007, de 11 de julio, de ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.

impuesta por la ley española (art. 107.1.b)⁹⁵. En este caso, habría que considerar que dispone la LNM respecto a qué seguros son obligatorios, la mayoría de la doctrina consultada establece que son los contratos de contaminación y pasaje. Pero en esta ocasión, Sierra Navarro afirma que en principio el seguro P&I puede considerarse obligatorio para todos los buques mercantes, ya que: «*tienen un tonelaje bruto mayor de 300 toneladas y entran en el ámbito de aplicación del ya mencionado RD 1616/2011*».⁹⁶ Aceptando esta teoría, supondría el reconocimiento generalizado de la acción directa del art. 465 LNM a todos los seguros P&I, y por tanto la ley española sería de aplicación para todos ellos.

⁹⁵ Sería una excepción al principio general de libre elección en los seguros de grandes riegos (art. 107.2 LCS).

⁹⁶ SIERRA NOGUERO, . *op. cit.* pág. 714.

CONCLUSIONES

A lo largo del presente trabajo hemos ido comprobando la configuración legal que el legislador le ha dado al Seguro de Responsabilidad Civil Marítimo. Si bien consta regulado de forma específica en la sección tercera, este nuevo marco jurídico que le otorga la LNM puede parecer en un primer momento muy breve y conciso, puesto que sólo cuatro artículos parecen detallar las particularidades del seguro. No obstante, a través de una amplia lectura del articulado podemos comprobar que no sólo son aplicable estas normas, sino que también le son aplicables las disposiciones comunes de la LNM y supletoriamente, la LCS. Por no hablar de la gran importancia que tiene la autonomía de la voluntad en esta materia. Con todo ello, puede afirmarse que el legislador ha sabido abordar esta materia y ha situado el SRCM en el lugar que le corresponde, aportando soluciones trascendentes para todos los ámbitos que lo caracterizan: los riesgos cubiertos, el tipo de cobertura, el interés asegurado, la indemnización y la acción directa.

No obstante, es necesario realizar algunas consideraciones finales respecto a algunas cuestiones que hemos ido observando a lo largo de este estudio:

- I. En primer lugar, en relación con la obligatoriedad del seguro, consideramos que la LNM no ha sido suficientemente clara al abordar las responsabilidades civiles marítimas y los seguros de responsabilidad civil que resultan obligatorios. Hecho que comporta que la doctrina se encuentre dividida a la hora de establecer los seguros que son obligatorios y los que no, parte de la doctrina opta por realizar una lectura del texto íntegro de la LNM para conocer cuáles son los seguros de responsabilidad civil obligatorios que se regulan en la misma. Pero en nuestra opinión, todavía así pueden surgir discrepancias y habría sido más conveniente que la propia LNM los hubiese determinado de forma más precisa.
- II. Respecto al seguro P&I, éste se encuentra regulado por las reglas de los Clubs P&I, lo que genera que también hayan ciertas discrepancias en algunas materias reguladas de forma distinta. Sobre todo en materia de acción directa, que como hemos ido comentando en el último apartado, en la legislación inglesa no consta regulada y, por tanto, queda sujeta a la regla del pago previo. Si bien

doctrinalmente, se han ido aportado algunas posibles soluciones respecto a la competencia y la ley aplicable a estos supuestos, en nuestra opinión consideramos que todavía queda abierta una posible interpretación jurisprudencial que aclare esta materia y permita conocer con exactitud como se regularán estos casos.

- III. También es importante añadir, que a la hora de fijar la responsabilidad la LNM no ha puesto límites a las responsabilidades a las que tienen que hacer frente las aseguradoras, mientras sí lo hace la norma europea. De esta forma, parece ser que se les podrá exigir mayores indemnizaciones a las compañías, o al menos la plena responsabilidad, cuando se trate de aseguradoras sometidas a Derecho español. En este caso, en nuestra opinión la limitación de la responsabilidad tendrá que venir determinada en el contrato, el límite por tanto vendrá establecido por la autonomía de la voluntad de las partes y ellos decidirán la suma máxima indemnizable que podrá ser superior o inferior a la que establezcan los países del entorno en su normativa europea.
- IV. Por último, y más concretamente respecto al seguro obligatorio por daños derivados de la contaminación. Es evidente que, a raíz del accidente del «Prestige», se reactivó el debate acerca de la insuficiencia de los Convenios Internacionales en materia de contaminación marítima. Si bien tanto la normativa española como la normativa internacional ha entrado a regular de forma más exhaustiva esta materia, en nuestra opinión todavía queda patente la necesidad de adopción de normas más estrictas tanto en materia de seguridad marítima, así como en la exigencia de responsabilidades y el establecimiento de unos límites más elevados de responsabilidad.

BIBLIOGRAFÍA

ARROYO, I.: *Curso de Derecho Marítimo*. 3ª ed. Navarra: Editorial Aranzadi SA, 2015. 1001 pp. ISBN 978-84-470-5263-3.

CALZADA, M.: *El seguro de responsabilidad civil*. Madrid: Editorial Aranzadi SA, 2005. 156 pp. ISBN 978-84-976-7939-8

GABALDÓN GARCÍA, J.L.: *Curso de derecho marítimo internacional*. Madrid: Marcial Pons, 2012. 960 pp. ISBN 978-84-976-8929-8

GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L. (Dir.): *Estudios de Derecho Marítimo*, Madrid: Marcial Pons, 2012. 1041 pp. ISBN 978-84-990-3949-7.

HILL PRADOS, C: *Los clubs de Protección e Indemnización en el campo del Seguro Marítimo*. Barcelona: Editorial Bosch, 1992. 378 pp. ISBN 978-84-89315-79-2.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL: *Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, 1ª Edición española de 2011, 153 pp. ISBN 978-92-801-3106-2*

PULIDO BEGINES, J.L.: *Curso de Derecho de la Navegación marítima*. Madrid: Editorial Tecnos (Grupo Anaya, SA), 2015. 541 pp. ISBN 978-84-309-6598-4.

RUIZ LIMA, B.; MATA GARRIDO, V.: “El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima” en AA. VV. *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. Madrid: Dykinson S.L, 2015. 504 pp. ISBN 978-84-9085-388-7.

SIERRA NOGUERO, E.: “Los seguros marítimos de responsabilidad civil” en EMPARANZA, A./ MARTÍN OSANTE, J. M.: *Comentarios sobre la ley de Navegación Marítima*. Madrid: Marcial Pons, 2015. 856 pp. ISBN 978-84-16402-44-1.

VEIGA COPO, A. *Tratado del contrato de seguro*. Barcelona: Thomson Reuters, 2009. 1002 pp. ISBN: 978-84-470-4070-4