

El Seguro de Responsabilidad Civil Marítima

ELISEO SIERRA NOGUERO
Universidad Autónoma de Barcelona



ACTUALIDAD Y OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN

La sentencia del caso “Prestige” del Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, de 14 de febrero de 2016, permite contextualizar el tema analizado en la presente investigación [1]. El Alto Tribunal condena al asegurador inglés The London P&I Club al pago de 1.000 millones de dólares, que en todo caso es insuficiente para el abono de todos los daños y perjuicios causados. Esta sentencia española va a poner en evidencia dos aspectos esenciales:

1. Si la circulación de resoluciones judiciales en la Unión Europea funciona tal y como está previsto o debe ser revisada, a la vista de la más que probable oposición a la ejecución del asegurador inglés. En concreto, el reconocimiento sin exequátur entre resoluciones judiciales de los Estados miembros implantado por el Reglamento UE 1215/2012. El “Brexit” no habría en principio de librar a los tribunales británicos de aplicar el Derecho comunitario vigente en Gran Bretaña con anterioridad.
2. La sentencia del “Prestige” también constituye una oportunidad para conocer la eficiencia de la mutualidad de los clubes P&I y de los acuerdos en el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I, al que pertenece el club condenado. Probablemente, el club P&I no dispone de fondos propios para afrontar el pago de la indemnización (así resulta de los informes anuales). En cambio, sí ostenta derechos de crédito contractuales frente: a) a sus asegurados mutualistas en forma de derramas extraordinarias, b) a los otros clubes P&I del Grupo Internacional como reclamaciones del consorcio, c) a la reaseguradora cautiva del mismo Grupo y d) a múltiples reaseguradores en lo que constituye el mayor contrato de reaseguro colectivo del mundo. El cumplimiento de la sentencia del “Prestige”, de llevarse a cabo, permitirá conocer si la estructura aseguradora y reaseguradora dispuesta en el actual mercado de riesgos marítimos es eficaz para hacer frente a las grandes catástrofes. Al mismo tiempo, servirá para comprobar si los acuerdos en el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I son de interés público, como señaló la Comisión Europea, pues permiten ofrecer unas coberturas más amplias de lo que un asegurador podría ofrecer por sí solo.

El mercado asegurador de riesgos de “responsabilidades civiles marítimas” puede cubrir a operadores marítimos y a operadores terrestres. Esta investigación se centra de forma exclusiva en el seguro del propietario, del armador, del fletador o del operador del buque o embarcación. Se dedica una especial atención a los seguros obligatorios de RC marítima. Queda, pues, fuera del estudio la cobertura de los riesgos asumidos por operadores terrestres del ámbito marítimo, como las terminales portuarias y los reparadores de buques, que tiene su mercado específico. + De las 5.702.037 toneladas de atún capturadas {túnidos tropicales: listado, rabil y patudo; túnidos templados: atún rojo y atún blanco o bonito del norte}, 4.792.094 toneladas corresponden a los túnidos tropicales, especies objetivo de los atuneros congeladores, y de éstos el 63% es, según el ISSF (2015: 12), capturado por red de cerco.

MERCADO DE LOS CLUBES P&I DEL GRUPO INTERNACIONAL Y MERCADO ALTERNATIVO



El mercado de seguros RC de operadores marítimos es especializado, como lo es el propio sector marítimo. Se caracteriza por la participación de un número limitado de aseguradores. No es un mercado cerrado, a los efectos del Derecho de la competencia (así lo ha reconocido la Comisión Europea con respecto al Grupo Internacional de Clubes P&I), pero sí con un alto grado de especialización por sus prácticas y usos aseguradores y reaseguradores. Los aseguradores se conocen unos a otros, sus prácticas y su solvencia, cómo funciona el mercado y se reaseguran entre ellos.

Participar en este mercado no significa asegurar la responsabilidad civil de todo tipo de buques y embarcaciones. Entre un petrolero y una embarcación de pesca o de recreo, con un seguro de la misma naturaleza jurídica, los riesgos para el asegurador son evidentemente de distinto alcance. De ahí que, a su vez, dentro de este mercado asegurador, haya una cierta subespecialización por razón del tipo de buques. Los citados clubes P&I que integran el Grupo Internacional de Clubes P&I dominan el mercado de buques mercantes, especialmente petroleros, dedicados al transporte internacional, pero no así el de los buques mercantes de cabotaje, ni las embarcaciones pesqueras y de recreo (que muchos clubes ni aseguran si son de pequeño tamaño).

Fuera del Grupo Internacional de Clubes P&I, funciona para ciertos buques, pero no para otros, un “mercado alternativo”. Está compuesto por clubes P&I no integrados en este grupo, por aseguradores comerciales que operan a nivel regional y mundial, así como por aseguradores locales. Por ejemplo, algunas aseguradoras españolas se centran sobre todo en asegurar la responsabilidad civil de embarcaciones pesqueras, de recreo y otros buques de menor tamaño.

Los grandes buques mercantes españoles se aseguran generalmente con clubes P&I, del Grupo Internacional o no, y con aseguradores comerciales. Unos y otros son extranjeros, por falta de capacidad y/o voluntad de los aseguradores españoles. La ventaja de los aseguradores comerciales frente a los clubes P&I es que operan a prima fija, esto es, el asegurado paga una prima por la cobertura. En cambio, los clubes P&I son mutuas y, aunque también compiten ofreciendo seguros a prima fija, normalmente cubren en condiciones mutuales a sus armadores. Esto supone la obligación del armador asegurado de pagar una cuota inicial y de quedar obligado a pagar cuotas suplementarias si su club P&I lo necesita. Así ocurre en siniestros importantes como el “Costa Concordia”, en donde incluso armadores asegurados por clubes distintos del que aseguraba el buque, pueden ver afectadas sus cuotas para ayudar al club que ha sufrido la pérdida. Es un efecto del sistema de consorcio de grandes reclamaciones entre los clubes P&I del Grupo Internacional.

SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA PRÁCTICA ASEGURADORA

El producto esencial del mercado asegurador de riesgos de responsabilidad civil derivada de la navegación de un buque es el conocido como seguro de protección e indemnización, seguro P&I (pronunciado con fonética inglesa). No existe un tratado internacional, ni una ley nacional que diga lo que se cubre y se excluye con este seguro. Son los usos y prácticas aseguradoras las que dotan de seguridad jurídica al mercado y a sus aseguradores y asegurados. A partir de la práctica, creada sobre todo por los clubes P&I del Grupo Internacional (una asociación considerada de interés público por la Comisión Europea), puede hablarse de un seguro P&I estándar de armador, pero hay que atender a cada club o asegurador comercial para verificar diferencias de coberturas, pues nunca es totalmente idéntico (aunque los clubes P&I del Grupo no pueden cambiar las coberturas sin permiso de la mayoría de los otros clubes). En cualquier caso, para un club o un asegurador comercial ofrecer un seguro P&I muy distinto, puede impedirle reasegurar todo o gran parte del riesgo (“fronting”) en el mercado reasegurador. El seguro P&I de armador es un seguro cambiante y su flexibilidad ha permitido absorber, con un sólo producto de seguro, los seguros obligatorios de responsabilidad civil (petroleros, combustible, pasajeros, remoción de buques, etc.) y los riesgos de responsabilidad civil y otros gastos imprevistos para los que voluntariamente el armador necesita un seguro.

Entre las coberturas excluidas del seguro P&I estándar de armador, figura la de riesgos de responsabilidad civil en caso de guerra o terrorismo (por ejemplo, por no haber sido diligente el armador en impedir el daño de guerra o terrorismo). El seguro P&I estándar no ha cambiado para absorber este riesgo. Pesa mucho la costumbre, los contratos vigentes entre los clubes del Grupo Internacional y el miedo al ataque terrorista contra un crucero gigantesco, por lo que hay un mercado distinto para riesgos de guerra y terrorismo, con operadores aún más especializados.

Los clubes pueden también ofrecer seguros distintos, como el seguro P&I de fletador, de cobertura más limitada e insuficiente para cumplir con las condiciones de los seguros obligatorios. La mayoría de los clubes también ofrece la defensa jurídica de reclamaciones no cubiertas por el seguro P&I estándar (seguro FD&D). Algún club incluso ofrece cobertura de responsabilidad civil de plataformas marítimas.

Una práctica distinta se sigue en España para la cobertura obligatoria de responsabilidad civil de las embarcaciones de recreo. No es necesario contratar un seguro P&I, sino un seguro específico y con una cobertura multirriesgo adecuada para cumplir con el RD 607/1999, ampliable a otros riesgos voluntarios. Se denomina “seguro de embarcaciones de recreo”, “seguro náutico”, u otros conceptos comerciales usados por los aseguradores españoles.

LA ACCIÓN DIRECTA DE LOS PERJUDICADOS CONTRA EL ASEGURADOR

El seguro P&I ofrecido por un club P&I es un seguro de responsabilidad civil de reembolso, esto es, el armador asegurado ha de abonar primero la indemnización al tercero y luego intentar recuperar lo pagado de su club. Es la cláusula de pago previo, recogida en las reglas del seguro P&I. El contrato de seguro P&I en sí no reconoce derecho alguno a la indemnización al tercero perjudicado, que no tiene tampoco acción directa, salvo que el club la admita voluntariamente (el caso habitual es cuando libra una carta de garantía para levantar el embargo del buque inscrito) o porque lo imponen algunas normas internacionales.

Otras medidas defensivas son las relativas a la ley aplicable y al tribunal judicial o arbitral competente para conocer de las reclamaciones derivadas del seguro. Existe una selección previa por parte de los aseguradores de aquellas leyes y tribunales de su domicilio o donde el derecho les dispensa un mejor trato. Por ejemplo, destaca el Derecho inglés que no reconoce acción directa frente al club P&I por ser oponible al tercero la citada regla de pago previo (sentencia de la House of Lords en los casos “The Fanti” y “The Padre Island” de 1990).

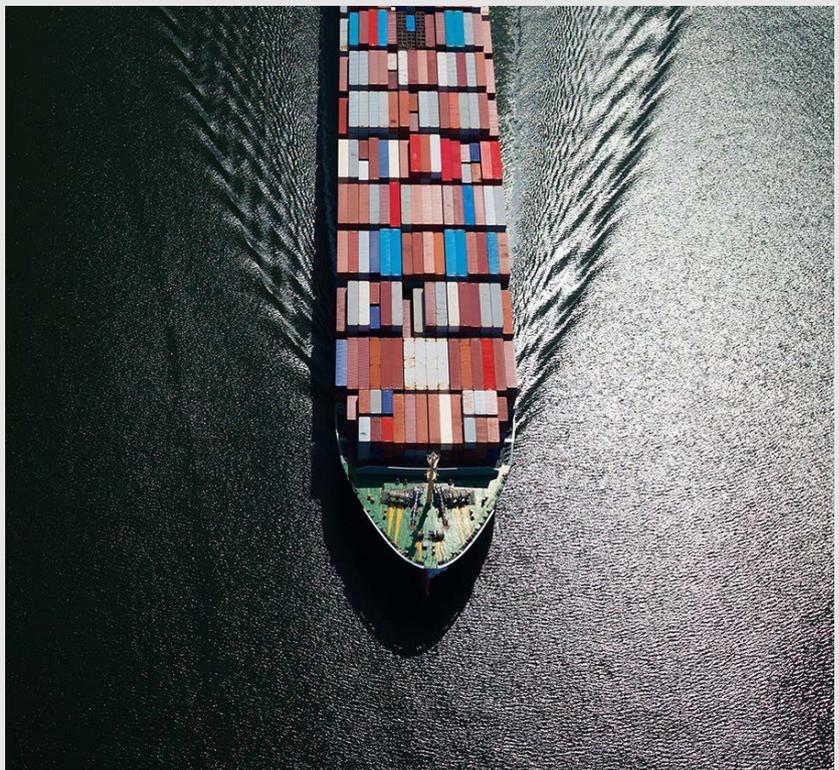
Ante estas cláusulas de ley aplicable y jurisdicción competente, el Derecho español tiene una limitada aplicación. El Derecho español no es el elegido como rector del contrato, salvo cuando se trata de aseguradores locales que cubren embarcaciones de recreo, pesqueras y otras de menor tamaño. Esto explica cómo durante la vigencia de las derogadas normas del Código de Comercio de 1885 los armadores españoles siguieron contratando seguros P&I, con indiferencia a un Código, que ni siquiera preveía el seguro P&I o el seguro de responsabilidad civil naviera. El Derecho comunitario, además, confirma que los seguros marítimos son de grandes riesgos, donde prima el respeto a los términos contractuales.

La Ley de navegación marítima de 2014 ha reglamentado, como novedad, el seguro de esta naturaleza, pero con extraordinaria prudencia para cumplir con el Derecho comunitario y no interferir en el mercado asegurador internacional. Apenas ofrece algunos artículos en donde:

1. Se reconoce la primacía de la autonomía de la voluntad de las partes.
2. Se impone la prioridad de las normas internacionales (petroleros, pasajeros) y nacionales (de recreo y deportivas) que establecen un seguro obligatorio previsto en la Ley de navegación marítima.
3. Como novedad principal, reconoce la acción directa del tercero perjudicado frente al asegurador, sin que quepa pacto en contrario en el contrato. Sin embargo, es dudoso que el legislador español esté en disposición de imponer la acción directa cuando un seguro de grandes riesgos se rige por un Derecho extranjero. En conclusión, a día de hoy, los clubes P&I sólo aceptan la acción directa en ciertos supuestos sectoriales y porque lo impone la normativa internacional (daños de hidrocarburos, daños a pasajeros y, a partir de 2017, daños a marineros).

Frente a este andamiaje legal, resulta muy difícil para un tercero perjudicado no beneficiado por la prerrogativa de la acción directa la reclamación con éxito al club P&I. Éste podrá admitir la acción directa, previo examen de la conveniencia o no de la legislación aplicable al fondo del asunto, pero dispone de medios contractuales y legales para evitarlo. La mejor prueba es la sentencia “Seabank” del Tribunal Supremo de 2003, que considera oponible a la aseguradora de mercancías subrogada en la posición del cargador la cláusula de arbitraje en Londres del seguro P&I. En cambio, resulta novedosa la reciente sentencia del “Prestige” de 2016, de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, que ofrece nuevos argumentos (añadidos a los doctrinales) para reconocer la responsabilidad plena del club P&I frente al tercero perjudicado. No obstante, está pendiente de ver si se extiende a los casos de responsabilidad civil en que no hay responsabilidad penal adicional.

De este régimen restrictivo de la acción directa, consideramos que ha de excluirse el seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo y deportivas. A pesar de ser un evidente seguro marítimo, no ha de ser tratado como un seguro de grandes riesgos, ni seguir su régimen jurídico. Su naturaleza jurídica lo acerca más a un acto de consumo (aunque no es claro que lo tenga cuando quien contrata es una empresa de “charter” para su flota). La Ley de navegación marítima confirma lo que ya establecía el RD 607/1999; que este seguro obligatorio ha de regirse por la Ley de contrato de seguro.



SEGUROS OBLIGATORIOS RC MARÍTIMA: GENÉRICO Y COBERTURAS SECTORIALES

La Organización Marítima Internacional (OMI) tiene un papel central en la coordinación entre los Estados y de estos con las industrias marítimas y aseguradora. El Grupo Internacional de Clubes P&I está representado. De la OMI es la cláusula tipo de seguro obligatorio y acción directa que incluyen varios tratados internacionales en vigor y otros que todavía no lo están. Su contenido básico es el siguiente:

1. La imposición del seguro obligatorio de responsabilidad civil o una garantía financiera alternativa ante un riesgo determinado.
2. La emisión por el asegurador o garante de un documento acreditativo del seguro o garantía.
3. La certificación estatal del Estado de bandera del buque conforme tal seguro o garantía está en vigor.
4. El sujeto obligado y el tipo de buques en relación al cual debe asegurarse la responsabilidad.
5. Los límites cuantitativos de cobertura.
6. La acción directa del perjudicado frente al asegurador o garante y la limitación de excepciones que éste puede oponer.

La identificación de los seguros obligatorios y de la acción directa está siendo progresiva en el tiempo y paralela a las coberturas que ya ofrece el seguro P&I estandar.

1. Se aprobó el seguro obligatorio y la acción directa a favor de las víctimas de contaminación marítima de hidrocarburos vertidos por buques petroleros (CRC 1969 y CRC 1992).
2. Se intentó equiparar a este régimen a las víctimas de contaminación marítima por sustancias distintas a los hidrocarburos, pero el intento legislativo ha fracasado hasta el momento (Convenio HNS 1996).
3. Al advertir que la contaminación por hidrocarburos proviene muchas veces del combustible de buques no petroleros, se ha aprobado también el seguro obligatorio y la acción directa para estos casos (Convenio Bunkers 2001).
4. Varios desastres de ferrys y el miedo al terrorismo contra los cruceros han motivado la aprobación del seguro obligatorio y la acción directa en caso de muerte y daños personales a pasajeros (Convenio de Atenas 2002, con Directrices OMI 2006).
5. Para proteger el derecho de crédito de las autoridades nacionales que han de sufragar los costes de remoción de buques por insolvencia o ilocalización del armador, se ha aprobado otro seguro obligatorio con acción directa (Convenio Nairobi 2007).

La implementación de estas normativas internacionales ha sido posible gracias a que el seguro P&I estándar ya cubre estos riesgos (salvo el de guerra y terrorismo que es un riesgo excluido y el armador de buques de pasaje ha de contratar un seguro adicional para este riesgo). España es parte de todos estos convenios (salvo del Convenio de Nairobi). No todos tienen todos el mismo grado de aceptación internacional entre los Estados.

Más modernamente, fruto de la cooperación entre la OMI y la Oficina Internacional del Trabajo, la enmienda de 2014 al Convenio de Trabajo Marítimo de 2006 impone el seguro obligatorio a cargo del armador de buques no pesqueros y la acción directa a favor de los marineros en caso de muerte o lesiones en el trabajo, así como para los costes de repatriación y salarios pendientes en caso de abandono de la dotación. Ésta es también una cobertura básica del seguro P&I estándar (salvo lo relativo a los salarios). De hecho, es la partida de mayor dispendio económico para los aseguradores por la difusión de buques con banderas de conveniencia y la inexistencia de Seguridad Social de mucha gente del mar.

Por su parte, siguiendo lo dispuesto por la Asamblea de la OMI, la Unión Europea ha aprobado la Directiva 2009/20/CE para garantizar que los buques abanderados en los Estados miembros disponen de un seguro o garantía que cubra las reclamaciones sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996, con las sumas aseguradas previstas en este instrumento. Esta Directiva ha sido transpuesta en España por el RD 1616/2011. Estas normas suponen convertir el seguro P&I de los buques mercantes en un seguro obligatorio, una suerte de seguro “genérico” de responsabilidad civil para multitud de reclamaciones de Derecho marítimo.

Como importante especialidad, sin embargo, este seguro obligatorio no reconoce la acción directa a favor de los perjudicados (el Grupo Internacional se opuso públicamente a la misma durante la tramitación de la propuesta de Directiva que sí la contemplaba). Para estos perjudicados, la acción directa continúa estando vetada por los clubes P&I al amparo de los contratos y de la legislación de los seguros de grandes riesgos.

En conclusión, la finalidad de las normativas de seguros obligatorios de la OMI es garantizar la indemnización a los perjudicados por la operación del buque asegurado frente a “determinados” riesgos, pero no frente a todos. Así, se crea una dualidad de perjudicados:

1. Los que tienen garantizado que detrás del responsable hay un asegurador o garante de sus indemnizaciones, al que pueden reclamar directamente.
2. Los que carecen de esta prerrogativa. Esta generalización no es admitida todavía por el mercado asegurador de los clubes P&I.

Distinto es el caso en que el contrato de seguro esté sometido a la Ley española. La Ley de navegación marítima y la Ley del contrato de seguro reconocen la acción directa. Así ocurre en España con el contrato de seguro a las embarcaciones de recreo y deportivas (RD 607/1999) y las embarcaciones pesqueras de bajura de Galicia (Ley 11/2008). Las aseguradoras locales, mutuas y sociedades anónimas de seguros, prevén normalmente la sumisión del seguro P&I o del seguro de embarcaciones de recreo al Derecho español.

SUJETO OBLIGADO A CONTRATAR EL SEGURO

Cada norma que impone un concreto seguro identifica el sujeto obligado a asegurar su responsabilidad civil derivada de la navegación de un buque. De la operación de un buque puede haber varios responsables civiles por daños a terceros, pero en principio sólo uno está obligado a asegurarse. El ejemplo más habitual es el armador de un buque mercante que asegura obligatoriamente su responsabilidad civil, mientras que el fletador lo hace voluntariamente por su respectiva responsabilidad.

No existe plena coincidencia entre las normas de seguros obligatorios al identificar al sujeto obligado a asegurarse, pero se observa una tendencia a desplazar esta obligación desde la “propiedad” hacia la “operación” del buque; del propietario al armador. El primer seguro obligatorio (el de contaminación por hidrocarburos de petroleros del CRC 1969, ahora CRC 1992) canaliza la responsabilidad y el seguro obligatorio sobre el propietario registral del buque. El seguro de contaminación por hidrocarburos de combustible de buques impone igualmente el seguro sobre el propietario registral, pero la responsabilidad ya no se canaliza sólo sobre el propietario, sino también sobre otros posibles responsables. El Convenio de Atenas 2002 desplaza directamente la obligación de aseguramiento sobre el transportista ejecutor, sea o no propietario, una figura que encaja con la del armador del buque. El RD 1616/2011 impone el seguro genérico que ha de contratar el propietario o el “responsable de la explotación del buque”, concepto éste último también asimilable al armador de la Ley de navegación marítima. En el ámbito de las embarcaciones de recreo, el RD 607/1999 dispone que el seguro obligatorio ha de contratarlo el propietario o el naviero (fue aprobado cuando nuestra legislación no utilizaba aún el concepto de armador). Probablemente, porque piensa al aludir al naviero al empresario de la navegación marítima que utiliza una embarcación deportiva o de recreo con ánimo de lucro, sea o no propietario de la misma. En materia de pesca de bajura en Galicia, la Ley 11/2008 identifica como obligado a asegurarse a la persona que realiza la actividad de pesca profesional y, por tanto, puede ser responsable civil, no al propietario de la embarcación.

En la práctica aseguradora, el tomador del seguro puede contratarlo por cuenta propia o ajena (por ejemplo, el “shipmanager” del buque mercante que actúa por cuenta del armador). En todo caso, en el momento de la conclusión del contrato debe existir el interés del asegurado a la indemnización del daño: proteger su propio patrimonio en caso de ser responsable civil frente a terceros.

Un mismo seguro obligatorio puede disponer de múltiples asegurados distintos del sujeto obligado. Pueden estar identificados por su nombre en la póliza de seguros. Por ejemplo, en el seguro del armador que conste como coasegurado el propietario registral a los efectos de cumplir con las obligaciones del CRC 1992 o el Convenio Bunkers 2001. O, menos habitualmente, tratarse del seguro del armador que coasegura al fletador. En materia de embarcaciones de recreo, el RD 607/1999 impone la contratación del seguro al propietario o armador, pero para indemnizar al tercero basta que sea responsable el propietario, el naviero, el patrón, los marineros o, incluso, los esquiadores que lleve la embarcación.

TIPO DE BUQUES EN RELACIÓN AL CUAL DEBE ASEGURARSE LA RESPONSABILIDAD

Otro elemento común de las normas que imponen el seguro obligatorio es la identificación del buque cuya navegación o explotación puede dañar a terceros. Con un único seguro, gracias al carácter multirriesgo del seguro P&I, se cumple con varias normativas que imponen cada una un seguro RC obligatorio distinto. Casi todos los buques mercantes, por razón de su tamaño superior a 300 toneladas de arqueo bruto, han de disponer de un seguro genérico de responsabilidad civil para cubrir las reclamaciones sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996, conforme al RD 1616/2011. Si es un seguro P&I estándar, además de estos riesgos, cubre también la contaminación de combustibles (obligatorio si el buque tiene más de 1000 toneladas de arqueo). Si es un buque petrolero, el seguro P&I ofrece cobertura conforme al Convenio LLMC 1976/1996 y también del seguro obligatorio del CRC 1992 cuando transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos como carga. En fin, si es un buque de pasaje, el seguro P&I cubre el seguro obligatorio del Convenio de Atenas 2002 por daños a los pasajeros y el seguro obligatorio del RD 1616/2011.

Las embarcaciones de recreo o deportivas, estén dedicadas a fines particulares o mercantiles, también han de estar aseguradas en España frente a una pluralidad de riesgos prevista en el RD 607/1999.

La laguna existe para las embarcaciones pesqueras, cuyo seguro de responsabilidad civil es voluntario, salvo para las embarcaciones de bajura en Galicia. Como ocurre con otros aspectos de la navegación, la pesca tiene caracteres distintivos.

En cuanto a la bandera del buque o embarcación asegurada, la regla general es exigir el seguro obligatorio tanto a los buques abanderados en los Estados parte de los tratados internacionales, como de otros Estados que visiten los puertos o las aguas marítimas de estos Estados. Exigir el seguro a buques extranjeros forma parte de la prerrogativa de soberanía y control de Estado de puerto. Si no fuese así, sería discriminatorio para los buques nacionales y pondría en riesgo la finalidad esencial del seguro obligatorio: garantizar la indemnización de los daños sufridos por terceros por la navegación del buque.

La práctica de los clubes P&I es referirse a cada buque como “inscrito” en el club. Cada armador o fletador inscribe uno o varios buques. Si son buques que entrañan mucho riesgo, como petroleros o cruceros, el mismo buque puede estar inscrito en varios clubes, cada uno de estos cubriendo una parte de su tonelaje y asumiendo una proporción del riesgo.

La existencia y validez del seguro obligatorio sobre cada buque se plasma en un documento acreditativo emitido por el asegurador, como documentación reglamentaria del buque. Es la “tarjeta azul” de los clubes P&I. No está unificada y un mismo buque, según su tipo, ha de disponer de varias tarjetas azules para cumplir con cada normativa de seguro obligatorio que le sea aplicable. Por ejemplo, si es un buque de pasaje, una tarjeta azul para cumplir con el Convenio Bunkers 2001 y otra tarjeta azul para el Convenio de Atenas 2002. La tarjeta azul es distinta del certificado de entrada que acredita a efectos privados la inscripción de un buque en el club.

Además, los tratados internacionales aprobados bajo los auspicios de la OMI exigen que un Estado parte (el del pabellón del buque) emita un certificado administrativo que acredite la validez y vigencia del seguro obligatorio. Se libra, normalmente, a partir de la presentación de la citada tarjeta azul. Merecen destacarse aquí dos aspectos: 1º) Este certificado estatal se convierte en una suerte de “permiso para comerciar” entre Estados parte. Los buques de Estados no parte han de conseguir que un Estado parte les emita un certificado, so pena de quedar fuera del comercio en su ámbito marítimo. 2º) Los convenios de la OMI no prevén la responsabilidad del Estado emisor del certificado en caso de insolvencia del asegurador o ilocalización del mismo. El análisis de los trabajos preparatorios del primer tratado del seguro obligatorio, el CRC 1969, evidencia que no pretendió reconocer en ningún momento esta responsabilidad. Buena prueba de ello es que se copió la idea del certificado estatal del Convenio de Bruselas sobre responsabilidad de los propietarios de buques nucleares de 1962, excepto precisamente la cláusula que imponía la responsabilidad del Estado emisor (quizá por esta razón este Convenio de Bruselas nunca entró en vigor). El más moderno Convenio de Atenas de 2002 revela también, en sus trabajos preparatorios, que no se pretende responsabilizar al Estado emisor del certificado en caso de insolvencia del asegurador.

Esta falta de responsabilidad estatal, la difusión de navieros de un solo buque y de los pabellones de conveniencia entre los buques mercantes, hacen más necesario el control de la solvencia del asegurador. Las normativas de seguros marítimos obligatorios no prevén los parámetros. Hay que atender a las reglas generales de supervisión y solvencia exigibles a los aseguradores autorizados para operar en el ramo de responsabilidad civil marítima. La norma general es exigir estar autorizado para operar en España, en la Unión Europea, en el Espacio Económico Europeo. La mayor parte de los clubes P&I del Grupo Internacional y de aseguradores comerciales extranjeros o locales operan en la Unión Europea o tienen sucursales y están en fase de adaptación a “Solvencia II”.

Especial preocupación merece la cobertura de riesgos de guerra y terrorismo contra buques de pasaje, en donde los clubes P&I del Grupo Internacional no aseguran este riesgo. El mercado de riesgos de guerra es volátil, en el sentido que puede contraerse o desaparecer del todo en caso de un suceso terrorista o una serie de sucesos. Tiene sus propios operadores. Por ejemplo, quien está asegurando algunos buques de pasaje y crucero contra riesgos de guerra son sociedades aseguradoras creadas *ad hoc* con este fin.

RIESGOS Y SUMA ASEGURADA QUE DEBE CUBRIR CADA SEGURO OBLIGATORIO RIESGOS OPERACIONALES

Las normas sobre seguros obligatorios coinciden en describir los riesgos que han de ser objeto de cobertura y la suma asegurada mínima que ha de ofrecer el asegurador. Si falta esta cobertura o estos límites de indemnización, no se cumple la obligación de aseguramiento y el obligado puede quedar sujeto al pago de multas, imposibilidad de operar o expulsión de las aguas marítimas de un concreto Estado si es un buque extranjero.

Cada convenio auspiciado por la OMI incluye una suma asegurada mínima, bien en el propio texto (CRC 1992 y Convenio de Atenas 2002), bien por remisión a otro convenio (el Convenio Bunkers 2001 reenvía a los límites de indemnización del Convenio LLMC 1976/1996). La suma asegurada se calcula en unidades de cuenta (no en dólares, euros u otra moneda nacional) que se asimila al Derecho Especial de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional, con la finalidad de facilitar su actualización. En octubre de 2016, 1 DEG equivale aproximadamente a 0,8 euros.



En relación a la contaminación por hidrocarburos de buques petroleros y no petroleros, la suma asegurada exigible al asegurador en el CRC 1992 y en el Convenio Bunkers 2001 se ha demostrado insuficiente para cubrir los grandes siniestros. A día de hoy, las sumas aseguradas mínimas son muy bajas y no garantizan la plena indemnización de los perjudicados. Varias pruebas así lo acreditan:

1. En el año 2000, se doblaron los límites de indemnización del CRC 1992, pero no se ha vuelto a actualizar y siguen siendo muy bajos: unos 90 millones de DEGs por siniestro y sólo para los buques más grandes. El límite es menor cuanto menor es el buque contaminante. En cambio, el Fondo de 1992 (a cargo de las empresas petroleras y, por ende, de los consumidores finales) asume un límite de hasta 250 millones de DEGs por siniestro, con independencia del arqueo del buque.
2. En 2003, tras los siniestros del “Erika” y el “Prestige”, se aprobó el Fondo Complementario al Fondo de 1992, precisamente para aumentar la indemnización debida por los Fondos en estos siniestros. El Fondo Complementario cubre hasta 750 millones de DEGs por siniestro. Contrasta con la citada cifra más alta a cargo de los aseguradores del propietario del buque, la cual queda muy por debajo de lo que asumen el Fondo de 1992 y, por supuesto, el Fondo Complementario.

3. Por ello, los clubes P&I del Grupo Internacional se han comprometido a abonar al Fondo 1992 una parte de lo pagado en estos siniestros para equilibrar algo la distribución del riesgo entre la industria petrolera y la industria marítima (contratos TOPIA y STOPIA 2006).
4. En 2012 se duplicaron los límites de indemnización por daños materiales del Convenio LLMC 1976/1996, porque los anteriores tampoco eran suficientes para cubrir varios siniestros de importancia de contaminación por combustible.
5. En 2016, la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo en el caso “Prestige” acredita que los límites del CRC 1992 son notablemente insuficientes para satisfacer a las víctimas. Impone al club P&I del buque el pago de una indemnización no coincidente con los límites del CRC 1992, sino con la suma asegurada (1.000 millones de dólares, al tratarse de un club P&I del Grupo Internacional).

Por lo que respecta a los buques de pasaje, en cambio, la suma asegurada a cargo del asegurador se ha aumentado de forma extraordinaria. Se ha pasado de los 46.666 DEGs por pasajero y siniestro del Convenio de Atenas de 1974 a los 400.000 DEGs por pasajero y siniestro del Convenio de Atenas 2002. Aunque el asegurador puede limitar la suma asegurada a 250.000 DEGs, su responsabilidad puede ser aún mayor, por razón de su compromiso contractual que amplíe esta cobertura. Por ejemplo, la práctica de los clubes P&I del Grupo Internacional es ampliar la suma asegurada hasta 2.000 millones de dólares de daños a pasajeros por buque y siniestro; 3.000 millones de dólares para daños a pasajeros y marineros. Esta altísima cifra de suma asegurada, como los 1.000 millones de dólares de la contaminación por hidrocarburos, es posible gracias al consorcio de reclamaciones entre los clubes miembros y los reaseguros que colectivamente contratan en el mercado. Para otro tipo de reclamaciones no hay suma asegurada. No ha sido necesario todavía, pero los clubes podrían incluso exigir derramas catastróficas a sus mutualistas si es necesario. En todo caso, los clubes P&I no renuncian a hacer valer las limitaciones de responsabilidad globales o sectoriales de las que pueda beneficiarse su asegurado (en el caso “Prestige”, como hemos visto, no le ha funcionado al club P&I condenado).

Para los riesgos de guerra y terrorismo contra buques de pasaje, las Directrices OMI 2006 modifican el Convenio de Atenas 2002 para acotar la cifra a 350 millones de DEGs, como máximo, por buque y siniestro. Será menor, cuanto menor sea el número de pasajeros.

Finalmente, el RD 607/1999 también prevé sumas aseguradas mínimas para los daños personales y materiales causados por las embarcaciones de recreo o deportivas aseguradas. Las pólizas al uso ofrecen siempre la posibilidad de ampliar la suma asegurada mínima, de modo que cubra todo o parte del excedente de reclamación que, de otro modo, habría de asumir el asegurado. La práctica judicial española demuestra que la suma asegurada reglamentaria es en principio suficiente para cubrir la generalidad de los daños personales y materiales que normalmente causan los siniestros de estas embarcaciones. Sin embargo, una sentencia del Tribunal Supremo de 2015 analiza un caso de un incendio de una embarcación de recreo en un puerto, que se transmitió a las embarcaciones de al lado, causando unos daños materiales que superaban con creces la suma asegurada reglamentaria. El Tribunal Supremo condena al asegurador al pago de la suma asegurada ampliada voluntariamente. Los daños, no obstante, eran incluso mayores de los asumidos por la aseguradora. Por el excedente, niega al asegurado el derecho a beneficiarse de los límites de indemnización del Convenio LLMC 1976/1996, por tratarse de una embarcación de recreo y resultar inaplicable

este convenio pensado para la explotación comercial, al considerar que consagra una excepción al principio de restitución integral. En cambio, algunas sentencias de la Cour de Cassation francesa, aunque con otras sentencias en contra, sí ha aceptado la limitación, por estimar que la protección de la náutica de recreo es de interés público y que el Convenio LLMC no distingue entre la marina mercante y las embarcaciones de recreo. ■

[1] Se presentan aquí las principales conclusiones de la investigación realizada por el autor en el marco de la ayuda Ignacio H. de Larramendi, de la Fundación MAPFRE, edición de 2014. El texto completo de la investigación es objeto de una monografía titulada “El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de un buque”, cuya editorial es también la Fundación MAPFRE, a quien el autor agradece tanto la ayuda como la publicación.