

El nuevo marco jurídico español del contrato de seguro marítimo

El contrato de seguro marítimo surgió históricamente a principios del siglo XIV con el fin de compartir los altísimos riesgos que suponía la navegación, tanto para el buque como para la mercancía. El éxito de la figura contractual conllevó que el contrato de seguro se extendiese a otros riesgos que en nada tienen que ver con la navegación marítima.

Las prácticas del seguro marítimo inglés continúan a día de hoy resultando especialmente características del seguro marítimo internacional. Pero su influjo no se limita a dichas prácticas, sino que también se trasladan al campo jurídico, siendo globalmente empleadas las condiciones generales del Institute of London Underwriters y de la International Underwriters Association, formularios basados, lógicamente, en el derecho inglés.

En España, nuestro Código de Comercio de 1885, al igual que otros muchos códigos europeos de la época, incluían una regulación del contrato de seguro marítimo comprensiva de los riesgos del momento, pero ciertamente vetusta para la actualidad. Por ello, el legislador nacional, tras una larguísima tramitación, promulgó la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), a la que vamos a dedicar unas breves referencias en este artículo tratando de sintetizar las cuestiones más destacables.

La LNM constituye el nuevo marco jurídico español del seguro marítimo, derogando las desfasadas e insuficientes disposiciones del Libro III del Código de Comercio y adaptando la normativa española a los cambios que el sector del seguro marítimo ha experimentado en el último siglo.

En buena lógica, dada la gran implantación de las pólizas anglosajonas en el sector asegurador internacional, el articulado de la LNM es de carácter dispositivo, primando la autonomía de la voluntad en la contratación del seguro, quedando las disposiciones de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro (LCS) como normas de aplicación meramente supletoria. Y ello dada la consideración del seguro marítimo como uno de los seguros de Grandes Riesgos, ex artículo 107 LCS, al entenderse que no existe una parte débil o que merezca especial protección en la contratación e interpretación del clausulado (seguro entre empresarios). Como excepción a esta norma, los seguros obligatorios de las embarcaciones de recreo continuarán regulándose por las disposiciones de la LCS.

MAGDALENA ETCHEVERRÍA MAZAIRA

Abogado. ISLAW ABOGADOS

TERESA RUIZ DE LA PARTE

Consultor de Riesgos y Seguros. MARSH, S.A.

La LNM dedica el Título VIII, artículos 406 a 467, a regular de este modo el contrato de seguro marítimo:

En el artículo 409 se enumeran a modo de ejemplo diversos intereses que pueden ser objeto del seguro marítimo (buques, embarcaciones, artefactos marítimos, buques en construcción o en desguace, el flete, el cargamento y la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación) y se añade un apartado “cajón de sastre” para dar cumplimiento a lo establecido como ámbito de aplicación del seguro marítimo en el artículo 406, determinando que pueden ser objeto del seguro marítimo cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos siempre que resulten “*expuestos a los riesgos de la navegación marítima*”.

En cuanto al **titular del interés asegurado**, el artículo 412 establece la presunción de que el contrato es celebrado por el titular del interés asegurable en el **momento del siniestro**. En definitiva, el interés debe existir en el momento en que acaece el siniestro y no en el momento de la contratación del seguro. Y ello responde en el supuesto del seguro de mercancías a los frecuentes cambios de titularidad de los bienes asegurados en el transporte marítimo, por lo que deviene en necesario el aseguramiento del interés futuro. A este respecto, el artículo 428.2 señala que, en el seguro de mercancías (no así en el de buques), su transmisión de la propiedad no ha de ser comunicada al asegurador, subrogándose el adquirente en el contrato de seguro.

El contrato de seguro marítimo regulado en la LNM se configura como un contrato de *uberrima bona fide*, imponiendo al tomador un grado de buena fe más allá de la que se exige en otros contratos de seguro en el momento de la declaración del riesgo. Las consecuencias del incumplimiento del deber de máxima buena fe vienen determinadas en el artículo 424 LNM: derecho del asegurador a resolver el contrato o incluso liberación de la aseguradora de la obligación del pago de la indemnización, si mediara dolo o mala fe.

De entre los diversos intereses citados, merece especial mención la regulación del **seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación** contenida en la Sección 3ª (artículos 463 a 467), materia novedosa toda vez que no se encontraba regulada en el Código de Comercio y dada la gran repercusión de esta cobertura en la navegación. Las normas sobre la cobertura de responsabilidad civil resultan de aplicación subsidiaria para los seguros de responsabilidad civil obligatorios que regula la propia LNM o por una norma reglamentaria (como las del seguro obligatorio de embarcaciones de recreo).

El artículo 465 establece, por un lado, que *la obligación del asegurador de indemnizar existe desde que surge la responsabilidad del asegurado ante el tercero perjudicado*. Asimismo, el propio artículo 465 determina que dicho perjudicado *tendrá acción directa frente al asegurador*, siendo inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo, en consonancia con lo establecido en el artículo 76 de la LCS. En consecuencia, es previsible que la aplicación en España de la Regla “Pay to be paid”¹ que forma parte de las Reglas de los P&I Clubs (Clubs de Protección e Indemnización, organizados como mutualidades de armadores) será objeto de interpretación jurisprudencial, máxime teniendo en cuenta que los P&I Clubs son entidades sujetas tradicionalmente y en su mayoría al Derecho inglés, donde el pacto “Pay to be Paid” en las pólizas no es controvertido.

La cuestión de la responsabilidad civil como interés asegurable no es regulada únicamente en el Título VIII de la LNM, sino que también es abordada, con ocasión de la regulación de la responsabilidad civil por contaminación (Título VI De los accidentes de la navegación) en el artículo 489 (**seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños por contaminación** de las costas y aguas navegables) y en el Título IV (Contratos de Utilización del buque), en su artículo 300 (**seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones de pasajeros**, a contratar por el porteador efectivo). En todo caso, se establece también la acción directa del perjudicado contra la entidad aseguradora, constituyendo esta regulación una novedad en nuestro sistema jurídico marítimo.

En consonancia con el principio subrogatorio, la aseguradora podrá oponer frente al perjudicado que le reclama las mismas excepciones que corresponden a su asegurado, incluyendo las limitaciones de responsabilidad (tanto las derivadas de la contaminación provocada

por el buque, a las que resulta de aplicación preferente los convenios internacionales sobre la materia, como las generales previstas en el Título VII por los créditos limitables listados en el artículo 396).

En cuanto al “seguro de buques” o seguro de cascos (artículos 439 a 452) éste puede ser contratado tanto para un viaje, para viajes sucesivos o para asegurar el buque durante un tiempo. Destacamos que en el seguro contratado por viaje, la entidad aseguradora adquiere el derecho a la prima desde el inicio del viaje mientras que en la modalidad de seguro por tiempo, desde que comienza a correr el plazo fijado en el contrato, de acuerdo con los artículos 441 y 442 LNM. Se regula también en este seguro la cobertura de responsabilidad del armador por los daños ocasionados por abordaje (artículo 443). A este respecto, ha de tenerse en cuenta que la LNM contiene una definición de abordaje (artículo 339) en la que se podría discutir la inclusión del choque de un buque contra elementos fijos. En cualquier caso, ha de tenerse en cuenta que la cobertura de abordaje se rige también por las normas del seguro de responsabilidad civil y no solamente por las del seguro de buques, dado que nos encontramos ante un seguro que no solo cubre daños sino también la responsabilidad civil del asegurado.

La LNM regula de manera separada la **liquidación del siniestro y el abandono**. Por un lado, dedica el artículo 437 a establecer el cómputo del plazo de práctica de la liquidación y del pago de la indemnización, consecuencias de la demora del pago, designación de liquidador de averías y la subrogación en los seguros marítimos. Por otro lado, los artículos 446 a 450 contienen disposiciones generales en relación con la subrogación contra los miembros de la dotación (solo admitida cuando el siniestro haya sido causado por éstos dolosamente), la prohibición de las deducciones de nuevo a viejo en la indemnización de daños del buque y otras. De dichas disposiciones hemos de destacar la regulación de los **casos de abandono**, otra de las especialidades del contrato de seguro marítimo. Pues bien, la LNM contempla la posibilidad de que la liquidación se lleve a cabo por el sistema de abandono y deja al arbitrio de las partes la posibilidad de que pacten que no lleve aparejada la traslación de la propiedad del bien abandonado (buque, mercancías) al asegurador.

En cuanto a la **prescripción de los derechos derivados del contrato de seguro**, el artículo 438 determina el plazo de dos años a partir del momento en que pudieron ejercitarse, modificando así el plazo que establecía el Código de Comercio (tres años desde la fecha del siniestro).

Finalmente, tras estas breves pinceladas sobre algunos extremos de la LNM, no podemos dejar de señalar que su carácter eminentemente dispositivo hace previsible que su utilidad se limite a controversias nacionales no sujetas a formularios de contratación bajo condiciones inglesas.

1 También conocida como “indemnity rule” o “first pay rule”, en las que la obligación indemnizatoria del Club es la de reembolsar al Miembro la suma que éste haya desembolsado al perjudicado reclamante.