

# El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques

Eliseo Sierra Noguero

Área de Seguro y Previsión Social

**El seguro de  
responsabilidad civil derivada  
de la navegación de buques**

**Especial referencia  
a los seguros obligatorios**

Eliseo Sierra Noguero

Fundación **MAPFRE**

Fundación MAPFRE no se hace responsable del contenido de esta obra, ni el hecho de publicarla implica conformidad o identificación con la opinión del autor o autores.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista en la ley.

© 2016, Fundación MAPFRE  
Paseo de Recoletos, 23  
28004 Madrid (España)

[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)  
[publicaciones.ics@fundacionmapfre.org](mailto:publicaciones.ics@fundacionmapfre.org)

ISBN: 978-84-9844-604-3

Depósito Legal: M-26674-2016

Maquetación y producción editorial: Cyan, Proyectos Editoriales, S.A.

## PRESENTACIÓN

Desde 1975 Fundación MAPFRE desarrolla actividades de interés general para la sociedad en distintos ámbitos profesionales y culturales, así como acciones destinadas a la mejora de las condiciones económicas y sociales de las personas y de los sectores menos favorecidos de la sociedad.

Desde el Área de Seguro y Previsión Social trabajamos con el objetivo de promover y difundir el conocimiento y la cultura del seguro y la previsión social.

En cuanto a las actividades orientadas hacia la sociedad en general, creamos contenidos gratuitos y universales en materia de seguros que divulgamos a través de la página web *Seguros y Pensiones para Todos*. Organizamos actividades educativas y de sensibilización mediante cursos de formación para el profesorado, talleres para escolares y visitas gratuitas para grupos al Museo del Seguro. Asimismo publicamos guías divulgativas para dar a conocer aspectos básicos del seguro.

Además de esta labor divulgativa, apoyamos la investigación mediante la elaboración de informes sobre mercados aseguradores y otros temas de interés, la concesión de ayudas para la investigación en seguros y previsión social, la publicación de libros y cuadernos de temática aseguradora y la organización de jornadas y seminarios. Nuestro compromiso con el conocimiento se materializa en un Centro de Documentación especializado que da soporte a todas nuestras actividades y que está abierto al público en general.

Dentro de estas actividades se encuadra la concesión en 2014 de una Ayuda a la Investigación Ignacio H. de Larramendi en Seguros a **Eliseo Sierra Noguero**, para el desarrollo del trabajo: *El seguro de Responsabilidad Civil derivada de la navegación de buques. Especial referencia a los seguros obligatorios* que ha sido tutorizado por Juan Carlos González Canales, Director de Asesoría Jurídica Contenciosa de MAPFRE España.

Todas nuestras actividades se encuentran en internet disponibles y accesibles, para usuarios de todo el mundo de una manera rápida y eficaz a través de nuestra página web: [www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

Área de Seguro y Previsión Social  
FUNDACIÓN MAPFRE

**Eliseo Sierra Noguero.** Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Barcelona, con Premio Extraordinario de Promoción. Doctor en Derecho por la Universidad de Bolonia (Italia), con la máxima calificación y Premio “Avvocato Mario Jacchia”. Profesor agregado de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona. Ha ejercido como abogado en materia de Derecho de seguros, marítimo y transportes y juez sustituto en los Juzgados de lo Civil. Miembro del Consejo Editorial de la Revista Española de Seguros. Secretario Técnico de la Sección Española de la Asociación Internacional de Derecho de los Seguros en Cataluña (SEAIDA). Coordinador de la comisión de seguro marítimo y transportes de la Sección Española de la Asociación Internacional de Derecho de los Seguros en Cataluña (SEAIDA). Ha sido Coordinador de tercer ciclo y relaciones exteriores del Departamento de Derecho Privado de la Universidad Autónoma de Barcelona.

## PRÓLOGO

### I

La labor de realizar un prólogo persigue acercar una obra y su autor al lector. Cuando se trata de un autor desconocido, exponer su trayectoria sirve para evidenciar la preparación y el conocimiento que precede a la obra. Pero cuando se trata de un autor conocido en el sector, con una extensa trayectoria que le avala, resulta más difícil valorar lo que puede interesar desvelar en un prólogo. Posiblemente el curriculum inmejorable del Dr. Eliseo Sierra habla por sí solo. A su condición de universitario y académico, formado en la Universidad Autónoma de Barcelona y en la Universidad de Bolonia (Italia), con diversas estancias en otras Universidades extranjeras de gran prestigio, especialmente inglesas, se une su experiencia como abogado y juez sustituto. Y por supuesto, su estrecha relación con el mundo de los seguros, y de forma particular, con los seguros marítimos.

Muy brevemente diré que al Dr. Sierra lo conozco desde su etapa como estudiante de Derecho, hace ya veinte años, donde ya destacó como el mejor estudiante de su promoción. Desde entonces han sido muchos los proyectos compartidos, los momentos de la vida universitaria que hemos compartido, no siempre favorables. Y que duda cabe, que las personas que amamos la Universidad sólo podemos agradecer que cabezas tan privilegiadas como la del Dr. Sierra no se hayan alejado del mundo universitario, seducidos por un mercado profesional donde muchas veces prevalecen factores muy ajenos a los conocimientos. Sin riesgo a exagerar, el Dr. Sierra es el mejor universitario que he conocido en mis treinta años de dedicación a la Universidad, no sólo por su altísimo bagaje intelectual, sino también por su extraordinaria condición humana.

### II

Pero centrándonos en su obra, diremos que no estamos ante la obra inicial de investigación de un doctor en derecho, sino ante una obra madura que, a diferencia

de muchas obras que encontramos en el mercado, no se limita a dar información, sino que en el autor se aúna su intenso conocimiento del derecho de los seguros con su particular investigación realizada en el campo de los seguros marítimos obligatorios.

La monografía es la obra de un investigador centrado en la materia de los seguros marítimos de responsabilidad civil marítima, pues son numerosos sus trabajos previos publicados tanto en libros, como en revistas nacionales e internacionales.

La obra se estructura en ocho capítulos. El primer capítulo contextualiza la práctica aseguradora de este tipo de riesgos. El capítulo segundo aborda la cuestión desde el punto de vista jurídico y, en particular, con el actual régimen legal de los seguros marítimos de responsabilidad civil en la Ley de navegación marítima de 2014. Los restantes capítulos analizan con rigor la normativa específica que impone un determinado tipo de cobertura obligatoria. Se observa cómo no es necesario disponer de una pluralidad de seguros, pues los productos existentes en el mercado (como el seguro P&I u otro de responsabilidad civil), son multirriesgo y permiten que con un único seguro el armador pueda obtener diferentes coberturas obligatorias y voluntarias.

La profundidad de la investigación realizada resulta sustentada con las cerca de 200 obras analizadas en la monografía (artículos especializados, libros, informes). En cuanto a la jurisprudencia, se analizan de forma completa las sentencias sobre la materia emitidas por el Tribunal Supremo y las Audiencias Provinciales. Dado el carácter internacional de muchas de las cuestiones tratadas, también se aborda el tratamiento del Derecho comparado, de modo que son constantes las referencias legales, doctrinales y judiciales al Reino Unido, Francia, Italia y Norteamérica. Las fuentes de investigación se completan con un riguroso examen de los formularios-tipo de contratos marítimos, así como de los condicionados generales de seguros, incluyendo las reglas de los seguros P&I y de los seguros de embarcaciones deportivas de varias aseguradoras españolas. Especial interés es dedicado a los trabajos preparatorios de la legislación española, comunitaria e internacional, por ejemplo, de la comisiones internas de la Organización Marítima Internacional, previas a la adopción de un Convenio que instituya un seguro obligatorio.

El capítulo I, relativo al mercado asegurador y reasegurador de responsabilidad civil derivada de la navegación de un buque, ofrece un análisis completo y actualizado del seguro P&I contratado con un club P&I del Grupo Internacional de Clubes P&I, predominante entre los buques mercantes dedicados al transporte internacional. Se abordan cuestiones novedosas entre la doctrina española y extranjera, como es la naturaleza jurídica del Grupo (al que califica de consorcio o “pool”), el contenido de los contratos de los clubes P&I integrados en el Grupo y el control de las autoridades de competencia, incluido el cierre del expediente en 2012 por considerar que el Grupo no vulnera el Derecho comunitario de la competencia. No falta sin embargo la posición del autor que critica la confidencialidad de estos contratos o la falta de libre acceso al Grupo por otros competidores. También es de gran interés por su innovación el tratamiento del “mercado alternativo” a los clubes P&I del citado Grupo, al mercado de riesgos de guerra, así como al seguro nuclear, que debe contratar la instalación y no el armador que transporte estas sustancias. En cuanto al reaseguro, la obra prueba que no es habitual que un solo asegurador se quede con el riesgo. Por ejemplo, los aseguradores españoles suelen hacer el “fronting”, esto es, reasegurar todo o gran parte de sus riesgos marítimos con clubes P&I o con aseguradores comerciales extranjeros.

El capítulo II analiza con rigor el seguro de responsabilidad civil de la Ley de navegación marítima, en especial el novedoso reconocimiento de la acción directa del tercero perjudicado frente al asegurador de responsabilidades civiles marítimas. En particular, se aborda en detalle la compleja cuestión de la viabilidad de la acción directa en España frente a un club P&I, que opone la falta de jurisdicción de los tribunales españoles y la aplicación de la ley inglesa, que no reconoce tal acción. Los argumentos legales, judiciales y doctrinales se analizan de forma completa. Asimismo, la actualidad del trabajo se observa de nuevo con la referencia a la sentencia del Tribunal Supremo, en el caso “Prestige”, de 14 de enero de 2016, que sí ha aceptado la acción directa del club P&I en caso de responsabilidad penal del asegurado, en base al art. 117 del Código Penal y el art. 76 de la Ley del contrato de seguro.

Los capítulos III a VIII están dedicados, cada uno, a tratar de forma específica los diferentes seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima. Tanto los que están previstos en Convenios internacionales



pactados bajo los auspicios de la OMI (CRC 1992, Convenio Bunkers 2001, Convenio de Atenas, Convenio HNS, Convenio de Nairobi), como otros previstos en normas españolas (embarcaciones de recreo, embarcaciones pesqueras). Estas normas se aplican, por razón de especialidad, al seguro que cada una regula. El análisis incluye para cada uno una plantilla común con las cuestiones que el autor considera esenciales, como son: el régimen jurídico que lo impone; las razones de la imposición del seguro obligatorio; la persona obligada a asegurar su responsabilidad civil los aseguradores autorizados, la naturaleza jurídica del seguro obligatorio exigido y posibles alternativas para cumplir la norma, como una garantía financiera; los buques en relación a los cuales el seguro es obligatorio; las coberturas que debe comprender el seguro obligatorio; la suma asegurada; el documento probatorio de la cobertura aseguradora; y, en caso de que la normativa específica la reconozca o pueda ser de aplicación el régimen de la Ley de navegación marítima, la acción directa del tercero perjudicado contra el asegurador o garante financiero. Esta plantilla favorece la claridad expositiva y la comparación entre los diferentes seguros obligatorios.

El capítulo III trata del seguro obligatorio que ha de cubrir las reclamaciones sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996 y que es impuesto por la Directiva 2009/20/CE y, en España, por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y desarrollado por el Real Decreto 1616/2011. Incluye un revelador análisis de los trabajos preparatorios del seguro obligatorio en la Resolución A.898/21 de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional y de la citada Directiva 2009/20/CE, que permiten conocer la razón de la imposición de este seguro obligatorio "genérico" a cargo del propietario registral y otra persona responsable de la explotación del buque. El autor expone críticamente que la Ley de navegación marítima, redactada en materia de seguro de responsabilidad civil siguiendo el modelo de los proyectos anteriores, no ha tenido en cuenta la novedosa introducción de este amplio seguro obligatorio. Esto produce, en opinión del autor, incertidumbre jurídica sobre la extensión de la acción directa al asegurador de este seguro obligatorio.

El capítulo IV trata específicamente de dos seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima de hidrocarburos: uno para buques petroleros que transporten más de 2.000 toneladas como carga e impuesto en el CRC

1992; y, otro para buques no petroleros de un arqueo bruto superior a 1.000 toneladas por la contaminación causada por el combustible previsto en el Convenio Bunkers 2001. El análisis del seguro en el CRC es especialmente riguroso en los antecedentes, por cuando fue el primer seguro marítimo previsto en la normativa internacional y ha sido el modelo de seguro obligatorio utilizado en los otros convenios OMI, que imponen seguros para otros riesgos marítimos. Con respecto a los aseguradores, se estudian las reglas de los clubes P&I del Grupo Internacional, que gracias al consorcio de daños y el reaseguro colectivo, ofrecen una suma asegurada muy alta, en concreto, actualmente de 1.000 millones de dólares por siniestro. Con todo, el club no renuncia a valerse de los límites de responsabilidad previstos en el mismo CRC 1992. Estos límites, indica el autor, son muy bajos, insuficientes para hacer frente a daños catastróficos como el mencionado "Prestige". Prueba de ello son los acuerdos "Topia" y "Stopia", por los cuales los armadores y sus clubes P&I se obligan a compensar una parte de las cuantías de indemnización abonadas por el Fondo de Indemnización de 1992 o del Fondo complementario 2003. Por último, además del reconocimiento expreso de la acción directa, se hace una referencia al certificado estatal emitido por un Estado parte del CRC 1992 (normalmente el del Estado de bandera del buque petrolero), conforme dicho seguro conforme al CRC 1992 está en vigor. Sin embargo, no se acompaña de ninguna norma que imponga la responsabilidad directa o subsidiaria del Estado emisor en caso de insolvencia del asegurador o de insuficiencia del seguro así contratado.

El capítulo V trata del seguro obligatorio de responsabilidad civil que ha de contratar el transportista ejecutor en caso de muerte o lesiones del pasajero. Se trata de un tema de gran interés actual, dada la profusión de *ferries* y grandes cruceros. El autor ofrece un completo análisis de las resoluciones de los comités internos de la OMI que condujeron a la modificación del Convenio de Atenas de 1974 mediante el Protocolo de 2002 con la finalidad primordial de incluir el seguro obligatorio. También se estudia a fondo la negativa y los efectos de los Clubes P&I del Grupo Internacional a cambiar el seguro P&I estándar al objeto de incluir el riesgo de guerra y terrorismo especialmente contra buques de pasaje. Como esta negativa impedía la entrada en vigor del citado Protocolo, fue necesario adoptar las "Directrices de la OMI" de 2006, de modificación del Protocolo de 2002 para exigir un doble seguro, uno para riesgos marítimos (el seguro P&I) y otro para riesgos de guerra y terrorismo (que puede contratarse en el mercado de riesgos de guerra). A la vista

de que tampoco entraba en vigor, se analiza la decidida posición de la Unión Europea al incorporar al acervo comunitario el citado Protocolo de 1992 mediante Reglamento CE 392/2009. Esta profusión de normas son tratadas en detalle, para ofrecer una visión clara y comprensible de este complejo régimen jurídico. El capítulo aborda otras importantes cuestiones como la coordinación del Protocolo de 2002 con las normas de consumidores y usuarios que podrían hacer valer normalmente los cruceristas que han contratado un viaje combinado y no un simple contrato de transporte.

El capítulo VI está dedicado al seguro obligatorio de responsabilidad civil de las embarcaciones de recreo y deportivas, establecido en el RD 607/1999. Incluye un análisis ampliamente documentado de la doctrina, jurisprudencia y de las condiciones generales al uso en la práctica. Se destaca su consideración como “acto de consumo”, que lo aproxima más al seguro obligatorio del automóvil que a un seguro marítimo, con los efectos que esto tiene a efectos de ley aplicable y jurisdicción competente. En relación a los aseguradores, se destaca que, a diferencia de otros seguros marítimos obligatorios, lo habitual es que sean sociedades anónimas o mutuas españolas las que ofrezcan estos seguros a las embarcaciones matriculadas en España. Ello sin perjuicio de que practiquen el citado “fronting”. El autor aborda asimismo una de las cuestiones colaterales al seguro más controvertidas, como es la posibilidad del propietario de estas embarcaciones de limitar su responsabilidad conforme al Convenio LLMC 1976/1996. En efecto, aunque el RD 607/1999 limita la suma asegurada en favor del asegurador, ello no impide la responsabilidad civil universal del propietario del buque cuando haya incurrido en culpa en el daño. Se analiza al efecto la reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo que niega esta posibilidad por entender que este convenio se aplica sólo a buques mercantes. El autor, sin embargo, trae a colación varias sentencias de la *Cour de Cassation* francesa que opta por la solución contraria y extienden el Convenio LLMC 1976/1996 a la responsabilidad civil derivada de la navegación de las embarcaciones de recreo.

El capítulo VII aborda un seguro obligatorio de origen autonómico y no estatal, y dictado al amparo de las competencias constitucionales en materia de ordenación del sector pesquero. Se trata del seguro impuesto por la Ley gallega 11/2008 para cubrir la responsabilidad civil por daños a terceros y del cual deben disponer las embarcaciones pesqueras que desarrollan su actividad en las aguas marítimas que

son competencia de la Comunidad Gallega, esto es, para las embarcaciones de bajura. El autor destaca la inexistencia de un régimen similar común para otras comunidades autónomas o para toda España. Normalmente las embarcaciones de pesca disponen de un seguro de cascos, que cubre ya ciertas responsabilidades civiles frente a terceros (abordaje, salvamento, avería gruesa), así como un seguro de accidentes de los marineros, impuesto por el Convenio Colectivo o por el contrato individual. En Galicia, además, ha de contratar un seguro que normalmente es un seguro P&I o de otra denominación, que cubrirá la responsabilidad civil del armador frente a terceros. Así ocurre con el contrato ofrecido por Mapfre en colaboración con las cofradías de pescadores gallegas. El autor analiza a fondo todas las coberturas ofrecidas por este contrato, que incluye el relevante seguro de responsabilidad civil por daños personales a marineros.

El último capítulo de la presente monografía se dedica a otros seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de la navegación de un buque que están pendientes de entrada en vigor en España. El más importante en la práctica, como destaca el autor, es el que cubre la muerte y lesiones de los marineros, así como los gastos de repatriación en caso de abandono de la dotación. Se trata de la mayor causa de dispendio económico de los clubes P&I, si bien tradicionalmente era una cobertura no exigida por la normativa internacional. Con las enmiendas de 2014 al Convenio de Trabajo Marítimo de 2006, el armador habrá de disponer de un seguro o garantía financiera que cubra ambos eventos, disponiendo asimismo el marinero o sus causahabientes contra el asegurador. Aunque se prevé que las enmiendas entrarán en vigor en 2017, los clubes P&I ya han advertido que puede constituir un importante cambio en su gestión, por razón de las numerosas reclamaciones al respecto. La razón es que al ser tan comunes los buques con pabellones de conveniencia, los marineros no tienen muchas veces un sistema de Seguridad Social y el seguro privado del armador es la única opción de cobro.

El autor analiza también el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de contaminación marítima por sustancias distintas a los hidrocarburos. Se trata de una cobertura ordinaria del seguro P&I estándar. Sin embargo, las normas que lo imponen o no han entrado en vigor (Convenio HNS), o bien no están dotadas de desarrollo reglamentario (art. 389.1 LNM y Ley de responsabilidad medioambiental). El resultado es que tal seguro no es todavía exigible.

La obra termina con una referencia al seguro obligatorio para la cobertura de remoción de buques previsto en el Convenio de Nairobi de 2007, en vigor de forma general desde el 14 de abril de 2015, pero no todavía para España. El propietario de un buque de un Estado parte cuyo arqueo sea igual o superior a 300 toneladas debe mantener un seguro o garantía financiera para hacer frente a su responsabilidad nacida del Convenio. La remoción de restos es una de las coberturas ordinarias del seguro P&I estandar, por lo que el Convenio de Nairobi convierte en obligatoria una cobertura hasta ahora voluntaria.

Y para terminar, sólo nos queda felicitar al autor por esta nueva muestra de su gran trabajo, que sin duda está llamado a convertirse en un referente de imprescindible y obligada consulta en el panorama de los seguros marítimos. Y por supuesto, expresar nuestro agradecimiento a la Fundación MAPFRE, por el apoyo incondicional al mundo de la investigación científica en el campo de los seguros.

Bellaterra, 31 de agosto de 2016

Dra. Isabel Martínez

Catedrática de Derecho Mercantil (Universidad Autónoma de Barcelona)

Presidenta de SEAIDA- Cataluña

*A Núria, Daniel y Víctor*

## AGRADECIMIENTOS

Deseo agradecer a la Fundación MAPFRE la concesión de la Ayuda a la Investigación Ignacio H. de Larramendi, convocatoria de 2014, para el estudio del tema “El seguro y el reaseguro marítimo a la luz de la nueva Ley 14/2014, de navegación marítima”, así como a mi tutor, D. Juan Carlos González Canales, por sus indicaciones y propuestas.

También quiero dar las gracias de forma muy especial a la Dra. María Isabel Martínez Jiménez, Catedrática de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona y Presidenta de SEAIDA-Cataluña, por haberme sugerido el tema de la investigación y por su constante apoyo en mi carrera universitaria.

Agradezco asimismo a la Organización Marítima Internacional, al *Institute of Advanced Legal Studies* de Londres y al Instituto de Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton, el acceso a sus instalaciones y a sus fondos bibliográficos.

Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)  
5 de marzo de 2016

## ACTUALIDAD Y OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN

La sentencia del caso “Prestige” del Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, de 14 febrero de 2016, permite contextualizar el tema analizado en la presente investigación. 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:

1º Si la circulación de resoluciones judiciales en la Unión Europea funciona tal y como está previsto o debe ser revisada. En concreto, el reconocimiento sin *exequátur* entre resoluciones judiciales de los Estados miembros implantado por el Reglamento UE 1215/2012.

2º La sentencia del “Prestige” también constituye una oportunidad para conocer la eficiencia de la mutualidad en los clubes P&I y de los acuerdos en el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I. Probablemente el club P&I no tiene fondos propios para afrontar el pago de la indemnización (así resulta de los informes anuales). Sin embargo, dispone de derechos de crédito contractuales frente a sus asegurados mutualistas en forma de derramas extraordinarias; frente a los otros clubes P&I del Grupo Internacional como reclamaciones del consorcio; frente a la reaseguradora cautiva del mismo Grupo de Clubes P&I; y frente a múltiples reaseguradores en lo que constituye el contrato de reaseguro colectivo más importante del mundo. La ejecución de la sentencia del “Prestige” permitirá conocer si la estructura aseguradora y reaseguradora dispuesta en el actual mercado de riesgos marítimos es eficaz para hacer frente a grandes catástrofes. Al mismo tiempo, se comprobará si los acuerdos en el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I son de interés público, como señaló la Comisión Europea, pues ofrecen unas coberturas más amplias de las que un asegurador podría ofrecer por sí solo.

El objeto de la investigación es, en primer lugar, el mercado asegurador y reasegurador de responsabilidad civil derivada de la navegación de un buque, con



especial referencia a los seguros de protección e indemnización (P&I) de los Clubes P&I del Grupo Internacional, así como al mercado alternativo compuesto por otros clubes P&I, aseguradores comerciales extranjeros y españoles. A continuación, se presta especial atención al Derecho español que, tras la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima, ha regulado por primera vez el seguro de responsabilidad civil del armador y otros interesados en la explotación del buque. No se regula en esta ley, ni se analiza en esta obra el seguro de las terminales portuarias y de los reparadores de buques.

A continuación, se estudian los seguros obligatorios de responsabilidad civil vigentes. Algunos están regulados o mencionados en la Ley de navegación marítima y otros, también vigentes, ni siquiera están tipificados en esta ley. La Ley de navegación marítima declara, por razón de especialidad, la preferencia de las normas sobre seguros obligatorios de responsabilidad civil previstos *en esta Ley*. En particular, se tratan:

- 1º) Los seguros obligatorios en materia de contaminación por hidrocarburos, contratado respectivamente para buques petroleros (CRC 1992) o para buques no petroleros por los hidrocarburos de su combustible (Convenio Bunkers 2001).
- 2º) El seguro obligatorio de muerte y lesiones a los pasajeros (Convenio de Atenas 2002 y Reglamento CE 392/2009).
- 3º) El seguro obligatorio de las embarcaciones de recreo o deportivas, que se rige por su normativa específica (Real Decreto 607/1999) y por la Ley del contrato de seguro.

La Ley de navegación marítima, en cambio, no regula otros importantes seguros obligatorios marítimos de responsabilidad civil del propietario o armador, generando incertidumbre sobre el régimen jurídico de los mismos. El más relevante es el seguro de responsabilidad civil genérica del propietario de buques de más de 300 toneladas de arqueo bruto que, conforme al RD 1616/2011, ha de cubrir las reclamaciones sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996. Casi todos los mercantes superan este tamaño, mientras que no es habitual para pesqueros y embarcaciones de recreo, salvo para los más grandes pesqueros y los megayates. En la

práctica, supone convertir la práctica voluntaria de contratar un seguro P&I para buques mercantes en una obligación jurídica.

El trabajo incluye también un análisis del régimen jurídico de Galicia en materia de pesca, pues de momento es el único que impone un seguro obligatorio de responsabilidad civil para estas embarcaciones. Se plantea la necesidad de llevar a cabo un estudio ulterior que determine si es conveniente o no extender este tipo de seguro al conjunto de España.

Todos los seguros obligatorios arriba analizados están vigentes y son exigibles para el propietario, armador u operador de un buque. El estudio concluye con una referencia a los seguros obligatorios de responsabilidad civil que, sin estar vigentes en la actualidad, pueden estarlo en el futuro. Es el caso del seguro obligatorio para cubrir las reclamaciones económicas al armador por repatriación de marineros en caso de abandono o por muerte o incapacidad del marinero (enmiendas de 2014 al Convenio de trabajo marítimo de 2006) y que entrarán en vigor en 2017. Se analiza también el seguro obligatorio por contaminación distinta de hidrocarburos, que la Ley de navegación marítima anuncia para un posterior desarrollo reglamentario, aún no aprobado. La Ley de responsabilidad medioambiental también lo prevé, pero no se ha aprobado el reglamento que lo haga realidad. Asimismo, el Convenio HNS, que regula a fondo este seguro, tampoco está en vigor. El análisis concluye con el Convenio de Nairobi de 2007, que impone también un seguro obligatorio para garantizar los costes vinculados a la remoción de buques. Está en vigor de forma general, pero aún no en España.

# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>35</b>
<b>I. EL MERCADO ASEGURADOR Y REASEGURADOR DE RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA NAVEGACIÓN DE UN BUQUE</b>	<b>41</b>
1. Acuerdos entre principales aseguradores y mercado alternativo	41
2. El seguro P&I de un club del Grupo Internacional de Clubes P&I	42
2.1. Los clubes de Protección e Indemnización del Grupo Internacional de Clubes P&I	42
2.2. Coberturas y condiciones básicas del seguro P&I estándar de armador	50
2.3. El seguro P&I como un seguro de responsabilidad civil de indemnización efectiva o de reembolso. La regla del pago previo y la negativa a admitir la acción directa, con las excepciones normativas	62
2.4. Las exenciones decenales al Grupo Internacional de Clubes P&I de la Comisión en 1985 y 1999 por cuestión de interés público. Cierre del expediente en 2012 por considerar que los contratos del Grupo no vulneran el Derecho de la competencia	67
2.5. El Grupo Internacional como “pool” o unión contractual de clubes P&I. Términos y condiciones de la cooperación entre clubes. Los reaseguros y la representación colectiva	73

3.	El mercado alternativo de seguros P&I, de protección y de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo	87
3.1.	Clubes P&I no integrados en el Grupo Internacional. Aseguradores comerciales extranjeros	87
3.2.	Aseguradores españoles	89
4.	El mercado de seguros de responsabilidad civil de riesgos de guerra, incluido el terrorismo	90
5.	El aseguramiento de riesgos del transporte marítimo nuclear a cargo de la instalación nuclear, exclusión de responsabilidad y cobertura aseguradora del armador	95
<b>II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL EJERCICIO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA COMO INTERÉS ASEGURABLE EN DERECHO ESPAÑOL</b>		<b>101</b>
6.	El Derecho español sobre el seguro de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima	101
6.1.	Antecedentes legislativos y judiciales	101
6.2.	Principios de su novedosa regulación de la Ley de navegación marítima de 2014	104
6.3.	Normas particulares que imponen seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de determinadas actividades o riesgos marítimos	111
6.4.	Límites legales a la autonomía de la voluntad en el seguro de responsabilidad civil: seguro de nacimiento de deuda y acción directa del tercero perjudicado contra el asegurador	113

7.	Estado de la cuestión de la acción directa del tercero perjudicado frente a un club P&I	117
7.1.	Negativa a aceptar la acción directa de forma generalizada	117
7.2.	La calificación de los seguros marítimos como seguros de grandes riesgos y sus efectos legales	119
7.3.	Análisis de los argumentos para fundamentar la acción directa contra el club P&I: aplicación de arts. 117 CP y 76 LCS para fundamentar la responsabilidad directa del club P&I (caso “Prestige”), orden público, seguros obligatorios y posible naturaleza extracontractual.	127

### **III.EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL GENÉRICA POR RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO DEL CONVENIO LLMC 1976/1996 (TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE Y RD 1616/2011)**

**137**

8.	<i>Iter</i> legislativo en la imposición del seguro obligatorio	137
9.	Razones de la imposición del seguro de responsabilidad civil genérica para reclamaciones de Derecho marítimo	142
10.	Persona obligada a asegurar su responsabilidad civil: propietario registral u otra persona responsable de la explotación del buque	146
11.	Aseguradores autorizados: clubes P&I del Grupo Internacional y aseguradores de responsabilidades civiles marítimas establecidos en el Espacio Económico Europeo	150
12.	La naturaleza jurídica del seguro obligatorio: seguro P&I de un club P&I del Grupo Internacional u otro de similar cobertura. Garantía financiera y autoseguro	151

13. Buques en relación a los cuales el seguro es obligatorio: de navegación marítima, españoles o extranjeros en aguas españolas, tamaño mínimo. Exclusión de buques de Estado	154
14. Coberturas que debe comprender el seguro obligatorio: las reclamaciones sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996. Exclusiones	158
15. Sumas aseguradas mínimas	166
15.1. Variedad de límites en función de la naturaleza de los daños	166
15.2. Pérdida del derecho del asegurado a invocar la limitación en caso de dolo personal y sus efectos en el seguro	170
15.3. La práctica aseguradora en cuanto a la suma asegurada para cada buque inscrito en un club P&I	172
15.4. Constitución de un fondo de limitación	173
16. El documento probatorio de la cobertura aseguradora	176
17. El Convenio LLMC 1976/1996 y el RD 1616/2011 no prevén la acción directa. Aplicación supletoria de la acción directa de la Ley de navegación marítima	180
17.1. Incertidumbre jurídica respecto a una cuestión esencial	180
17.2. Interpretación a la vista de los trabajos preparatorios	181
17.3. Interpretación tras la entrada en vigor de la Ley de navegación marítima	184

<b>IV. COBERTURAS DE RIESGOS DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (CRC 1992 Y BUNKERS 2001)</b>	<b>187</b>
18. Los seguros obligatorios según la fuente de contaminación marítima. Seguros vigentes y seguros no vigentes	187
19. El seguro obligatorio de responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos procedentes de buques petroleros (CRC 1992 y RD 1892/2004)	192
19.1. Régimen jurídico	192
19.2. Antecedentes legislativos: el seguro obligatorio en el CRC 1969	195
19.3. La sustitución del acuerdo voluntario “TOVALOP” de los propietarios de buques petroleros a favor del CRC 1992	200
19.4. Persona obligada a asegurar su responsabilidad civil: el propietario del buque	203
19.5. El asegurador o garante financiero. Razones de la preponderancia de los clubes P&I del Grupo Internacional y coberturas estándar de su seguro P&I de contaminación	206
19.6. Naturaleza jurídica del seguro obligatorio y alternativas con las que cumplir con el CRC 1992	210
19.7. Buques y artefactos flotantes en relación a los cuales el seguro es obligatorio: los que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento, estén abanderados en un Estado parte o que se encuentren en sus aguas marítimas	212
19.8. Coberturas que debe comprender el seguro obligatorio: daños resarcibles y daños al medio ambiente. Responsabilidad objetiva por la mera ocurrencia de la contaminación. Exclusiones	217

19.9. Suma asegurada. Enmiendas de actualización de los límites. Constitución de un fondo de limitación. Los contratos TOPIA y STOPIA 2006	221
19.10. El documento probatorio de la cobertura aseguradora. La tarjeta azul de los clubes P&I conforme se dispone de un seguro acorde con CRC 1992. Insuficiencia para comerciar en Estados Unidos de Norteamérica	224
19.11. El certificado estatal que acredite la existencia y validez del seguro o garantía. Competencia exclusiva de certificación sobre buques matriculados en el propio Estado parte del CRC 1992. Posibilidad de certificar buques de Estados no parte. Falta de previsión de garantía estatal en caso de insolvencia o ilocalización del asegurador	227
19.12. Previsión de acción directa en el CRC 1992. Jurisdicción competente. Excepciones oponibles. El caso "Prestige"	233
19.13. Abono de indemnizaciones por el Fondo de 1992 en caso de insolvencia del asegurador o garante	236
20. Contaminación por hidrocarburos para combustible de buques no petroleros (Convenio Bunkers 2001 y RD 1795/2008)	240
20.1. Régimen jurídico	240
20.2. Razones de la imposición del seguro obligatorio	241
20.3. Persona obligada a asegurarse	242
20.4. Buques en relación a los cuales debe asegurarse la responsabilidad	242
20.5. Coberturas que ha de comprender el seguro obligatorio	243



20.6. Suma asegurada	243
20.7. Documento acreditativo de la cobertura aseguradora y certificado estatal	245
20.8. Reconocimiento de la acción directa	246
<b>V. COBERTURAS DE RIESGOS DE MUERTE Y LESIONES DE PASAJEROS (REGLAMENTO CE 392/2009, CONVENIO DE ATENAS 2002, DIRECTRICES OMI 2006)</b>	<b>247</b>
21. La industria del transporte marítimo de pasajeros. La práctica de contratar un seguro P&I y su conversión en una obligación jurídica en el Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento CE 392/2009	247
22. Régimen jurídico del seguro obligatorio de responsabilidad civil de los buques de pasaje	253
22.1. Incorporación al Derecho comunitario del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas 1974 (Convenio de Atenas 2002), que fija los términos y condiciones del seguro obligatorio	256
22.2. Incorporación al Derecho comunitario de las Directrices OMI 2006 que modifican el Convenio de Atenas 2002 en relación con las coberturas de riesgos de guerra y terrorismo	263
22.3. Desarrollo nacional del Reglamento CE 392/2009 mediante Real Decreto 270/2013 y supletoriedad de la Ley de navegación marítima	267
22.4. Normas adicionales introducidas por el Reglamento CE 392/2009, con respecto al Convenio de Atenas 2002	268
23. Razones de la imposición del seguro obligatorio	269

24. Sujeto obligado a disponer del seguro. Posibles responsables que no son sujetos pasivos de la obligación de asegurarse	272
25. Aseguradores autorizados a ofrecer el seguro	277
26. Naturaleza jurídica del seguro obligatorio y garantía financiera alternativa con la que cumplir la normativa. Compatibilidad con el seguro obligatorio de viajeros	279
27. Buques en relación a los cuales el seguro es obligatorio. Buques de pasaje marítimo dedicados al transporte internacional o nacional conforme a determinadas moratorias y exclusiones	282
28. Riesgos que debe cubrir el seguro obligatorio: responsabilidad civil por muerte y lesiones de los pasajeros	288
28.1. Planteamiento general	288
28.2. Por sucesos relacionados con la navegación	290
28.3. Por sucesos no relacionados con la navegación	297
28.4. Responsabilidades civiles especiales derivadas del contrato de crucero	299
28.5. Exclusiones generales de cobertura aseguradora	301
29. Suma asegurada mínima para cada buque	303
29.1. Límites globales de indemnización por buque y siniestro	303
29.2. Limitación global de indemnización a cargo del asegurador de riesgos que no son de guerra. El Convenio LLMC 1976/1996 y el aumento de la indemnización en la Ley de navegación marítima	305

29.3. Limitación global de indemnización a cargo del asegurador de riesgos de guerra en las Directrices OMI	310
30. El documento probatorio de la cobertura aseguradora de riesgos de guerra y terrorismo y riesgos de no guerra	312
31. El certificado estatal conforme el buque está cubierto contra riesgos de guerra y contra riesgos de no guerra	314
32. Pago de anticipo por muerte o lesiones por suceso relacionado con la navegación	318
33. La acción directa contra el asegurador del transportista ejecutor	319
33.1. Jurisdicción competente para conocer de la acción directa contra el asegurador o fiador del transportista ejecutor	320
33.2. Ley aplicable a la acción directa	325
33.3. Legitimación activa y pasiva	327
33.4. Excepciones oponibles por el asegurador al perjudicado	328
33.5. Excepciones no oponibles por el asegurador	329
<b>VI. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTIVAS (RD 607/1999 Y LEY DE CONTRATO DE SEGURO)</b>	<b>331</b>
34. Planteamiento general: un seguro marítimo como acto de consumo y sus efectos legales	331
35. Razones de la imposición del seguro obligatorio	336
36. Régimen jurídico	339

36.1. El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y su desarrollo mediante el RD 607/1999	339
36.2. La Ley del contrato de seguro	342
37. Persona obligada a asegurar su responsabilidad civil	345
38. Aseguradores autorizados	346
39. Naturaleza jurídica del seguro obligatorio del RD 607/1999	347
40. Embarcaciones en relación a las cuales el seguro es obligatorio	348
40.1. Embarcaciones de recreo o deportivas	348
40.2. Embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular o mercantil	349
40.3. Condiciones técnicas y tamaño	350
40.4. Matrícula	351
40.5. Ámbito de la navegación	353
40.6. Exclusiones	355
41. Coberturas que debe comprender el seguro obligatorio. Exclusiones y coberturas voluntarias	357
41.1. Coberturas obligatorias	357
41.2. Prueba y cuantificación de los daños personales y materiales	363
41.2. Exclusiones del seguro obligatorio y su posible cobertura opcional	356

41.4. Coberturas opcionales del seguro multirriesgo de embarcaciones de recreo o deportivas	370
42. Sumas aseguradas mínimas del seguro obligatorio	371
42.1. Sumas aseguradas distintas en función del tipo de daños	371
42.2. La cuestión sobre la posibilidad de que el propietario o naviero de la embarcación de recreo o deportiva se beneficie de los límites globales de responsabilidad del Convenio LLMC 1976/1996	372
43. El documento probatorio de la cobertura aseguradora	374
44. La acción directa del tercero perjudicado frente al asegurador conforme al art. 76 Ley del contrato de seguro	376
44.1. Competencia judicial objetiva para conocer de la acción directa	379
44.2. Legitimación activa y pasiva	381
44.3. Excepciones no oponibles: personales del asegurador frente al asegurado y dolo del asegurado	383
44.4. Excepciones oponibles. La culpa exclusiva o concurrente del perjudicado	384
<b>VII. COBERTURAS DE RIESGOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL, EN LAS EMBARCACIONES PESQUERAS DE BAJURA DE GALICIA (LEY 11/2008)</b>	<b>387</b>
45. Inexistencia de un régimen similar para toda España	387
46. Razones de la imposición del seguro obligatorio	389
47. Persona obligada a asegurar su responsabilidad civil	389

48. Aseguradores autorizados	390
49. Naturaleza jurídica del seguro obligatorio y distinción de figuras afines	390
50. Buques en relación a los cuales el seguro es obligatorio	392
51. Coberturas que debe comprender el seguro obligatorio. Coberturas al uso en la práctica aseguradora	393
52. Suma asegurada	399
53. El documento acreditativo de la cobertura aseguradora	399
54. Acción directa	400

#### **VIII. OTROS SEGUROS PENDIENTES DE ENTRADA EN VIGOR.**

<b>CONTAMINACIÓN MARÍTIMA POR SUSTANCIAS DISTINTAS A HIDROCARBUROS (LNM, LEY DE RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL Y CONVENIO HNS). REPATRIACIÓN O MUERTE O INCAPACIDAD DE LOS MARINEROS (CONVENIO DE TRABAJO MARÍTIMO DE 2006). REMOCIÓN DE PECIOS (CONVENIO NAIROBI)</b>	<b>401</b>
55. Daños en relación con el transporte de sustancias peligrosas o contaminantes por vía marítima (Ley de navegación marítima, Ley de responsabilidad medioambiental y Convenio HNS)	401
56. El seguro obligatorio en caso de repatriación y/o en caso de muerte o incapacidad de marineros (Convenio de trabajo marítimo de 2006, enmendado en 2014)	405
56.1. Garantía financiera para casos de repatriación: costes, gastos y salarios pendientes en caso de abandono de la dotación	409

56.2. Garantía financiera en caso de responsabilidad del armador por muerte o incapacidad del marinero	410
56.3. Acción directa	411
57. El seguro obligatorio para la remoción de buques (Convenio de Nairobi de 2007)	412
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>415</b>
<b>ABREVIATURAS</b>	<b>429</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>433</b>
<b>LEGISLACIÓN</b>	<b>453</b>
<i>España</i>	453
<i>Derecho comunitario</i>	456
<i>Convenios internacionales</i>	459
<i>Estados Unidos de Norteamérica</i>	461
<i>Francia</i>	461
<i>Italia</i>	461
<i>Reino Unido</i>	461
<b>JURISPRUDENCIA</b>	<b>461</b>
<i>Tribunal Supremo español</i>	461
<i>Otros Tribunales y Juzgados españoles</i>	464

<i>Jurisprudencia inglesa</i>	467
<i>Jurisprudencia italiana</i>	468
<i>Jurisprudencia francesa</i>	468
<i>Jurisprudencia norteamericana</i>	469
<b>OTROS DOCUMENTOS</b>	<b>469</b>
<i>Formularios-tipo y condicionados generales de seguros</i>	469
<i>Trabajos preparatorios de legislación</i>	471
<i>Resoluciones de la Asamblea y del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional y su Comité Legal</i>	472



## INTRODUCCIÓN

El presente estudio analiza el régimen jurídico de los seguros obligatorios de responsabilidad civil que ha de contratar el propietario o el armador de un buque. No se estudian, en cambio, otros seguros de responsabilidades civiles marítimas, como las de los reparadores de buques o de terminales portuarias.

A pesar de la pluralidad de coberturas obligatorias, en general no es necesario contratar varios seguros, basta uno de naturaleza multirriesgo de los disponibles en el mercado asegurador de riesgos marítimos. El seguro habitual de contratación entre los buques mercantes es el seguro de protección e indemnización (seguro P&I), ofrecido por clubes P&I o aseguradores comerciales. Además de cumplir con las coberturas obligatorias, como en materia de contaminación por hidrocarburos, el seguro P&I suministra un amplio rango de coberturas de responsabilidad civil, pagos y gastos extraordinarios de la explotación marítima.

Las embarcaciones de recreo o deportivas también cuentan con seguros multirriesgo para cumplir con el seguro obligatorio de responsabilidad civil y, al mismo tiempo, tener coberturas voluntarias, como los daños a la propia embarcación o un seguro de accidentes para tripulantes.

El capítulo I analiza las condiciones de cobertura estándar del seguro P&I ofrecido por los clubes P&I miembros del Grupo Internacional; el funcionamiento interno de los contratos del Grupo Internacional, su control por las autoridades de competencia; y, el mercado alternativo a dichos clubes, integrado por otros clubes P&I, aseguradores comerciales extranjeros y aseguradores españoles. La razón que justifica este planteamiento es que la normativa de seguros obligatorios no acostumbra a hacer referencia expresa al seguro P&I cuando impone un determinado seguro al propietario o al armador de buques, para evitar crear monopolios legales. Sin embargo, en la práctica, el seguro P&I es la forma principal, pero no la única, con la que se cumplen tales obligaciones jurídicas de aseguramiento. Es diferente el aseguramiento de la responsabilidad civil de las embarcaciones de recreo, en el cual

los aseguradores españoles tienen una importante participación. Dispone de un régimen de coberturas específicas y distintas del seguro P&I estándar. El capítulo concluye con una referencia al mercado asegurador de riesgos de guerra y terrorismo, así como al seguro de transporte de sustancias nucleares; ambos son riesgos excluidos del seguro P&I estándar ofrecido por clubes y aseguradores comerciales.

El capítulo II se justifica en la necesidad de conocer el Derecho español sobre los seguros de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima. Nuestro ordenamiento jurídico puede ser el derecho rector del singular contrato de seguro de responsabilidad civil. Así ocurre en la práctica con los seguros concertados por aseguradoras españolas, normalmente en relación con la responsabilidad civil derivada de la navegación de embarcaciones de recreo y pesqueras. Además, si se trata de embarcaciones de recreo o deportivas, aunque se plantean dudas por la calificación de todos los seguros marítimos como de grandes riesgos, creemos que puede defenderse la aplicación imperativa de la Ley del contrato de seguro a estos seguros en base al art 406.2 Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima (en adelante, LNM). Asimismo, frente a la práctica habitual de los clubes P&I y aseguradores extranjeros de someter el contrato de seguro a un Derecho extranjero, no es inhabitual que los tribunales que conocen de una acción directa contra un club u otro asegurador apliquen el Derecho español (por ejemplo, la reciente sentencia del Tribunal Supremo sobre el “Prestige”).

El capítulo III trata sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil de los propietarios de buques de 300 o más toneladas de arqueo bruto. Está previsto en el art. 254 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante, TRLPMM), y ha sido desarrollado por el RD 1616/2011, de 14 de noviembre. En concreto, el propietario registral, el arrendatario a casco desnudo u otra persona responsable de la explotación de buques de 300 o más toneladas de arqueo bruto que enarboles el pabellón español y los extranjeros en el mar territorial español han de disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubra las reclamaciones de derecho marítimo previstas en el Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976 y su Protocolo de 1996 (en adelante, Convenio LLMC 1976/1996). El RD 1616/2011 se dicta también en transposición de la Directiva 2009/20/CE y en cumplimiento de la Resolución 898/21 de la Asamblea

de la Organización Marítima Internacional. Este seguro obligatorio es el más general de los seguros de responsabilidades civiles marítimas, pues cubre la práctica totalidad de los buques mercantes, pues estos tienen normalmente más de 300 toneladas de arqueado bruto. La misma obligación de aseguramiento es aplicable a los buques de recreo, pesqueros, de puerto y cualesquiera otros de 300 o más toneladas de arqueado bruto. Sin embargo, estas embarcaciones suelen ser más pequeñas y, cuando sea así, no se rigen por el RD 1616/2011.

El capítulo IV estudia los seguros obligatorios de responsabilidad civil por contaminación marítima de hidrocarburos. En primer lugar, el seguro obligatorio del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 (en adelante, CRC 1992). Rige específicamente para buques petroleros que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos como carga. Su propietario debe contar con un seguro o garantía financiera que satisfaga las exigencias del Convenio CRC 1992, el cual reconoce al perjudicado una acción directa frente al asegurador. En lo no previsto en el CRC 1992, la LNM tiene carácter supletorio (arts. 391 y 464). Esta cobertura se incluye en el seguro P&I ofrecido por los clubes P&I del Grupo Internacional. En segundo lugar, el seguro obligatorio del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 2001 (en adelante, Convenio Bunkers 2001). Se aplica a cualquier buque no petrolero con un tonelaje superior a 1.000. Su propietario debe disponer de un seguro o garantía financiera que cumpla lo dispuesto en el Convenio Bunkers, el cual también reconoce una acción directa del tercero perjudicado frente al asegurador. En lo no regulado con carácter preferente en el Convenio Bunkers, se aplica supletoriamente la LNM (arts. 391 y 464). Esta cobertura también se incluye en el seguro P&I de los clubes P&I del Grupo Internacional.

El capítulo V versa sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil que ha de estar vigente para los buques de pasaje y crucero. El porteador efectivo en un buque que transporte más de doce pasajeros está obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas de la Unión Europea. El perjudicado tiene acción directa contra el asegurador (art. 300 LNM). Se trata del seguro obligatorio exigido

en el Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. Este Reglamento incorpora las disposiciones del Protocolo de 2002 al Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974 y su Protocolo de 2002 (en adelante, Convenio de Atenas 2002) y, particularmente, sobre el seguro obligatorio y la acción directa (art. 4 bis). El Reglamento (CE) 392/2009 se aplica a los buques matriculados en un Estado de la Unión Europea que cumplan las condiciones previstas en dicho Reglamento. Es exigible desde el 31 de diciembre de 2012. Cuando se trate de transporte marítimo de pasajeros realizado dentro de un Estado miembro, los Estados miembros podrán aplazar la aplicación del Reglamento (CE) 392/2009: a los buques de la clase A, hasta 4 años a partir de la fecha de aplicación del Reglamento, esto es, hasta el 31 de diciembre de 2016; y, a los buques de la clase B, hasta el 31 de diciembre de 2018. En lo no regulado con carácter preferente en el Convenio de Atenas 2002 y en el Reglamento (CE) 392/2009, se aplica supletoriamente la LNM (arts. 300 y 464). Esta cobertura de los buques de pasaje la vienen ofreciendo aseguradores comerciales y principalmente los clubes P&I, para los de mayor tamaño, como los cruceros. La aprobación del Reglamento (CE) 392/2009 no ha supuesto la derogación del seguro obligatorio de viajeros impuesto por el RD 1575/1989, de 22 de diciembre, que se mantiene hasta que no sea expresamente derogado.

El capítulo VI trata sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil de las embarcaciones dedicadas al deporte o recreo. Está regulado por 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, el cual también remite a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, LCS). En la práctica, estos seguros se configuran como seguros de masa, como los seguros de automóviles, remitiendo las pólizas a la LCS. Sin discutir su carácter de "seguro marítimo", disponen de la citada normativa especial de aplicación imperativa: el RD 607/1999 y la Ley de Contrato de Seguro. Los aseguradores de las embarcaciones de recreo son aseguradores comerciales y algunos clubes P&I especializados en pequeñas embarcaciones. El art. 312 LNM prevé como novedad que el arrendador de embarcaciones deportivas o recreativas está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el

seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo dispuesto en el art. 464 LNM. Entendemos que la referencia a los términos reglamentarios es al RD 607/1999, sobre el seguro obligatorio de las embarcaciones de recreo, pues éste no excluye la cobertura cuando se arrienda con la finalidad mercantil (“a cambio de un precio”, art. 307 LNM).

El capítulo VII analiza el seguro obligatorio de responsabilidad civil de los buques pesqueros. El RD 1616/2011 solo se aplica a los buques pesqueros de 300 o más toneladas de arqueo bruto. En realidad, los buques pesqueros tan grandes son también una minoría. Para la generalidad de las embarcaciones pesqueras más pequeñas, la inmensa mayoría, resulta sorprendente que ninguna norma estatal o autonómica obligue a sus propietarios u operadores a contratar un seguro de responsabilidad civil. La excepción es Galicia. El art. 149.1.19 de la Constitución otorga al Estado la competencia exclusiva sobre la “*pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas*”. El art. 148.1.11 de la Constitución dispone que las Comunidades Autónomas pueden asumir en “materia de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura”. En este contexto normativo, la Ley gallega 11/2008, de 3 de diciembre, de pesca, establece la obligatoriedad para las personas físicas o jurídicas que realicen actividades de pesca profesional, marisqueo o acuicultura, de constituir un seguro que garantice la cobertura de posibles daños a terceros (disp. adic. 12ª). Ha sido desarrollada por la Orden de 28 de abril de 2011, por la que se establecen límites cuantitativos en los seguros de daños a terceros que se suscriban para embarcaciones dedicadas a la pesca profesional, marisqueo o acuicultura. Esta ley gallega afecta a más de 6.000 embarcaciones de la flota de bajura y ha revitalizado el mercado asegurador español de responsabilidad civil pesquera. No nos consta que otras Comunidades Autónomas hayan dispuesto normas similares.

Finalmente, el capítulo VIII trata de los seguros obligatorios que están pendientes de entrada en vigor en España. Es el caso del seguro o garantía financiera para cubrir la responsabilidad frente a los costes y gastos derivados de la repatriación de marineros, así como por muerte o incapacidad de los mismos, según modificación de 2014 al Convenio de Trabajo Marítimo de 2006, vigente en España. Estas enmiendas entrarán en vigor en 2017.

En cambio, España no es todavía parte del Convenio de Nairobi de 2007, de remoción de buques, que también impone un seguro obligatorio para hacer frente a la responsabilidad y costes de esta operación.

También se trata del art. 12 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización en daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (en adelante, Convenio HNS por sus siglas en inglés, también llamado Convenio SNP) que impone al propietario de estos buques la contratación de un seguro de responsabilidad civil u otra garantía financiera. También reconoce la acción directa del perjudicado frente al asegurador. Sin embargo, este Convenio internacional no está en vigor. El Convenio modificado por el Protocolo de 2010 tampoco ha logrado el número de ratificaciones necesarias en el ámbito internacional.

En transposición de la Directiva 2004/35/CE en España, la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental, requiere también que los operadores transportando por carretera, tren, río, lago o mar mercancías peligrosas o contaminantes mantengan un seguro u otra garantía financiera para cubrir su responsabilidad medioambiental derivada de esta ley (arts. 3.1, 24, 26 y anexo III, ap. 9). Entretanto esta norma se desarrolla por reglamento y es obligatorio este seguro o garantía obligatoria para el transportista marítimo, el seguro P&I estándar cubre la responsabilidad del asegurado resultante del escape o descarga de sustancias contaminantes, no sólo hidrocarburos, sino también de naturaleza distinta.

# I. EL MERCADO ASEGURADOR Y REASEGURADOR DE RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA NAVEGACIÓN DE UN BUQUE

## 1. ACUERDOS ENTRE PRINCIPALES ASEGURADORES Y MERCADO ALTERNATIVO

El seguro de protección e indemnización o, abreviadamente, seguro P&I (pronunciado con fonética inglesa) es el principal producto de seguro ofrecido por los clubes de Protección e Indemnización (en adelante, clubes P&I)<sup>1</sup>. De entre todos los clubes, trece de ellos están integrados actualmente en una asociación denominada Grupo Internacional de Clubes P&I. La mayor parte de ellos son de gestión inglesa, también hay dos noruegos, un sueco, un japonés y un norteamericano. Los más grandes son el noruego Gard y el inglés UK P&I Club.

No tienen obligación legal de aceptar nuevos miembros en el Grupo. Al ser acuerdos entre competidores se ha planteado si el Grupo es contrario a las normas de competencia. Aunque cada club es una mutua independiente, tienen prácticas comunes en las condiciones de riesgos cubiertos y excluidos. También actúan conjuntamente en ciertos aspectos, como la solidaridad entre ellos ante ciertas reclamaciones económicas de importancia, en la contratación de reaseguros de forma colectiva y en la función representativa en organismos privados y públicos, que se atribuye al Grupo Internacional de clubes P&I. A cambio de dos exenciones decenales de las autoridades de la competencia comunitarias, se obligó a cambiar ciertos aspectos de los contratos de cooperación entre los clubes P&I del Grupo

---

<sup>1</sup> La bibliografía española sobre clubes P&I cuenta con las monografías de HILL, M. C., *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Bosch, Barcelona, 1992, y CLAVERO, M. F., *Clubs de P&I*, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Madrid, 1993, con algunos artículos sobre temas específicos, como la acción directa, y el tratamiento en los manuales de derecho marítimo. Sin ánimo exhaustivo, puede consultarse GABALDÓN, J. L., *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, 2012, pp. 869-879; PULIDO BEGINES, J. L., *Curso de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2015, pp. 498-500; GARCÍA-PITA, J. L., *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa. Del Código de Comercio, a la reforma del Derecho de la navegación marítima*, Aranzadi-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2009, pp. 249-266; RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., *Derecho de la navegación. Los seguros marítimos y aéreos*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona, 2003, pp. 463-500. En la bibliografía extranjera, la obra de referencia es HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D., *Clubs P&I. Law and Practice*, 4ª ed., Lloyd List, Londres, 2010.

Internacional (1985 y 1999). En ambos casos se reconoció el interés público en la cooperación entre clubes P&I de dicho grupo. En 2012, se cerró el expediente de control del Grupo, por no apreciar que sus prácticas fuesen contrarias a la competencia.

Los clubes P&I del Grupo Internacional no tienen el oligopolio de hecho o de derecho para ofrecer estos seguros. Hay un mercado diferente donde propietarios, armadores, fletadores y otros operadores de buques pueden obtener un seguro P&I u otro seguro de responsabilidad civil (por ejemplo, en materia de embarcaciones de recreo). Este mercado “alternativo” está constituido por clubes P&I que no forman parte del Grupo Internacional, por aseguradores comerciales extranjeros y por aseguradores locales. Las condiciones de cobertura del seguro aquí obtenido puede presentar similitudes con el seguro P&I de los clubes del Grupo Internacional, pues es usual el reaseguro con estos clubes o con reaseguradoras que operan en riesgos marítimos. La propia interrelación de los actores existente en este mercado tan específico determina que, sin haber un régimen de coberturas único e inamovible de los seguros P&I, sí puede observarse prácticas comunes entre lo que cubre el seguro P&I “estándar” y las exclusiones de cobertura. Las condiciones particulares de cada contrato de seguro pueden establecer diferencias para cada asegurado.

El mercado se completa con el de riesgos de guerra y el de riesgos del transporte de sustancias nucleares, excluidos del seguro P&I estándar. Disponen de reglas específicas para el aseguramiento de la responsabilidad civil a que estos riesgos puedan dar lugar.

## **2. EL SEGURO P&I DE UN CLUB DEL GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I**

### **2.1. Los clubes de Protección e Indemnización del Grupo Internacional de Clubes P&I**

#### ***1º Ventajas del seguro P&I contratado con un club P&I***

Cada club P&I tiene personalidad jurídica propia y actúa realmente como asegurador frente al asegurado-mutualista. Las “reglas” (“*rules*”) de cada club, que detallan el condicionado general del seguro, utilizan el concepto “*association*” para referirse al club, pero es una reminiscencia de cuando los armadores se aseguraban



unos a otros<sup>2</sup>. En la actualidad, cada club es una mutua de seguros independiente, que se constituye de conformidad con el derecho nacional del país donde tiene su sede social, por lo que la singular forma societaria puede variar de uno a otro<sup>3</sup>, pero no así su naturaleza mutual, que es elemento definitorio de los clubes P&I.

Estas condiciones de mutualidad (y no necesariamente sus fondos propios, que suelen ser de menor cuantía), permiten a un club P&I firmar un contrato con un armador de un buque mercante por el cual se compromete a abonar a su asegurado todas las reclamaciones económicas recibidas dentro de los términos del contrato. Sin embargo, para la protección del club y de sus mutualistas, se fijan sumas aseguradas, en todo caso muy altas, para ciertos riesgos catastróficos en materia de contaminación de hidrocarburos y accidentes de buques de pasaje.

La doctrina ha señalado que no es fácil que los aseguradores comerciales puedan competir con las ventajas del régimen mutual de los clubes P&I y, aún menos, si están integrados en el Grupo Internacional<sup>4</sup>. Las principales razones se comentan a continuación.

1<sup>a</sup>. El aseguramiento en los clubes se realiza a “precio de coste<sup>5</sup>”. Significa que no se añade un porcentaje de beneficio comercial a favor del club P&I, pues no tiene ánimo de lucro<sup>6</sup>. Su finalidad es facilitar que sus mutualistas dispongan de un

---

<sup>2</sup> HILL, M. C.: *Los clubs...*, *op. cit.*, p. 56, señala que no es ya como en los iniciales tiempos de constitución de los británicos “*Hull Clubs*”, creados para evitar las primas excesivas de los seguros ordinarios y la insuficiencia de cobertura. En virtud de la *Bubble Act* de 1720, se prohibía el ejercicio societario del seguro privado y se atribuía el monopolio a favor de la “*Royal Exchange Association*” y de la “*London Assurance Corporation*”. En aquel entonces, estas circunstancias imponían que los miembros se asegurasen unos a otros a través de un seguro mutuo e integrados en una “*association*”, para distinguirlas de las “*proprietary companies*”.

<sup>3</sup> Por ejemplo, BRITANNIA P&I CLUB, *Annual Report and Financial Statements 20 February 2015*, p. 43, disponible en <http://www.britanniapandi.com/> (consultado el 15 de febrero de 2016), indica que está establecido y registrado en el Reino Unido como una “*company limited by guarantee*” y no tiene capital dividido en acciones (“*share capital*”).

<sup>4</sup> ROSE, F. D., *Marine Insurance: Law and Practice*, 2<sup>a</sup> ed., Lloyd’s of London Press, Londres, 2012, ap. 1.19.

<sup>5</sup> Así, INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, *Annual Report 2011-2012*, p. 5, disponible en <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2012/206> (consultado el 15 de febrero de 2016) y, en la doctrina, entre otros, COGHLIN, T., “*Shipowners’ liabilities fifty years on*”, en *J.M.L.C.*, vol. 22, núm. 2, 1991, p. 417.

<sup>6</sup> En UNCTAD, *Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo*, Naciones Unidas, Nueva York, 1982, pp. 8-9, entre otros.

seguro al mejor precio posible. Para ello, les exigen únicamente las cuotas que sean necesarias para cubrir las reclamaciones y el funcionamiento ordinario del club<sup>7</sup>. La adecuada gestión de los siniestros y de inversión de los fondos propios de cada club puede reducir el importe de las cuotas. Éste es un importante elemento de competencia entre los clubes integrados en el Grupo Internacional.

2ª. Los clubes P&I del Grupo Internacional cuentan con una gran diversificación del riesgo al existir tanto tonelaje registrado y de todo tipo de buques, principalmente mercantes. Ello les permite hacer economía de escala.

3ª. En algunos casos, el seguro P&I puede ser relativamente económico si se tiene en cuenta la amplia gama de riesgos cubiertos y la suma asegurada ilimitada o muy alta que ofrecen.

4ª. El mutualista es propietario del club P&I y, como tal, tiene derecho a participar en la toma de decisiones relevantes del club en la Asamblea de Miembros (“*general meeting*”). También puede participar en el Consejo de Administración (“*board of directors*”) si es elegido por la Asamblea<sup>8</sup>. El asegurado con una sociedad anónima de seguros carece de estos derechos societarios, salvo que a la condición de asegurado se añada la de socio o administrador de la sociedad anónima de seguros.

5ª. Como mutua especializada en riesgos marítimos, el club P&I conoce el ramo y está en disposición de ofrecer un servicio de gran utilidad en la prevención de siniestros. Por ejemplo, el suministro de información a través de la web del club o a los miembros sobre medidas de seguridad de los buques, información sobre

---

<sup>7</sup> Así, COGHLIN, T. G., “Protection & Indemnity Clubs”, en *Lloyd’s Maritime and Commercial Law and Quarterly*, 1984, p. 415. En SKULD, *An introduction to P&I insurance for mariners*, p. 15, disponible en [http://www.fd.unl.pt/docentes\\_docs/ma/wks\\_MA\\_16683.pdf](http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_16683.pdf) (consultado el 15 de febrero de 2016), se indica que la fórmula esencial de funcionamiento económico debe ser que “*las cuotas y primas recibidas en concepto de seguro, menos el importe de las primas abonadas para reasegurarse, debe ser igual al valor de las indemnizaciones pagadas, al valor de las indemnizaciones pendientes de pago y a los gastos de funcionamiento del club P&I*”.

<sup>8</sup> La gestión diaria del club se suele confiar, en cambio, a una empresa especializada (en DE LA RUE, C. y ANDERSON, C. B., “The role of the P&I Clubs in marine pollution incidents”, en *Tulane Law Review*, vol. 85, núms. 5 y 6, junio 2011, p. 1261 y COGHLIN, T. G., “Protection...”, *op. cit.*, p. 414). Por ejemplo, de acuerdo con los estatutos de funcionamiento del UK P&I Club, el gerente es la empresa Thomas Miller.

el estado de los puertos, estado actual de la piratería en Somalia, cursos para el personal, etc.

6ª. Los gerentes prestan labores de asesoramiento e información las veinticuatro horas del día, se facilitan sus teléfonos y el de los corresponsales en los diferentes puertos. Esto supone una cercanía al tráfico marítimo y una ayuda experta, con las que un asegurador comercial difícilmente puede competir<sup>9</sup>.

## **2º Desventajas de la mutualidad: incertidumbre económica sobre el precio final del seguro**

Como contrapartida a los beneficios del club P&I, el propietario, armador, operador o fletador del buque inscrito tiene incertidumbre financiera sobre el coste anual del seguro P&I<sup>10</sup>. Esto deriva de su condición de mutualista y de la mutualización de los riesgos comunes que los miembros del club P&I asumen.

El mutualista del club P&I no paga una prima de seguro en sentido estricto. Se obliga a contribuir al sostenimiento de los gastos y pérdidas del club P&I, a cambio de estar asegurado por dicho club<sup>11</sup>. La cuantificación económica de la contribución del mutualista es variable, pues depende de los resultados positivos o negativos de su club P&I, de los siniestros que haya de indemnizar, de la correcta gestión de los fondos y de otras variables. Es más, cuando su club P&I pertenece al Grupo Internacional de clubes P&I, en virtud de los contratos suscritos por estos, cada club asume obligaciones contractuales frente a los otros clubes. Por tanto, las cuotas del mutualista dependen también de los pagos que su club deba realizar a los otros clubes P&I. Cuando un club P&I se integra en el Grupo Internacional se obliga, en virtud del

---

<sup>9</sup> CLAVERO, M. F., *Clubs de P&I, op. cit.*, p. 168. Las reglas del seguro P&I aclaran que el club P&I no nombra agentes y no tiene contrato con los corresponsales cuyo nombre, dirección y teléfonos fijo y móvil se adjuntan a las reglas del club. Los corresponsales tienen acordado con el club P&I prestar asistencia a los miembros del club en base al sistema "caso por caso" (por ejemplo, *vid* las reglas de Britannia).

<sup>10</sup> En CHRISTODOU, D., "Protection & Indemnity Clubs and competition", en ANTAPASSIS, A., AHTNASSIOU, L. y ROSÆG, E. (eds.), *Competition and regulation in shipping related industries*, Martinus Nijhoff Publishers, Holanda, 2009, p. 320. CLAVERO, M. F., *Clubs de P&I, op. cit.*, p. 252, indica que la variabilidad del precio es la característica esencial del seguro mutuo.

<sup>11</sup> Más ampliamente, *vid* HAZELWOOD, J. y SEMARK, D., *P&I Clubs...*, *op. cit.*, cap. 8.

“pooling agreement” a hacer pagos, conforme a una fórmula acordada entre ellos, a favor del club que ha sufrido durante esa anualidad de seguro, un siniestro de importancia. Gracias al carácter mutualista, el club que deba hacer contribuciones podrá repercutir dichos pagos sobre sus mutualistas. En otras palabras, cuando el “Costa Concordia” o el “Prestige” generan reclamaciones de seguro multimillonarias, gracias a la solidaridad que encauza la mutualidad de seguros P&I, están soportadas por toda la industria naviera en sus cuotas.

Resulta así esencial que el club P&I haga provisiones que le permitan hacer frente a las reclamaciones de los miembros en los años siguientes a la terminación del período anual de seguro en que ocurrió el siniestro (reclamaciones pendientes, “outstanding claims”). Para ello, el club P&I tiene el derecho contractual a exigir cuotas suplementarias a los mutualistas asegurados en la correspondiente anualidad de seguro. Este derecho termina cuando el propio club P&I declara “cerrada” una determinada anualidad. Por tanto, el importe total de la cuota que habrá pagado el mutualista no se conoce hasta unos años después (entre dos y cuatro años normalmente)<sup>12</sup>. El club P&I puede hacer estimaciones de las cuotas suplementarias, pero algunas reglas de seguro aclaran que estas valoraciones no son vinculantes, es decir, no comportan renuncia del club a exigir las citadas cuotas.

En caso de impago de un mutualista, el resto de mutualistas deberá compensar esta falta, hasta el importe económico que sea necesario para el correcto funcionamiento del club y de sus compromisos de seguro<sup>13</sup>.

El seguro P&I de armador sigue siendo mayoritariamente concertado en términos de mutualidad. Sin embargo, esta enorme incertidumbre financiera vinculada a la condición de mutualista puede suponer una pérdida de clientela a favor de aseguradores comerciales que operan a prima fija<sup>14</sup>. No es de extrañar así que las reglas de los seguros P&I de los clubes del Grupo Internacional prevean la posibilidad de evitar los riesgos inherentes a la condición de mutualista (“call entry”) y obtener un

---

<sup>12</sup> En SKULD, *An introduction...*, *op. cit.*, p. 12.

<sup>13</sup> También en el mismo sentido, CHRISTOLODOU, D., “Protection...”, *op. cit.*, p. 318.

<sup>14</sup> Así, GÓNZÁLEZ HEVIA, R., “Los seguros de responsabilidad en el ámbito marítimo”, en SÁNCHEZ CALERO, F. (dir.), *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, Musini, 1994, p. 736.

seguro P&I a un coste o prima fija ("*fixed premium entry*"). Los estatutos de cada club deciden si se reconoce a este asegurado el derecho o no de asistir y votar en la asamblea general de socios y, si es así, el número de votos. De acuerdo con los informes anuales publicados por los clubes P&I, el asegurado a prima fija es mayoritariamente un fletador de buque ("*chartered tonnage*"), con un límite máximo de cobertura de 350 millones de dólares. Los propietarios y armadores de buques inscritos en el club P&I se registran en su mayor parte en las condiciones mutuales arriba comentadas ("*mutual terms entry*").

### **3º Los clubes P&I del Grupo Internacional**

Algunos de los principales clubes P&I, en cuanto a su negocio, están integrados en el Grupo Internacional. Hay otros clubes P&I que, de momento, siguen operando en el mercado alternativo, aunque puedan tener relaciones contractuales con clubes del mismo, por ejemplo, siendo reasegurados por estos.

El Grupo Internacional de Clubes P&I es una asociación de clubes P&I que tiene su antecedente en el "*London Group*" de 1899, constituido entre seis clubes P&I del Reino Unido. Desde entonces, nuevos clubes se han adherido al mismo y otros han dejado de ser miembros. Ahora ha devenido internacional con la integración de clubes de otros países<sup>15</sup>. Este proceso de ampliación vino precedido por acuerdos de reaseguro de estos clubes no británicos con clubes que formaban parte del "*London Group*" y como forma de disfrutar de las ventajas del Grupo Internacional. Posteriormente, algunos de estos clubes se han integrado como miembros de pleno derecho del Grupo Internacional de Clubes P&I. Así, en 1981 fueron admitidos los clubes P&I de Noruega y Suecia; luego el club P&I de Japón y, por último, el club P&I de Estados Unidos de Norteamérica<sup>16</sup>.

Como se ha dicho, hoy los clubes P&I del Grupo Internacional son trece, teniendo en cuenta la matriz y filiales como un único grupo de sociedades<sup>17</sup>. El propio Grupo

<sup>15</sup> Así, DE LA RUE, C. y ANDERSON, C. B., "*The role...*, *op. cit.*, pp. 1263-1266; COGHLIN, T. G., "*Protection...*, *op. cit.*, pp. 413-414 y CHRISTOLODOU, D., "*Protection...*, *op. cit.*, p. 320.

<sup>16</sup> En este sentido, HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D.: *Clubs...*, *op. cit.*, cap. 24, aps. 3, 4 y 5.

<sup>17</sup> En <http://www.igpandi.org>. Se trata de American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc. (con el nombre comercial "The American Club"); Assuranceforeningen

estima que los trece clubes P&I miembros de la asociación aseguran en su conjunto aproximadamente al 90% del tonelaje mundial de los buques dedicados al transporte internacional<sup>18</sup>. El 10% restante no asegurado en clubes P&I correspondería al 50% en número de buques, ya que los no inscritos en uno de los clubes del Grupo Internacional suelen ser más pequeños<sup>19</sup>. La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)<sup>20</sup>, en un estudio realizado en 2004, señaló que aproximadamente el 82% de buques mercantes transatlánticos, representativos de cerca del 90% del tonelaje mundial, estaban inscritos en alguno de los clubs P&I que son miembros del Grupo Internacional de Clubes P&I. En este estudio de la OCDE no se tuvieron en cuenta los buques de menos de 2.000 toneladas de arqueo bruto. Por tanto, el control del mercado es esencialmente de los buques mercantes y, de entre estos, los de mayor tamaño. La OCDE añade que su predominio en el mercado asegurador de petroleros es incluso mayor, pues cerca del 97% de buques petroleros estarían asegurados con clubes P&I del Grupo Internacional<sup>21</sup>.

Faltan, con todo, estadísticas oficiales sobre el mercado asegurador y reasegurador de riesgos de responsabilidad civil derivada de la navegación de un buque. La Organización Marítima Internacional podría llevar a cabo esta tarea, por sus

---

Skuld ("Skuld"); Gard P&I (Bermuda) Limited ("Gard"); The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited ("Britannia"); The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association ("Japan P&I Club"); The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited ("The London P&I Club"); The North of England Protecting and Indemnity Association Limited ("North"); The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (en adelante, "Shipowners"); The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited ("The Standard"); The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited ("Steamship Mutual"); The Swedish Club; United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited ("UK P&I Club"); y, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) ("West of England").

<sup>18</sup> En <http://www.igpandi.org/> (consultada el 15 de febrero de 2016).

<sup>19</sup> BENNETT, P., "Mutual Risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance", en *Marine Policy*, núm. 25, 2001, p. 19.

<sup>20</sup> OCDE, *The removal of insurance from substandard shipping*, Junio 2004, p. 19, disponible en <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/32144381.pdf>, consultado el 15 de febrero de 2016.

<sup>21</sup> De acuerdo con los datos de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), *Empresas navieras 2015*, en [anave.es](http://anave.es) (consultada el 2 de octubre de 2015), que publica los buques petroleros matriculados en España, y en Equasis.org, donde puede consultarse el nombre del asegurador, a 16 de febrero de 2016, los petroleros de bandera española de transporte de crudo ("dirty tanker"), y los buques de transporte de productos del petróleo ("clean tanker"), están asegurados por Clubs P&I integrados en el Grupo Internacional de P&I Clubs, como North of England, Britannia, o Gard.

condiciones de neutralidad, experiencia y conocimiento del sector marítimo. A falta de tales estadísticas, el análisis de la web equasis.org, del Memorando de París sobre el control del Estado de puerto, aclara la preponderancia cierta de los clubes P&I del Grupo Internacional entre los buques mercantes. Por ejemplo, la mayor parte de los buques mercantes operados por navieros españoles constan como inscritos en alguno de los clubes P&I miembros del Grupo Internacional. Algunos otros no constan como asegurados en ningún club.

El liderazgo en el aseguramiento sobre los buques mercantes en la navegación internacional permite sumas multimillonarias en cuotas y primas de seguro<sup>22</sup> y una gran diversificación del riesgo al existir tanto tonelaje registrado y de todo tipo de buques, principalmente mercantes (petroleros, quimiqueros, gaseros, portacontenedores, carga seca, carga general, pasajeros, etc.). También aseguran en mucha menor medida embarcaciones portuarias, buques pesqueros y yates. Sin perjuicio de que cada club pueda tener su principal mercado en un ámbito regional (Asia, Europa, etc.), los buques que tienen inscritos no se limitan exclusivamente a los del país originario o de gestión del club<sup>23</sup>.

El Grupo Internacional coordina la mutualización de riesgos de seguros P&I de los clubes P&I, sin ser una mutua. El Grupo Internacional no cobra primas a los armadores y operadores de un buque, ni paga indemnizaciones. El Grupo Internacional tampoco es una reaseguradora de los riesgos de los clubes P&I que son miembros. Sólo facilita la contratación colectiva de los reaseguros de los que son parte cada uno de los clubes P&I miembros. Además, asume la representación colectiva de estos clubes en organismos públicos y privados.

---

<sup>22</sup> Por ejemplo, de acuerdo con los informes anuales del período 2010-2011, la suma total aproximada de primas y cuotas de los clubs P&I del Grupo Internacional en este ejercicio social fue de 3.225 millones de dólares estadounidenses. Los informes anuales de los trece clubes están disponibles públicamente, donde puede encontrarse información sobre el tonelaje inscrito, primas percibidas, reclamaciones recibidas, beneficios, importe de las reservas y otra información económica de gran interés a efectos de solvencia. Los enlaces de cada uno pueden consultarse en la página web del Grupo Internacional (<http://www.igpandi.org>).

<sup>23</sup> Sobre la creación de los clubes ingleses, escandinavos, norteamericano y japonés, *Vid* ampliamente HILL PRADOS, M. C., *Los clubs...*, *op. cit.*, p. 222 y CLAVERO TERNERO, M. F., *Clubs P&I...*, *op. cit.*, p. 85.

## **2.2. Coberturas y condiciones básicas del seguro P&I estándar de armador**

### ***1º Función en el mercado de riesgos marítimos***

El seguro P&I es, junto con el seguro de buques, de usual contratación por parte de los armadores de buques mercantes. El seguro P&I puede ser contratado también por personas distintas de los armadores, como fletadores de buques por las responsabilidades asumidas bajo esta condición, por ejemplo, como transportistas contractuales frente a terceros. El seguro P&I también puede ser contratado en relación a buques distintos de los mercantes, como pesqueros, embarcaciones de recreo o de puerto.

El seguro P&I es de naturaleza multirriesgo: responsabilidad civil, gastos y pagos extraordinarios. Sus coberturas de responsabilidad civil permiten, con un sólo seguro, disponer de un amplio rango de coberturas obligatorias y voluntarias de responsabilidad civil. Por ejemplo, un buque de carga con un seguro P&I cumple con la cobertura obligatoria impuesta por el Convenio Bunkers 2001 en caso de contaminación por hidrocarburos procedente de combustible y, con el mismo producto, cubre riesgos de contratación voluntaria, como la responsabilidad civil por daños o pérdida de la mercancía a bordo.

Además, con el mismo producto y adicionalmente a las responsabilidades civiles, el asegurado obtiene un amplio rango de coberturas de distinta naturaleza, incluyendo gastos imprevistos derivados de la navegación o explotación mercantil de un buque. Por ejemplo, costes para salvar vidas humanas en el mar, por cuarentena, e incluso por haber abonado ciertas multas administrativas. En conclusión, el elemento común es la pluralidad de riesgos cubiertos, asegurándose la responsabilidad del armador/fletador, costes y otros gastos relacionados con el buque asegurado, ocurridos durante el período de seguro y en conexión con la operación del buque.

Como se ha adelantado, no existe un régimen idéntico de coberturas para todos los aseguradores de seguros P&I, si bien la práctica revela una notable uniformidad en cuanto a la cobertura de mercantes. Estas coberturas típicas del seguro P&I proceden en la actualidad de la práctica seguida en el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I, que pactan las condiciones esenciales de cobertura



que, cada uno por separado, ofrece a sus clientes. Este acuerdo en el seno del Grupo Internacional no obsta a que compitan entre ellos, ofreciendo en las coberturas aceptadas una mayor o menor protección. En todo caso, si no hay acuerdo mayoritario entre los trece clubes, cada uno no podrá ampliar a coberturas de seguro P&I no aceptadas por los otros clubes, bajo riesgo de quedar excluido de los beneficios del “*pooling agreement*”. Por ejemplo, recientemente, el Grupo de Clubes P&I se negó a cambiar el seguro P&I estándar para dar cabida a la cobertura de terrorismo a los efectos de cumplir con el Convenio de Atenas 2002. Ante esta negativa, se han creado aseguradores *ad hoc* o se ha debido recurrir al mercado de seguros de guerra, pues esta cobertura no es ofrecida por el seguro P&I “estándar”.

Tradicionalmente, las reglas de los clubes P&I distinguían entre riesgos de “protección” e “indemnización”. El nombre del seguro todavía mantiene esta doble acepción. Sin embargo, nunca fue clara la diferencia entre unos y otros. Las reglas de seguro actuales optan por enumerar los riesgos cubiertos bajo una categoría única de “riesgos P&I”, para diferenciarlos de otros posibles seguros que ofrezca cada club<sup>24</sup>.

El seguro P&I estándar que ofrecen actualmente los clubes P&I es, desde su creación a mediados del siglo XIX en Inglaterra, un producto cambiante que, progresivamente, ha aumentado su rango de coberturas<sup>25</sup>. La finalidad ha sido adaptarse a las necesidades que tiene la industria armadora de buques, especialmente mercantes, al tiempo que les evita buscar alternativas. Esta flexibilidad ha permitido ofrecer un seguro único y general para una pluralidad de riesgos que se actualizan y cambian. Además, la introducción de seguros obligatorios tiene, a veces, su precedente en coberturas al uso de carácter voluntario. Hay varios ejemplos recientes de ello. Por ejemplo, cuando entren en vigor las enmiendas de 2014 al Convenio de trabajo marítimo de 2006 y el armador deba aportar una “garantía financiera” (que en principio

---

<sup>24</sup> Normalmente, los clubes P&I suelen ofrecer también otro seguro de defensa jurídica para reclamaciones distintas del seguro P&I. En ocasiones, se denomina seguro FD&D (“*Freight, Defence and Demurrage*”). Algunos clubes P&I del Grupo Internacional también ofrecen coberturas de responsabilidades civiles a plataformas marítimas, como Gard. Estos seguros y otros que libremente puedan ofrecer los clubes (como seguros de buques) son independientes y distintos del seguro P&I y no participan del “*pooling agreement*”, ni del reaseguro colectivo.

<sup>25</sup> HILL, M. C., *Los clubs...*, *op. cit.*, p. 187, destaca la flexibilidad de los clubes P&I para ampliar sus coberturas acorde con las nuevas necesidades y riesgos asumidos por sus navieros mutualistas.

será un certificado del club P&I) conforme tiene cobertura de los gastos por reparación en caso de abandono de marineros o en caso de muerte o incapacidad de marineros. Éste es ya el principal dispendio económico de los clubes, pues antes de que sea obligatorio, el seguro P&I ya lo cubre. Asimismo, cuando la Unión Europea decidió mediante Directiva 2009/20/CE implementar el seguro obligatorio para todos los buques de más de 300 toneladas de arqueo bruto y exigir un límite de indemnización del Convenio LLMC 1976/1996 y no otro inferior; el Grupo Internacional emitió un comunicado para manifestar que el seguro P&I ofrecido por cada uno de sus clubes miembros era suficiente para cubrir todas las reclamaciones sujetas a limitación. Por tanto, sus clientes no necesitaban contratar seguros diferentes al seguro P&I.

### **2º Complementariedad al seguro de cascos**

El seguro P&I estándar ofrecido por los clubes P&I del Grupo Internacional está redactado como seguro complementario de responsabilidad civil al seguro de casco y máquinas. Parte del uso y costumbre propio de la industria armadora de contar con dos seguros:

- 1º) El seguro de buques para daños propios y otras coberturas adicionales de distinta naturaleza, y;
- 2º) Como “complementario”, el seguro P&I para daños a terceros, gastos y pagos relacionados con la operación de buque.

Esta complementariedad supone que el seguro P&I ofrece coberturas adicionales no cubiertas por el seguro de buques. Es la regla conocida como “de otro seguro”, recogida invariablemente en los seguros P&I<sup>26</sup>. En su virtud, el club no asegura ninguna responsabilidad, coste o gasto respecto de los cuales el asegurado estaría cubierto si el buque inscrito en el club P&I estuviese totalmente asegurado bajo unas condiciones que el club considera óptimas. En concreto, por la propia influencia de la práctica de seguros marítimos de Londres, las reglas de seguros P&I de los clubes P&I del Grupo Internacional exigen pólizas de casco y máquinas

---

<sup>26</sup> Así, CLAVERO, M. F., *Clubs de P&I*, op. cit., p. 349.

en condiciones no menos amplias que las de la “*Lloyd’s Marine Policy MAR form 1/1/1982*”, más las “*Institute Time Clauses Hulls 1/10/1983*”<sup>27</sup>. Se podrá optar por otras condiciones del mercado, pero las coberturas mínimas han de ser las del mercado londinense. Bajo estas condiciones inglesas del seguro de buques, el asegurador de buques no solo cubre daños al propio buque, cubre también riesgos de distinta naturaleza<sup>28</sup>:

- 1) Las  $\frac{3}{4}$  partes de las sumas que el propietario haya pagado a otra persona en caso de abordaje con otro buque a él imputable (el club P&I puede reembolsar el  $\frac{1}{4}$  restante)<sup>29</sup>;
- 2) El precio de salvamento del buque asegurado (excluido de cobertura en el seguro P&I).
- 3) La contribución en avería gruesa que corresponda al buque asegurado (excluido de cobertura en el seguro P&I)<sup>30</sup>.

La finalidad de este doble seguro, casco y P&I, es ofrecer una cobertura lo más amplia posible al propietario o armador, pero siempre incompleta pues hay riesgos excluidos que requerirán, si se necesita, otro contrato de seguro adicional o una

---

<sup>27</sup> Más ampliamente, *vid* BASTERRETXE, I., *Práctica del seguro de buques*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, pp. 70 a 84 y 86 a 96, y bibliografía aquí citada. RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., *Derecho...*, *op. cit.*, p. 130, indica que estas condiciones inglesas “*han alcanzado, no obstante su base nacional, una aceptación y rango internacional*”. GABALDÓN, J. L., *Curso...*, *op. cit.*, p. 815, señala que las condiciones generales inglesas “*International Hull Clauses*”, aprobadas por el “*Institute of Underwriters Association*” el 1 de noviembre de 2003 (IHC/IUA/2003) “ *fueron publicadas con el objeto de sustituir a las anteriores “Institute Time Clauses Hulls” (ITCH), versiones de 1983, 1995 y 2002, a las que aventajan en claridad y en determinados aspectos de la cobertura ofrecida, aproximándose, en parte, a la práctica aseguradora noruega*”.

<sup>28</sup> RUIZ SOROA, J. M., ARRANZ DE DIEGO, A. y ZABALETA, S., *Manual de derecho del seguro marítimo*, Escuela de Administración Pública del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1993, p. 60 y LINAZA LACALLE, J., “*La acción directa en el seguro de protección e indemnización*”, en *La Ley*, núm. 5890, edición de 11 de noviembre de 2003, p. 5, destacan la naturaleza “*mixta*” (cosas y responsabilidad civil) del seguro de cascos.

<sup>29</sup> En particular, para el abordaje, el seguro P&I estándar dispone que el club se obliga a reembolsar al mutualista  $\frac{1}{4}$  parte de responsabilidad que no comprende el seguro de casco y máquinas de la Lloyd’s en caso de abordaje culpable o bien, si se pacta, una cobertura total u otra fracción.

<sup>30</sup> Respecto al precio del salvamento y a la avería gruesa, el seguro P&I estándar añade que el club P&I no paga ninguna cuantía en concepto de avería gruesa o premio de salvamento que adeude el buque asegurado y que habría de reembolsarse conforme al seguro de casco y máquina.

cobertura adicional a las pólizas contratadas, como ocurre con los riesgos de guerra y terrorismo.

### **3º Coberturas y exclusiones del seguro estándar de armador**

El seguro P&I estándar de armador (“*owner’s entry*”) es el más completo, al menos por comparación con el seguro P&I de fletador (“*charterer’s entry*”), más restringido en coberturas pues menores son sus responsabilidades.

En la práctica de los seguros P&I, el propietario registral del buque, el arrendatario a casco desnudo o el operador del buque pueden contratar el seguro P&I en su condición de “propietarios”. Se denomina “*owner’s entry*”, pero como no se restringe a la titularidad dominical, sino al control de la operación del barco, creemos que puede traducirse en castellano como “entrada de armador”. En esta cobertura suele incluirse cualquier persona o empresa afiliada o asociada con el asegurado. Ello sin necesidad de ser expresamente identificados en el certificado de entrada que acredita la existencia y validez del seguro P&I. El caso más habitual sería la cobertura de todas las empresas filiales que puede tener, por ejemplo, el armador que tiene inscrito un buque en un club P&I<sup>31</sup>.

Menos usual es que el seguro P&I del armador del buque cubra, si lo acepta el club P&I, también al fletador o fletadores del mismo. Si es así, debe hacerse constar en el certificado de entrada del buque.

Del análisis de las reglas de los clubes P&I del Grupo Internacional se deducen ciertas categorías comunes en todos ellos, en lo que denominaremos en adelante “seguro P&I estándar”. Con todo, el tenor de las condiciones generales no es idéntico y dentro de una misma cobertura (por ejemplo, responsabilidad civil por colisión o daños a mercancías a bordo), subsisten diferencias entre uno y otro club.

El seguro de armador P&I ofrece la cobertura de las siguientes categorías generales de riesgos:

---

<sup>31</sup> También CLAVERO TERNERO, M. F., *Clubs de P&I*, *op. cit.*, p. 227.

- 1) Responsabilidad civil del armador en relación con la dotación del buque. En la práctica, esta cobertura supone uno de los principales desembolsos para los clubes P&I, pues con la difusión de las banderas de conveniencia entre los buques mercantes y la ausencia o insuficiencia de Seguridad Social, es el club P&I muchas veces la única garantía de la que disponen los marineros. Con todo, el seguro P&I cubre la responsabilidad civil, no los accidentes, por lo que la reclamación puede quedar dificultada si no hay responsabilidad civil del armador. Las citadas enmiendas de 2014 al Convenio de trabajo marítimo de 2006 convertirán en obligatorias algunas coberturas con las que los clubes P&I ya están familiarizados (por ejemplo, daños por muerte o incapacidad), pero obligarán a cubrir otros ajenos al propio funcionamiento del seguro P&I, singularmente, el pago de salarios pendientes.
- 2) Responsabilidad en relación con los pasajeros. El seguro P&I es el medio utilizado para la cobertura de los *ferrys* y buques de crucero. El riesgo potencial es de tal importancia que la Unión Europea decidió anticipar la aplicación en Europa del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, pactado en el seno de la Organización Marítima Internacional, para imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil hasta determinados límites. Por ejemplo, son los clubes P&I del Grupo Internacional quienes aseguran la mayor parte de buques de crucero dedicados al transporte internacional, en solitario o en coaseguro entre ellos.
- 3) Responsabilidad por lesiones o muerte de otras personas no marineros ni pasajeros a bordo.
- 4) Gastos de desvío.
- 5) Gastos relacionados con polizones, refugiados y personas salvadas en el mar.
- 6) Pago de sumas legalmente debidas a terceros por el salvamento de vidas o intento de salvamento de una persona en o desde el buque.
- 7) Responsabilidad por la mercancía transportada a bordo del buque inscrito en el club P&I. Esta reclamación es denominada en inglés "*cargo claims*" y "en castellano" reclamaciones de carga. Constituye una de las de mayor frecuencia y se

plantea contra el armador o fletador asegurado en un club P&I. A pesar de que las reglas del seguro P&I no contienen ninguna suma asegurada al respecto, el asegurado, con la defensa jurídica del club, opondrá los límites especiales previstos en las Reglas de La Haya-Visby<sup>32</sup> u otra normativa que sea de aplicación. Si tales límites no fuesen respetados por el tribunal que conozca de la reclamación, y el asegurado ha de hacer frente al pago íntegro del valor de las mercancías, podrá exigir el reembolso a su club, con deducción de ciertas franquicias.

- 8) Pago de daños a terceros en caso de colisión del buque asegurado. Siempre y cuando esta responsabilidad no esté cubierta por el seguro de buques (incluyendo sólo ¼ de la responsabilidad no cubierta por el seguro de casco y máquinas o la totalidad de la misma u otra fracción acordada con el P&I).
- 9) Daños a objetos fijos o flotantes. Si no está cubierto por el seguro de casco y máquinas, o en aquella parte que supere la suma asegurada del seguro de casco y máquinas.
- 10) Responsabilidad por contaminación. Sin distinguir la fuente de la contaminación, si bien se fija el citado límite de 1.000 millones de dólares para el tipo que contaminación que se ha demostrado en la práctica como la que da lugar a siniestros más importantes: la contaminación procedente de hidrocarburos. Esta cobertura general permite cumplir con el seguro obligatorio del CRC 1992 o del Convenio Bunkers 2001, según el buque inscrito en el club P&I sea un petrolero o no. Asimismo, también puede cubrir responsabilidad por contaminación de otras fuentes, como otras sustancias contaminantes y potencialmente peligrosas. Aunque el Convenio HNS de 1996 no ha entrado en vigor, ni probablemente lo hará nunca (no tiene ninguna ratificación en febrero de 2016), las normas nacionales pueden imponer un seguro obligatorio para cubrir la responsabilidad civil por contaminación distinta de hidrocarburos, como en el caso español, la ley de responsabilidad medioambiental de 2007. Sin embargo, tampoco este seguro está en vigor, pues depende del desarrollo reglamentario que fije sus condiciones.

---

<sup>32</sup> Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 25 de agosto de 1924, según modificaciones de Protocolos de 1968 y 1979 ("Reglas de La Haya-Visby").

- 11) Responsabilidad por obstrucción y remoción de buque o pecio. El vigente Convenio de Nairobi de 2007, no en vigor todavía en España, impone un seguro obligatorio para hacer frente a estas operaciones. En la práctica, lo cubre el seguro P&I estándar. Para verificar cómo se aplica nacionalmente, el Grupo Internacional de Clubes P&I está llevando a cabo acuerdos de cooperación con algunos Gobiernos de los Estados parte del Convenio de Nairobi.
- 12) Avería gruesa a que tiene derecho el asegurado. En cambio, cuando son cantidades en avería gruesa que debe el asegurado, están cubiertas por el seguro de buques y excluidas en principio del seguro P&I.
- 13) Pago del precio del salvamento a que tenga derecho el asegurado. Igual que el apartado anterior, si se trata de deudas del asegurado en concepto de salvamento frente a terceros, estas cantidades corren a cargo del asegurador de buques, no como regla general del club P&I.
- 14) Gastos y responsabilidades por remolque portuario o de transporte del buque.
- 15) Costes de defensa jurídica, relacionadas con reclamaciones de coberturas dentro del seguro P&I. No cubre, en cambio, la defensa jurídica frente a otras reclamaciones, como las habituales reclamaciones de demoras en fletamentos, que pueden ser objeto de un seguro distinto con el propio club P&I.
- 16) Gastos de investigación.
- 17) Costes de las medidas para prevenir o minimizar daños.
- 18) Multas aduaneras, inmigración, descarga de hidrocarburos, contrabando y otras que decida el Club.
- 19) Gastos de desinfección.
- 20) Pago del valor venal del buque por el Club, por orden judicial de confiscación por incumplir normas o usos aduaneros, siempre y cuando quede claro que el asegurado hizo lo posible para no incumplirlo.

Esta cobertura estándar de armador puede ser excluida, modificada, limitada o alterada por términos especiales acordados por escrito entre el armador y los gerentes del club P&I<sup>33</sup>. Asimismo, la regla denominada “*omnibus*” otorga al club la posibilidad de indemnizar al asegurado incluso por riesgos no cubiertos por las reglas. La condición es que entren dentro del objetivo de cobertura del club y no estén expresamente excluidos<sup>34</sup>. Tiene su explicación en la naturaleza mutua del club P&I, en que el reclamante es también propietario de la mutua.

En cambio, el seguro P&I estándar ofrecido por los clubes P&I del Grupo Internacional no cubre el dolo del asegurado, ni los riesgos de guerra y terrorismo.

El seguro P&I de los clubes P&I del Grupo Internacional ofrece como regla general una cobertura ilimitada para el seguro de armador. Solo para determinadas reclamaciones los clubs P&I del Grupo Internacional fijan unas sumas aseguradas concretas, que en todo caso son muy altas<sup>35</sup>: 1.000 millones de dólares para contaminación por hidrocarburos; 2.000 millones de dólares por daños personales a pasajeros; y 3.000 millones de dólares para daños personales a pasajeros y marineros.

Naturalmente, los clubes P&I confían en que su asegurado se beneficie de los límites de responsabilidad del Convenio LLMC 1976/1996 u otra norma específica que resulte de aplicación, como el CRC 1992 para la contaminación de hidrocarburos por petroleros. Sin embargo, el club P&I asume el riesgo de que tales límites de responsabilidad no sean judicialmente aplicados y el asegurado deba hacer frente a reclamaciones de mayor cuantía. La gestión del siniestro y, en su caso, del litigio, resulta esencial. El club se reserva la defensa jurídica frente a las reclamaciones y se asegura de que se realizan los pagos<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> HAZELWOOD, J. y SEMARK, D., *P&I Clubs...*, *op. cit.*, ap. 9.5, señalan que no hay obligación de tener cobertura contra todos los riesgos cubiertos en las reglas de los clubs. Cabe negociar qué riesgos están incluidos.

<sup>34</sup> En COGHLIN, T. G., “Protection...”, *op. cit.*, p. 411.

<sup>35</sup> Así, *vid* CLAVERO TERNERO, M. F., “Novedades recientes en el seguro P&I”, en De Eizaguirre, J. M. (coord.): *IV Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, San Sebastián, 1997, p. 414.

<sup>36</sup> Así, en SKULD, *An introduction...*, *op. cit.*, p. 7.



El club P&I puede aceptar que el seguro P&I del armador del buque cubra también al fletador o fletadores del mismo, en cuyo caso, como se ha adelantado, en el certificado de entrada del buque se incluirá expresamente una cláusula de cobertura del fletador<sup>37</sup>. Otra opción es que el armador del buque y el fletador del mismo buque contraten los seguros P&I separadamente y por su respectivo interés asegurable, como armador o como fletador<sup>38</sup>, de modo que ambos sean miembros del mismo o diferente club P&I. Es habitual, en efecto, que el fletador del buque celebre contratos de seguros P&I por su respectivo interés asegurado ("*charterer's entry*"). Este seguro P&I presenta varias especialidades. La más importante es la existencia de unas coberturas más limitadas en atención a que no es el armador del buque fletado. Sin embargo, puede asumir personalmente responsabilidad civil frente a terceros como cargadores de las mercancías cuando el fletador sea transportista con sus propios conocimientos de embarque o con póliza de fletamento. Bajo ciertas jurisdicciones, como California, Alaska o Japón, el fletador también puede ser responsable de los daños por contaminación marítima del buque fletado. Como transportista, ciertas multas pueden recaer sobre el fletador. Asimismo, el fletador asume responsabilidad civil de indemnizar al fletante, en casos como enviar el buque a puerto inseguro, por el transporte de mercancías peligrosas, por el suministro de combustible distinto al pactado o daños al buque<sup>39</sup>. Existen clubes P&I específicamente dedicados a la cobertura de los limitados riesgos vinculados a la condición de fletador por daños a la mercancía, al buque y por otros riesgos P&I.

#### **4º Documentación del seguro P&I**

Los clubes P&I conservan en la actualidad una forma acreditativa de la existencia del seguro que se diferencia de los aseguradores comerciales<sup>40</sup>; no entregan una póliza de seguros. Para probar que un determinado buque está inscrito en un singular club P&I, el armador o fletador dispone de un certificado de entrada ("*certificate of entry*"), emitido por el club, conforme al cual se acredita documentalmente que

<sup>37</sup> HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D., *Clubs P&I...*, *op. cit.*, ap. 6.67.

<sup>38</sup> Al respecto, *vid* FERRARINI, S., "L'assicurazione della charterers's liability", en *Assicurazioni*, julio-agosto 1988, fasc. 4, 1988, pp. 234-246.

<sup>39</sup> UK P&I CLUB, "What are the key charterers' risks?", en [http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/Newsletters/Charterers.pdf](http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Newsletters/Charterers.pdf) [consultada el 15 de febrero de 2016].

<sup>40</sup> En COGHLIN, T. G.: "Protection...", *op. cit.*, p. 413.

*el buque está registrado en el club P&I ("entered vessel"). El certificado de entrada es prueba concluyente y vinculante de la existencia del contrato de seguro P&I. El certificado de entrada no equivale por sí solo a ningún reconocimiento de solidaridad o garantía del club sobre su asegurado.*

En la práctica, las reglas de algunos clubs P&I detallan el contenido del certificado. Por ejemplo, las reglas del Britannia P&I Club disponen que el certificado de entrada ha de identificar:

- 1) El nombre del asegurado y el tipo de interés en ese buque (propietario, arrendatario a casco desnudo, fletador, etc.).
- 2) El nombre, si es distinto, del propietario registral.
- 3) Los riesgos contra los cuales el buque está asegurado en el club y la cantidad de cualquier franquicia o retención a soportar por el asegurado.
- 4) La fecha en que la entrada en el club comienza.
- 5) La totalidad del tonelaje del buque y, en su caso, el tonelaje inscrito en el club P&I<sup>41</sup>.
- 6) Cualquier término especial relativo a la contribución a cargo del mutualista asegurado y la moneda en que las contribuciones deben calcularse.
- 7) Cualquier limitación de cobertura no detallada en las reglas. En el certificado de entrada del armador o fletador del buque se pueden añadir cláusulas especiales, por ejemplo, si es un petrolero y tiene cubiertos los viajes a Estados Unidos de Norteamérica o si el fletador está coasegurado con el mismo seguro P&I.

---

<sup>41</sup> Un mismo buque puede estar inscrito en dos o más clubs P&I, de modo que en caso de siniestro, el armador reclamará a cada uno la indemnización que corresponda en función del número de toneladas inscritas en cada uno de los clubs. Este sistema es adecuado frente a grandes riesgos, como el citado seguro P&I de buques de crucero.

*El certificado de entrada se completa con las reglas y estatutos del club P&I emisor del certificado<sup>42</sup>, disponibles públicamente en internet. El club P&I emitirá un suplemento (“endorsement note” o “endorsement slip”) si varían los términos y condiciones del contrato. El suplemento ha de declarar los términos de la variación y la fecha en que es efectiva.*

Distinta del certificado de entrada y de su eventual suplemento, que se emite para todos los buques inscritos por razón de su aseguramiento en el concreto club P&I, es la denominada tarjeta azul (“blue card”). Tiene la especialidad de que, 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 del tercero, 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 el Convenio CRC 1992, en el Convenio Bunkers 2001 y en el Convenio de Atenas 2002. Con la tarjeta azul emitida respectivamente a favor del buque petrolero (CRC 1992), del buque no petrolero (Bunkers 2001) y del buque de pasaje (dos tarjetas azules, una por Bunkers 2001 y otra por Convenio de Atenas 2002), el asegurado puede solicitar normalmente al Estado de pabellón del buque, o a otro Estado parte del respectivo Convenio, la emisión del certificado administrativo que acredita, respectivamente, la existencia y validez del seguro requerido en el Convenio CRC 1992, en el Convenio Bunkers 2001 o en el Convenio de Atenas 2002. Estos certificados estatales son necesarios para que los buques petroleros, no petroleros o de pasaje puedan entrar en puertos de Estados parte de estos convenios. Al igual que la emisión de la tarjeta azul a cargo de cada singular club P&I, este proceso de certificación se ha de repetir cada año, pues el seguro P&I es anual, lo que supone una carga administrativa, a cambio de cuyo servicio público hay que abonar una tasa al Estado<sup>43</sup>.

La duración del seguro P&I contratado con un club P&I del Grupo Internacional es anual. El club P&I emite un nuevo certificado de entrada para cada anualidad de seguro. La práctica habitual es que la entrada de un buque y su seguro P&I comienza a las 12:00 GMT (tiempo medio de Greenwich) de la fecha en que la entrada es

---

<sup>42</sup> En TILLEY, M., “Protection and indemnity club rules and direct actions by third parties”, en *J.M.L.C.*, vol. 17, fasc. 3, 1986, p. 428.

<sup>43</sup> Disp. adic. 13ª TRLPEMM, según enmienda de la Ley de navegación marítima, así como Disposición adicional 34ª LNM.

aceptada y continúa hasta las 12:00 GMT del siguiente 20 de febrero, renovándose anualmente, salvo que cese la cobertura o la entrada del buque<sup>44</sup>. El buque inscrito está así continuamente asegurado contra los riesgos P&I. Por tanto, la solicitud de seguro P&I puede ser admitida en cualquier momento del año natural y así iniciar la cobertura aseguradora. Sin embargo, salvo pacto en contrario, el contrato termina igualmente el 20 de febrero. Este sistema uniformiza las anualidades de seguro para todos los asegurados. Es esencial para conocer quién era miembro del club P&I en una anualidad de seguro concreta, a efectos de serle exigible cuotas mutuales suplementarias. Asimismo, sin acuerdo de los gerentes del Club P&I, no cabe dar de baja el buque en una fecha distinta al 20 de febrero.

### **2.3. El seguro P&I como un seguro de responsabilidad civil de indemnización efectiva o de reembolso. La regla del pago previo y la negativa a admitir la acción directa, con las excepciones normativas**

Nuestro Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, sintetiza con magistral concisión el funcionamiento del seguro P&I estándar en la sentencia de 14 de enero de 2016, en el caso “Prestige”: *“En este tipo de seguro, el riesgo asegurado es la responsabilidad que genera el daño que se pueda causar a tercero, en el sentido de que satisfacen aquella indemnización que ya se ha tenido que pagar al tercero, respecto al que no contemplan acción directa, con el devastador efecto que ello supone para los perjudicados. Es un seguro de indemnización efectiva, que cubre al asegurado el quebranto patrimonial sufrido por haber indemnizado al tercero*<sup>45</sup>”. La Sala de lo Civil, singularmente con sentencia de 3 de julio de 2003, en el caso “Seabank”, mantenía también que el Club P&I es un asegurador de responsabilidad civil, aunque también ha admitido la especialidad de su configuración como *“un seguro de indemnización efectiva*<sup>46</sup>”.

<sup>44</sup> Vid por ejemplo regla 11.4 SKULD (SKULD: 2016 P&I Rules, en <http://www.skuld.com>, consultada el 15 de febrero de 2016). Para uniformizar las coberturas en todo el mundo, por ejemplo, la regla 4 de “The Japan” (THE JAPAN: Rules of Association P&I, en <https://www.piclub.or.jp>, consultada el 15 de febrero de 2016), prevén la entrada en vigor del seguro y cese a partir de las 21 horas, hora japonesa.

<sup>45</sup> STS, Sala de lo Penal, 14 de enero de 2016 (Cendoj 28079120012016100001).

<sup>46</sup> La STS 3 de julio de 2003 (R.A.J. 4324/2003) indica que no es un seguro clásico de responsabilidad civil, sino de indemnización efectiva. La STS 3 de octubre de 1997 (R.A.J. 7612) lo ha denominado “seguro de responsabilidad civil frente a terceros” y al Club P&I como “mutua de protección indemnizatoria para con los miembros y frente a terceros”. Asimismo, la STS 30 de octubre de 1992 (R.A.J. 10566) condenó solidariamente a la naviera y a su Club P&I, como su asegurador

Primero de todo, debe señalarse que el seguro P&I ofrece cobertura de responsabilidad civil; no tiene una naturaleza jurídica distinta a la de los seguros de responsabilidad civil. En el Derecho inglés, país de origen de la mayoría de los clubes P&I, no existe un interés asegurado que sea la “indemnización efectiva”, sino la responsabilidad civil en sí<sup>47</sup>. En este punto, es clarificadora la *Marine Insurance Act 1906* inglesa, a la cual suelen remitir las reglas de los clubes P&I de filiación inglesa. Esta Ley reconoce varios tipos de intereses asegurados contra riesgos marítimos, que se contraen básicamente a los buques, a las mercancías, al flete y beneficios esperados y a la responsabilidad civil de los que asumen riesgos marítimos, como es, principalmente, el armador (art. 3.1.c.)<sup>48</sup>. Por tanto, el seguro P&I no tiene una regulación específica en la *Marine Insurance Act*, ni tampoco se presenta, siquiera de forma enunciativa, como un seguro distinto y separado al de responsabilidad civil. En conclusión, debe entenderse como una modalidad dentro de la gama más amplia de seguros de responsabilidad civil (“*liability insurance*”).

El significado exacto de la indemnización efectiva lo ofrecen las reglas de los seguros P&I de los clubes P&I integrados en el Grupo Internacional. El club P&I cubre el riesgo de que el armador o el fletador asegurado haya efectivamente sufrido un quebranto patrimonial por haber indemnizado a un tercero o desembolsado ciertas cantidades en concepto de gastos cubiertos. Con fórmulas diversas (“*indemnity rule*”, “*pay to be paid*”, “*right to recover*”, “*payment first by the member*”) es común una cláusula conforme el club no pagará la indemnización al asegurado hasta que, siendo éste

---

de responsabilidad civil, a indemnizar los perjuicios causados a la aseguradora de mercancías subrogada en la posición del tenedor del conocimiento de embarque.

<sup>47</sup> De hecho, LEGH-JONES, N., BIRDS, J. y OWEN, D.: *MacGillivray on insurance law relating to other risks other than marine*, 10ª ed., Sweet & Maxwell, Londres, 2003, p. 821, remarcan que la regla de pago previo del seguro P&I reestablece la norma de los antiguos seguros de responsabilidad civil en el Derecho inglés, por la cual todos eran de indemnización efectiva (“*indemnity*”). Actualmente, por razones de equidad, la moderna jurisprudencia inglesa configura la generalidad de los seguros de responsabilidad civil como contratos frente al nacimiento de deuda, pues el asegurador debe pagar la indemnización tan pronto como la responsabilidad del asegurado frente al tercero haya sido admitida por acuerdo o declarada mediante laudo o sentencia (“*Post Office v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.*” —1967— 1 *All. ER.* 577).

<sup>48</sup> Esta regulación de la responsabilidad civil armadora es un fenómeno distintivo del Derecho inglés. Obedece a la tradición y práctica aseguradora desarrollada principalmente por los Clubs P&I, desde mediados del siglo XIX en Gran Bretaña. La Ley también contempla un aspecto que es peculiar a los Clubs P&I, como es la posible mutualidad entre interesados en cubrir unos con otros riesgos marítimos (art. 85).

declarado responsable frente al tercero o habiendo admitido su responsabilidad de acuerdo con el club P&I, pague previamente la indemnización o haga el gasto. Por tanto, el club P&I pone como condición para pagar la indemnización al armador o fletador asegurado el pago previo al tercero. Sólo cuando resulte acreditado el pago efectivo, el asegurado tendrá derecho a recuperar lo desembolsado del club P&I<sup>49</sup>. Opera así como un seguro de reembolso, de indemnización del quebranto patrimonial efectivamente sufrido o de indemnización efectiva.

Como regla general, el club P&I no asume ningún compromiso contractual frente a los terceros acreedores del asegurado. La excepción es precisamente cuando el club "garantiza" al asegurado. El caso habitual es cuando el club decide, voluntariamente, conforme a los términos contractuales o a acuerdos *ad hoc* con su asegurado, emitir una carta de garantía a favor del embargante preventivo del buque inscrito<sup>50</sup>. O cuando,

---

<sup>49</sup> No existe una fórmula única en las diferentes Reglas de los Clubs P&I. Cada uno elabora su listado de reglas, encontrándose siempre bajo diferentes rúbricas la cláusula del pago previo. Por ejemplo, la regla nº 3 ("*right to recover*") del club "The London" (THE LONDON P&I CLUB, *P&I Rules 2015-2016*, disponibles en <http://www.londonpandi.com/>, consultadas el 15 de febrero de 2016) señala que si el miembro incurre en responsabilidades, costes o gastos bajo cobertura de seguro, tiene derecho a recuperar de la Asociación los fondos en este concepto siempre y cuando el miembro proceda al pago (con patrimonio que le pertenezca y sin posibilidad de acudir al préstamo u otro tipo de crédito) por el importe íntegro, siendo el pago de estas responsabilidades, gastos o costes una condición precedente para ejercer su derecho de recuperación (frente al Club). Las reglas nº 42 y 43 ("*claim of insurance money*" y "*payment of insurance money*") de "The Japan (reglas 2015) prevén que el pago se hará al miembro y el recibo del Club se condiciona a la aportación de documentos que prueben el accidente del cual derivan la reclamación, costes y gastos de los cuales es responsable el miembro, así como el pago realizado. La regla 28.5 ("*pay to be paid*") del Club Skuld (reglas 2016) dispone que es una condición precedente del derecho del miembro a reclamar al Club que las responsabilidades, pérdidas, gastos y costes (que sean el objeto de la reclamación) hayan sido satisfechas por el miembro, y la responsabilidad haya sido admitida por un acuerdo admitido por el Club o declarada por sentencia judicial o laudo arbitral. La regla 20 ("*payment first by the member*") (en <http://www.nepia.com>, consultada el 15 de febrero de 2016) de "The North" (THE NORTH OF ENGLAND PROTECTING AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED, *2015-2016 P&I Rules*) es de un tenor similar.

<sup>50</sup> El club puede en estos casos decidir pagar al tercero perjudicado o emitirle una carta de garantía ("*letter of undertaking*") que disponga que el club se obliga personalmente a pagar a quien diga en la carta las sumas que una sentencia firme determine que ha de pagar al asegurado. Vid al respecto el caso inglés del buque "New Flame", en "Dolphin Maritime & Aviation Services Ltd v Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club)", (2009) *EWHC* 716 (Comm), 460, Queen Bench Division. En la doctrina, más ampliamente, COHEN, M. M., "Restoring the Luster to the P&I Letter of Undertaking", en *J.M.L.C.*, vol. 42, núm. 2, abril 2011, p. 267, destaca la utilidad de este tipo de documentos. En la jurisprudencia, la STS 3 de octubre de 1997 (*cit.*) condena al club como firmante de una carta de garantía a favor de los perjudicados por los daños en las mercancías. En Italia, el *Tribunale di Ravenna* 20 de agosto de 2004, en *Dir.Mar.*, fasc. III, 2005, p. 982, reconoce la sumisión a la jurisdicción italiana de una acción de resarcimiento de daños por

para cumplir obligaciones de aseguramiento normativas, el club P&I emite una de las citadas tarjetas azules, para cumplir con el CRC 1992, el Convenio Bunkers 2001 o el Convenio de Atenas 2002. Fuera de la carta de garantía o de la tarjeta azul, el club P&I se blinda frente a la pretensión indemnizatoria de tercero.

La regla del pago previo obtuvo un importante respaldo cuando la Cámara de los Lores en 1990 falló en los casos “The Fanti” y “Padre Island núm. 2” a favor de su legalidad conforme al ordenamiento jurídico inglés. El razonamiento es el siguiente: la Ley de terceros (derechos contra aseguradores) de 1930 no admite la acción directa contra el asegurador de forma generalizada. Sólo se prevé en caso de insolvencia del asegurado. Además, el asegurador puede oponer al tercero cualquier excepción contractual que tuviese contra el asegurado<sup>51</sup>. A diferencia de la Corte de Apelación, la Cámara de los Lores entendió que el legislador no había querido colocar al tercero en una posición mejor que la del asegurado; que la regla de la equidad no anulaba una cláusula expresa, clara y fundamental como la regla de pago previo; y que ésta no fue establecida con la intención de eludir directa o indirectamente la aplicación de la ley, como prohíbe la sección 1 (3) Ley de terceros (derechos contra aseguradores) de 1930<sup>52</sup>.

---

sinistro marítimo ocurrido en aguas territoriales italianas contra el armador culpable y contra su P&I, coobligado en virtud de una carta de garantía emitida en las condiciones usuales.

<sup>51</sup> Al respecto de la citada Ley, *vid* SIERRA, E., “La cesión del derecho de crédito sobre la indemnización de seguro al perjudicado en derecho británico”, en *R.E.S.*, núm. 119, julio-septiembre 2004, p. 363, y doctrina y jurisprudencia inglesa citada. HEMSWORTH, M., “Third parties rights against insurers reformed”, en *L.M.C.L.Q.*, 2010, pp. 376 y 378, indica que la reforma operada en 2010 con la nueva ley de derechos de los terceros contra los aseguradores se ha confirmado que la cláusula del pago previo es operativa en los seguros marítimos. Sin embargo, como novedad, no es oponible frente a reclamaciones por muerte o heridas personales, lo cual supone un avance notable. BULLIMORE, T., “The third parties (rights against insurers) Act 2010; unanswered questions and rights of set-off”, en *L.M.C.L.Q.*, 2012, p. 382, indica que esta ley no había entrado en vigor en 2012. La nueva Insurance Act 2015 prevé modificaciones de la Ley de 2010, así como cambios sustanciales en las normas reguladoras de los contratos de seguro celebrados con personas distintas a los consumidores. Entrará en vigor el 12 de agosto de 2016 (en <http://www.out-law.com/>, consultada el 23 de febrero de 2016).

<sup>52</sup> “Firma C. Trade S.A. v. Newcastle Protection and Indemnity Association” (The Fanti) y “Socony Mobil Oil Co. Inc. v. West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (London Ltd.)” (The Padre Island) *L.L.R.*, vol. 2, pp. 191 y ss. En la doctrina española, HILL PRADOS, M. C.: “Indemnity rule versus acción directa”, en *Estudios de Derecho mercantil en Homenaje al Prof. J. F. Duque*, vol. II, Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio científico-Caja Duero, Valladolid, 1998, pp. 1442-1445 y CLAVERO TERNERO, M. F.: “Novedades...”, *op. cit.*, pp. 199-204, entre otros, comentan las sentencias de la Corte de Apelación y de la Cámara de los Lores. Ambos casos presentaban identidad de hechos, por lo que fueron resueltos conjuntamente

La resolución del caso “The Fanti” y “Padre Island” habilita al Derecho inglés como protector de los intereses de los clubes P&I en detrimento de los derechos de los terceros perjudicados por la responsabilidad del armador/fletador asegurado. Como puede verse es una configuración del seguro P&I de forma enteramente diferente al seguro de responsabilidad civil de la Ley del contrato de seguro española<sup>53</sup> o, incluso, con países escandinavos donde tienen la sede o gestión importantes clubes P&I<sup>54</sup>. La acción directa pretende quedar blindada adicionalmente con dos recursos: el Derecho inglés es el mayoritariamente elegido en los seguros P&I suscritos por clubes P&I del Grupo Internacional y los seguros marítimos son seguros de grandes riesgos donde prima la autonomía de la voluntad (arts. 44 y 107 LCS, incorporando las normas comunitarias de seguros de grandes riesgos al integrarnos en la Unión Europea)<sup>55</sup>. El resultado es

---

por la Corte de Apelación y por la Cámara de los Lores. En concreto, los armadores asegurados fueron condenados al pago de una indemnización que no pudieron satisfacer pues eran insolventes, por lo que los perjudicados iniciaron procedimientos judiciales en Inglaterra para cobrar la indemnización de los respectivos Clubs P&I al amparo de la Ley de terceros (derechos contra aseguradores) de 1930. El Club P&I opuso que el tercero no podía tener mayores o mejores derechos que los que tenía el asegurado y, concretamente, que la acción del armador no podía prosperar pues no había pagado la indemnización al tercero de acuerdo con la regla de pago previo contenida en los seguros P&I. El armador no cedió ningún derecho contractual al perjudicado, pues como el asegurado no había respetado la cláusula de pago previo al perjudicado, éste tampoco tenía derecho alguno. La Corte de Apelación consideró artificial e innecesario que el perjudicado se pagase a sí mismo para poder reclamar a continuación al Club P&I, pero la Cámara de los Lores casó esta sentencia a favor del Club P&I.

<sup>53</sup> El seguro de responsabilidad civil actual está legislativamente configurado en España como un seguro de nacimiento de deuda (art. 73 LCS), de modo que el asegurador está obligado a abonar la indemnización tan pronto como, por sentencia, laudo o acuerdo, sea reconocida la responsabilidad del asegurado. En la práctica, el asegurador lleva la defensa jurídica del asegurado y, además, es parte demandada, solidariamente con el asegurado, pues las normas reconocen también la “acción directa” del posible perjudicado contra el asegurador de responsabilidad del presunto responsable (art. 76 LCS). Esta configuración como seguro de nacimiento de deuda y la acción directa se configuran, por la Ley del Contrato de Seguro, como normas imperativas, que no admiten pacto en contrario (art. 2 LCS). Es la forma del legislador para garantizar la indemnización a los perjudicados.

<sup>54</sup> ULFBECK, V., “Direct actions against the insurer in a maritime setting: the European perspective”, en *L.M.C.L.Q.*, 2010, p. 294, indica que en Noruega (país de gestión de los clubes Gard y Skuld), la Ley de seguro reconoce en general la acción directa, tanto si el seguro es obligatorio como voluntario. En Suecia (país de la sede del Swedish Club), es posible la acción directa si el seguro es obligatorio, es insolvente o si el asegurado se ha disuelto.

<sup>55</sup> Frente a esta legislación española protectora de los derechos de los terceros perjudicados, se alza el Derecho comunitario que excluye a un determinado tipo de “terceros perjudicados”: los afectados por riesgos marítimos. Para ellos, este fácil sistema de indemnización pretende ser inhabilitado legalmente a través de la inclusión de los seguros marítimos, incluidos los de responsabilidad



un entramado de dificultades jurídicas para blindar al club P&I frente a la reclamación del tercero perjudicado.

Esta complejidad jurídica puede observarse en el reciente caso del buque “Prestige”. Al tratarse de un supuesto de contaminación por hidrocarburos, el CRC 1992 admite la acción directa contra el asegurador y a los efectos que aquí interesan, el London Club P&I emitió una tarjeta azul. El Tribunal Supremo avanza una novedosa interpretación conforme a la cual la constitución por parte del club P&I del fondo de limitación desborda los perfiles tradicionales del seguro P&I, pues ha efectuado un desembolso para hacer frente a acciones directas de los perjudicados. De acuerdo con el art. 117 Código Penal, el club es condenado al pago de las indemnizaciones hasta el límite previsto en el contrato de seguro P&I (1.000 millones de dólares), sin que pueda hacer uso de los límites de indemnización del CRC 1992, al no haberse personado en proceso para oponer la falta de jurisdicción o los límites de responsabilidad. Habrá que ver si esta interpretación se sigue también cuando no hay responsabilidad penal.

#### **2.4. Las exenciones decenales al Grupo Internacional de Clubes P&I de la Comisión en 1985 y 1999 por cuestión de interés público. Cierre del expediente en 2012 por considerar que los contratos del Grupo no vulneran el Derecho de la competencia**

Antes de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea, las empresas habían de notificar los acuerdos o prácticas concertadas para obtener una exención conforme a las reglas de competencia. Precisamente, el denominado “*International Group Agreement*” (en adelante, IGA) y el “*International Group Pooling Agreement*” (en adelante, “*Pooling Agreement*”), contratos multilaterales pactados en el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I, han dispuesto de varias versiones y han sido modificados para obtener la exención de la Comisión Europea en 1985 y en 1999 a la prohibición de acuerdos que restrinjan la competencia.

---

civil, como “seguros de grandes riesgos”, en donde prima la autonomía de la voluntad y la libre elección del derecho rector del contrato de seguro. La regla del pago previo y la negativa a la acción directa, que son usuales en los clubes P&I, tienen un “devastador efecto” para las víctimas, como reconoce el Tribunal Supremo en la sentencia del buque “Prestige”.

En 1981, los clubes P&I que eran contratantes del IGA comunicaron a la Comisión Europea el texto del mismo, con la finalidad de obtener el visto bueno o alternativamente una exención de acuerdo con el art. 85(3) del Tratado de la Comunidad Económica Europea. Tras un examen preliminar, la Comisión consideró que contenía cláusulas que no podían ser exentas. También hubo una queja de una asociación de navieros griegos en este mismo sentido. Tras los oportunos cambios en el IGA, la Decisión de la Comisión Europea nº 85/615/CEE, de 16 de diciembre de 1985<sup>56</sup>, señaló que las disposiciones del artículo 85(1) del Tratado de la Comunidad Económica Europea eran inaplicables al IGA, en su versión final de 20 de febrero de 1985. Esta exención fue válida hasta el 20 de febrero de 1995.

La Comisión Europea justifica la exención concedida en los siguientes argumentos:

- 1º. La prohibición del IGA tendría efectos perniciosos sobre el sistema de seguro marítimo que ha funcionado durante más de un siglo a través de los clubes P&I.
- 2º. Supondría que una gran parte de los miembros de los clubes P&I, al menos los no establecidos en la Comunidad Europea, los dejarían y establecerían nuevos clubs fuera de la misma.
- 3º. La Comisión señala que menoscabar y poner el riesgo el sistema de repartición de siniestros del Grupo Internacional sería perjudicial no sólo para los intereses de los navieros, sino para los intereses de los consumidores y terceros (en particular, en relación a los riesgos por contaminación).

En 1995, el Grupo Internacional solicitó la prórroga de la exención concedida en 1985. Un comité de cooperación naviera griega también presentó una denuncia contra el "*Pooling Agreement*". En junio de 1997, la Comisión Europea dirigió un pliego de cargos al Grupo Internacional porque consideró que tanto el IGA como el "*Pooling Agreement*" infringían las normas de competencia del Tratado de la Comunidad Europea. Como respuesta, el Grupo Internacional decidió modificar ambos acuerdos para adaptarlos a las normas de competencia comunitarias y del Espacio Económico Europeo. En julio de 1998 presentó la versión modificada

---

<sup>56</sup> *Diario Oficial*, L 376, 31 de diciembre de 1985, pp. 2 a 14.

de ambos acuerdos y solicitó la exención del IGA y del “*Pooling Agreement*”. La Decisión de la Comisión Europea nº 329/1999/UE, de 12 de abril de 1999<sup>57</sup> consideró que no existían razones, de conformidad con lo dispuesto en el art. 85(1) del Tratado de la Comunidad Económica Europea, para intervenir en relación con el “*Pooling Agreement*” y el IGA, con las modificaciones ya introducidas. La Comisión Europea solo estima contrarias al derecho de la competencia las cláusulas que rigen los procedimientos de oferta de precio y los precios recomendados para los buques petroleros cuando se aplican a los costes de retención del club. Tratándose de costes no compartidos, no hay razón para que el IGA limite la libertad del club P&I en relación a estos. No obstante, la Comisión indica que sería complejo y fastidioso idear un método que garantizara que las cláusulas de oferta de precio y las de costes mínimos para los buques petroleros se apliquen a los costes compartidos con arreglo al “*Pooling Agreement*” y no a los costes de retención de cada club. De ahí que la Comisión optó por conceder una exención conforme al art. 85(1) a estas normas a partir del 20 de febrero de 1999 y hasta el 20 de febrero de 2009.

La Comisión Europea de 1999 justifica su posición en los siguientes argumentos:

- 1º. Los acuerdos del Grupo Internacional contribuyen al progreso económico, porque garantizan la existencia en el mercado de unos seguros de P&I que ofrecen una suma asegurada tan alta.
- 2º. El único medio con que cuenta el sector para ofrecer esta cobertura es poner en común los riesgos de un conjunto de aseguradores que, conjuntamente, alcancen una cuota de mercado de más del 50 % para hacer economía de escala<sup>58</sup>.
- 3º. Los clubs P&I que no son del Grupo Internacional, como Ocean Marine (posteriormente quebrado), y otros aseguradores comerciales, no pueden ofrecer una suma asegurada ni mucho menos tan elevada.

---

<sup>57</sup> *Diario Oficial*, L 125, 19 de mayo de 1999, pp. 12 a 31.

<sup>58</sup> CLAVERO TERNERO, M. F., *Clubs...*, *op. cit.*, p. 248, recuerda que se necesita una gran cantidad de personas sometidas a riesgos homogéneos entre las que repartir las consecuencias de los siniestros, que permita por probabilidades calcular la cantidad de siniestros que se van a producir y distribuir las consecuencias entre los asegurados.

- 4º. Para obtener un reaseguro tan importante, sólo cabe un operador y el Grupo Internacional es la única alternativa posible. En solitario, los clubes P&I no podrían acceder a estas condiciones de reaseguro.
- 5º. El “*Pooling Agreement*” y el IGA son beneficiosos para el progreso económico en general; para el armador, que dispone así de un seguro de responsabilidad civil; y, para los usuarios de los transportes marítimos, tanto cargadores como pasajeros, pues tienen la garantía de indemnizaciones multimillonarias.
- 6º. Ambos contratos no restringen la competencia entre los clubes P&I del Grupo Internacional en materia de eficacia en la tramitación de siniestros y en el componente del precio del seguro que reflejan los costes administrativos.

Desde el 1 de mayo de 2004, con la entrada en vigor del Reglamento (CE) 1/2003, se ha eliminado el sistema de la notificación previa a la Comisión Europea y se confía en la autoevaluación por parte de las empresas del encaje legal de sus propios acuerdos con la prohibición general de prácticas restrictivas de la competencia (art. 101.1 y 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, “TFUE”). El artículo 101.3 TFUE prevé que determinados acuerdos, decisiones o prácticas concertadas entre empresas o asociaciones de empresas no estén prohibidos, en general por considerar que resultan favorables al interés público<sup>59</sup>. En aplicación de este precepto, y renovando la exención previa en bloque para el sector asegurador del Reglamento (CE) 3932/92<sup>60</sup> y del Reglamento (CE) 358/2003<sup>61</sup>, la Comisión Europea dictó el Reglamento (UE) 267/2010 de la Comisión, de 24 de marzo de 2010, por el que eximía de la prohibición de restricción de la competencia a determinadas

---

<sup>59</sup> En concreto, por contribuir a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, y reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, y sin que: a) impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensable para alcanzar tales objetivos; y, b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate (art. 101.3 TFUE).

<sup>60</sup> Reglamento (CE) 3932/92, de 21 de diciembre, de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de los seguros (derogado).

<sup>61</sup> Reglamento (CE) 358/2003, de 27 de febrero, de aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de seguros (derogado).

categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de los seguros. El Reglamento (UE) 267/2010 entró en vigor el 1 de abril de 2010 y su período de validez alcanza hasta el 31 de marzo de 2017.

El informe preparatorio de marzo de 2009 del Reglamento (UE) 267/2010 revela que la Comisión Europea trató de los “*pools*” o uniones contractuales y, específicamente, de los contratos del Grupo Internacional de Clubes P&I<sup>62</sup>. En este informe señala que ciertos “*pools*” no necesitan una exención porque son necesarios y porque no dan lugar a una restricción de la competencia. Así, añade, que ciertos riesgos catastróficos pueden ser de tal entidad que ningún asegurador individual es capaz de asegurarlos por sí solo; cita expresamente como ejemplo al Grupo Internacional de Clubes P&I y a la Decisión de la Comisión de 1999. De hecho, la Comisión alude a la denominada “doctrina de los clubes P&I”, por la cual este “*pool*”, no importa cuál sea su cuota de mercado, pueden ser considerados como no anticompetitivos, ya que son necesarios para permitir a sus miembros suministrar un tipo de seguros que por ellos solos no podrían (párrafo 124).

En el considerando núm. 13 del Reglamento (UE) 267/2010 se indica —sin citar a los clubes P&I— que estos tipos de agrupaciones no dan lugar por lo general a una restricción de la competencia de conformidad con el artículo 101.1 TFUE. Por tanto, no están prohibidos por el TFUE<sup>63</sup>. A la vista de lo anterior, el Grupo Internacional de Clubes P&I emitió un comunicado para señalar que el “*Pooling Agreement*” no necesitaba la exención dispuesta en el Reglamento (UE) 267/2010<sup>64</sup>.

En agosto de 2010, cuatro meses después de la entrada en vigor del citado Reglamento (UE) 267/2010 de exención para el sector asegurador, la Dirección General de Competencia de la Unión Europea puso en marcha un estudio sobre el funcionamiento y los contratos del Grupo Internacional de Clubes P&I. A diferencia

---

<sup>62</sup> En [http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial\\_services/insurance\\_ber\\_working\\_document.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial_services/insurance_ber_working_document.pdf) (consultado el 15 de febrero de 2016).

<sup>63</sup> También OLAVARRÍA IGLESIA, J., “La exención por categorías de la prohibición de prácticas colusorias en el sector del seguro: el nuevo reglamento de la Comisión Europea”, en *R.E.S.*, núm. 145, enero-marzo 2011, p. 54.

<sup>64</sup> En <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2010/157>, consultado el 15 de febrero de 2016.

de las investigaciones previas de los años 80 y 90 citados, no se iniciaron por quejas de terceros. Esta investigación contó con la colaboración del Grupo Internacional de Clubes P&I. En su nota de prensa de 1 de agosto de 2012, la Comisión Europea anunció el cierre de la investigación sobre los contratos del Grupo Internacional. Según su tenor literal, la finalidad del procedimiento era examinar si determinadas cláusulas del “*Pooling Agreement*” y del IGA restringían la competencia entre clubes P&I y/o restringían, de alguna manera, el acceso a los aseguradores comerciales y/o a otros clubes P&I a los principales mercados.

La Comisión señala que llevó a cabo una investigación de mercado entre los propietarios de buques, corredores de seguros y aseguradores comerciales. La investigación no fue suficientemente concluyente para confirmar las preocupaciones iniciales. La Comisión concluye su nota de prensa señalando que los contratos del Grupo Internacional fueron previamente exentos del derecho europeo de la competencia por una decisión de la Comisión de 12 de abril de 1999. Esta exención expiró el 20 de febrero de 2009<sup>65</sup>. La Comisión no dispone que sea necesaria la concesión de una nueva exención.

A la vista de esta decisión de la Comisión Europea, el Grupo Internacional de Clubes P&I emitió otra nota de prensa, donde se felicitaba de la decisión por el cierre del asunto. Asimismo, recuerda que la investigación se abrió por la Comisión Europea en agosto de 2010 a la terminación de la segunda exención decenal del IGA concedida por la Comisión. Considera que con la reforma del derecho europeo de la competencia operada por el Reglamento (CE) 1/2003, el Grupo Internacional ya no ha de solicitar otra exención individual para el IGA. Además, anuncia que pese al cierre de la investigación, el Grupo Internacional planea hacer algunas enmiendas en el IGA<sup>66</sup>.

En conclusión, el Grupo Internacional de Clubes P&I recibe así la seguridad jurídica necesaria para continuar contribuyendo decisivamente al desarrollo del comercio marítimo. Con todo, resulta clara la necesidad de mayor transparencia por razones

---

<sup>65</sup> En <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/873>, consultado el 15 de febrero de 2016.

<sup>66</sup> En <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2012/216>, consultado el 15 de febrero de 2016.

de interés público, por ejemplo, para conocer en qué condiciones otros operadores podrían entrar en esta asociación, así como el contenido de los contratos existentes entre ellos, pues el contrato de constitución del Grupo y el “Pooling Agreement” permanecen confidenciales.

## **2.5. El Grupo Internacional como “pool” o unión contractual de clubes P&I. Términos y condiciones de la cooperación entre clubes. Los reaseguros y la representación colectiva**

El Grupo Internacional de Clubes P&I es una asociación a través de la cual actualmente varios clubes P&I cooperan para el mejor desarrollo del seguro P&I que cada uno ofrece individualmente. Como empresas independientes, ofrecen otros tipos de seguros, como el de defensa jurídica (FD&D) y otros. Sin embargo, los términos de la cooperación de los clubes P&I del Grupo Internacional se ciñen esencialmente al seguro P&I<sup>67</sup>, que constituye la línea principal de negocio de los clubes.

La cooperación de los clubes P&I se plasma en tres contratos multilaterales que dan lugar a la formación de una unión contractual o “pool” entre competidores para el mejor desarrollo del negocio que cada uno desarrolla de forma independiente<sup>68</sup>. Se trata del contrato de constitución del Grupo Internacional, que fija los derechos y obligaciones de los clubes que son miembros del Grupo Internacional y prevé el sistema de administración para gestionar los asuntos del Grupo Internacional. El contrato prevé el nombramiento de un secretario y el desarrollo de las reuniones, que tienen lugar periódicamente durante el año y la asistencia a los mismos tiene lugar cuando se estima oportuno<sup>69</sup>. Se completa con el IGA y el “Pooling Agreement”. El cuarto elemento básico del Grupo Internacional es su programa de reaseguro<sup>70</sup>.

<sup>67</sup> En HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D., *Clubs P&I...*, *op. cit.*, cap. 24, aps. 6 a 8.

<sup>68</sup> GARCÍA-PITA, J. L., *El reaseguro marítimo, entre el Derecho español y el “Common Law”*, Aranzadi-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2011, p. 389, señala que el concepto de *pool* integra dos elementos definitorios: el elemento de la asociación y el elemento de la distribución de riesgos.

<sup>69</sup> HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D., *Clubs P&I...*, *op. cit.*, cap. 24, ap. 11, indican que el contrato de constitución fija los derechos y obligaciones de los clubes que son miembros del Grupo Internacional y prevé el sistema de administración para gestionar los asuntos del Grupo Internacional. El contrato prevé el nombramiento de un secretario y el desarrollo de las reuniones, que tienen lugar periódicamente durante el año y la asistencia a los mismos procede cuando se estima oportuno.

<sup>70</sup> HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D., *Clubs P&I...*, *op. cit.*, cap. 24, ap. 16.

### **1º. El “International Group Agreement”: acuerdo de oferta de precios de seguro P&I**

El contenido del IGA está disponible públicamente en la página web del Grupo Internacional de Clubes P&I<sup>71</sup>. A continuación tratamos específicamente del procedimiento de oferta de precios inscritos en otro club con el fin de atraerlos y del régimen de precios recomendados para buques petroleros. Otras cuestiones reguladas en el IGA son, por ejemplo, las cotizaciones de nuevos buques por los clubes P&I, los pagos de liberación en caso de cambio de club P&I y las normas especiales para el aseguramiento de buques fletados.

El IGA dispone que un club P&I podrá asegurar buques ya inscritos en otro club P&I del Grupo Internacional a cualquier tarifa, a condición de que:

- a) Ésta no sea irrazonablemente baja, y
- b) El nuevo club P&I y el asegurado adquieran un compromiso firme antes del 30 de septiembre del año anterior al 20 de febrero u otra fecha usual de inicio de la anualidad de seguro<sup>72</sup>.

El nuevo club, antes de calcular el importe de la cuota, debe pedir al club P&I en el que está asegurado su posible nuevo cliente, o a cada uno de ellos si hay más de uno, los antecedentes sobre este operador y la cuota que está pagando. Debe informarle que está considerando entrar en un firme compromiso con su asegurado, las bases sobre las cuales calcular la tarifa y si pretende calcular la tarifa de todos los buques asegurados por el mismo operador en el club actual y, si no es así, de cuáles de ellos. El nuevo club también le dará a conocer la tarifa finalmente acordada.

En los 30 días siguientes a esta notificación, el club P&I en que está asegurado el miembro que quiere cambiarse puede consultar a un comité de expertos, nombrado según las disposiciones del IGA<sup>73</sup>, para que determine si la oferta de seguro P&I es

---

<sup>71</sup> El IGA puede consultarse en la página web del citado Grupo [http://www.igpandi.org/downloadables/International\\_Group\\_Agreement\\_2013.pdf](http://www.igpandi.org/downloadables/International_Group_Agreement_2013.pdf), consultado el 15 de febrero de 2016).

<sup>72</sup> Los que entren fuera de plazo pagan cuotas determinadas en función de la fecha de ingreso.

<sup>73</sup> El anexo 2 del IGA se refiere al Comité de Expertos. El Secretario del IGA debe mantener dos listas de personas físicas de las cuales deben integrarse el Comité. La lista A son uno o más



irrazonablemente baja. El comité de expertos tendrá en cuenta, entre otros aspectos, si la tarifa incluye una justa y razonable provisión para incluir el coste de las reclamaciones no consorciadas por el conjunto de clubes P&I del Grupo Internacional (la denominada retención del club, hasta 10 millones de dólares por siniestro a partir de febrero de 2016), incluyendo costes externos, como agentes, corresponsales, abogados, peritos y otros tercero; el coste de las contribuciones a las reclamaciones consorciadas entre los clubes P&I; y, el coste de los reaseguros contratados colectivamente por el conjunto de clubes P&I.

Si el nuevo club no respeta este procedimiento y/o asegura a un precio que el comité considera irrazonablemente bajo, el IGA prevé la aplicación del denominado “*reduced pooling facility*” a modo de sanción. Significa que el club P&I que no ha respetado sus obligaciones contractuales derivadas del IGA, por un plazo de dos años, no tiene derecho a ninguna contribución o indemnización del resto de clubes P&I del Grupo Internacional, salvo en la medida que esta pérdida pueda catalogarse como un reclamación catastrófica (“overspill”). Además, sólo tiene derecho a la indemnización del reaseguro colectivo en la medida en que la cuantía de la pérdida supere los 150 millones de dólares u otra que fijen los clubs como máximo.

Como señala la Comisión Europea en su Decisión de 1999, los procedimientos de oferta de precios restringen la libertad de los clubes P&I de competir ofertando un

---

administradores, empleados, socios de cada club, o sus gerentes, nominados por este club. La lista B comprende otras personas (no siendo directores, empleados, socios o gerentes del club), cada uno nominado por no menos de tres clubs entre personas independientes, con reconocida experiencia para actuar como miembros del Comité. El que eleve una cuestión al comité, debe comunicarlo por escrito al Secretario, dando el nombre de la otra parte y proponiendo una persona de la lista A. La otra parte puede nombrar a otro de la lista B, pero si no lo hace decide el Secretario eligiendo una persona de la lista A o B. Una persona de la lista A no puede ser nombrado por el Comité por el club que lo nominó para esta lista o por el club que reasegura o es reasegurado por este club. Si es un asegurado el que eleva el tema, no puede proponer a uno nominado por la lista A del nuevo club o de un club que reasegura o es reasegurado por el nuevo club. Los dos miembros elegirán a un tercero de la lista B, pero si no lo hacen en tres días laborales, lo hará el Secretario. Las personas designadas constituyen el comité para resolver la cuestión de referencia, actuando como árbitros conforme a las leyes de arbitraje inglés de 1950 y 1979 o cualquier enmienda o nueva ley. Las partes renuncian al derecho de apelación de la ley de arbitraje en relación a cualquier determinación, decisión o fallo del comité; así como del derecho de petición a la *High Court* conforme a ley de arbitraje de 1979 para la determinación de cualquier cuestión de derecho que surja en el curso de un litigio ante el Comité.

precio a buques que podrían unirse a ellos. Antes de la modificación del IGA, los clubes no podían determinar la totalidad de la tarifa.

Tras las modificaciones, los clubes pueden hacer libremente ofertas sobre la base correspondiente a los costes administrativos<sup>74</sup>, pero siguen sin poder fijar los demás (ap. 87). Los elementos del precio sobre los que los clubes no pueden realizar ofertas son los costes de las reclamaciones que corren a cargo del club individualmente (el denominado nivel de retención), los costes de las reclamaciones que comparten entre clubes (la retención del “pool”), y los gastos de los reaseguros que también comparten (ap. 88). La Comisión Europea señala que esta restricción guarda proporción con los objetivos que persiguen: que sea el Grupo el que fije las tarifas mínimas, simplemente con la finalidad de que los precios de un club no queden recortados por los de otro club con el que comparte siniestros (apartados. 89 a 91).

Finalmente, conforme al IGA, el Grupo Internacional recomienda anualmente una provisión que los clubes P&I miembros deben incluir en sus precios de seguro P&I ofrecidos a petroleros. La recomendación no es vinculante, pero en la práctica es seguida por todos los clubes. La penalización es muy severa, ya que si un comité de expertos, a instancias de cualquier club, determina que un club no ha tenido en cuenta los costes que para el consorcio tienen estos siniestros, pierde todas las ventajas del consorcio durante dos años (ap. 99 de la Decisión de la Comisión Europea).

## **2º. Contenido del contrato denominado “International Group Pooling Agreement” o “Pooling Agreement”**

El análisis del contrato de constitución del Grupo Internacional y del “Pooling Agreement” ha sido imposible debido al carácter confidencial de los mismos. El Grupo no ha respondido a la solicitud de información cursada para la preparación de esta investigación. Asimismo, la Comisión Europea sí nos ha respondido, si bien para señalar el carácter privado de estos contratos y remitiéndonos al Grupo Internacional. Por ello, la investigación se ha realizado fundamentalmente a partir

---

<sup>74</sup> Cada club podrá elegir entre cobrar de forma independiente sus gastos administrativos o financiarlos a partir de sus ingresos de inversión (aps. 34 y 35 de la Decisión de la Comisión de 1999).

de las decisiones de la Comisión Europea de 1985 y de 1999, incluyendo el aviso publicado sobre el “*Pooling Agreement*” por la Comisión<sup>75</sup>, así como otras fuentes accesibles públicamente, como la información dada en su web por el Grupo y los informes anuales elaborados por los propios clubes P&I.

#### A. Pacto colectivo sobre las condiciones generales del seguro

En primer lugar, el “*Pooling Agreement*” dispone que las reglas de seguro, los reaseguros y las prácticas contables de cada club que es parte de este acuerdo están sujetos a la aprobación de los otros miembros del Grupo Internacional. Si hay alguna objeción y no es respondida con razonable satisfacción por el club afectado, una mayoría de  $\frac{3}{4}$  de los otros clubes del Grupo Internacional puede decidir retirarle en todo o en parte del siguiente ejercicio social los beneficios del “*Pooling Agreement*”<sup>76</sup>. Esta cláusula explica la similitud entre las principales reglas del seguro ofrecidos por los clubes P&I del Grupo Internacional.

La Decisión de la Comisión Europea de 1999 no puso inconveniente a este tipo de acuerdo. Resaltó que el “*Pooling Agreement*” sólo puede funcionar adecuadamente si todos los miembros acuerdan las condiciones que ofertan a sus clientes. No puede obligarse a ningún miembro a que contribuya a dar cobertura a otros miembros con unas condiciones que no ha aprobado previamente (párrafos 81 y 82).

Una manifestación de la importancia de este pacto de los  $\frac{3}{4}$  se observa en las discusiones en el seno del Grupo Internacional sobre el Reglamento (CE) 392/2009, de 23 de abril, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. El citado Reglamento prevé la cobertura por el seguro obligatorio del riesgo de terrorismo, cuando conforme al redactado actual de las reglas del seguro P&I tanto la guerra como el terrorismo están excluidos de cobertura. En el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I se discutió sobre la posibilidad de extender el ámbito de aplicación del “*Pooling Agreement*” y de los contratos de reaseguro para incluir la cobertura de riesgo de terrorismo y guerra. Sin embargo, una mayoría de clubes P&I ha impedido hasta ahora el cambio de las reglas de seguro

<sup>75</sup> En *Diario Oficial*, C 256/2, 14 de agosto de 1998, pp. 2 a 5.

<sup>76</sup> En CHRISTOLODOU, D., “Protection...”, *op. cit.*, p. 326.

P&I estándar para cubrir estos riesgos<sup>77</sup>, por lo que ha sido necesario buscar alternativas<sup>78</sup>.

### *B. Reparto de la siniestralidad en reclamaciones de importancia*

En segundo lugar, el “*Pooling Agreement*” prevé un reparto de la siniestralidad entre los trece clubes P&I que componen el Grupo Internacional a partir de reclamaciones que superen los 10 millones de dólares<sup>79</sup>. Los primeros 10 millones de dólares de cada reclamación son asumidos por cada club. Es la denominada retención del club (“*individual club retention*”). Esto significa que cada club debe pagar las reclamaciones que provengan de sus asegurados que sean inferiores a esa cuantía.

En la práctica, las reclamaciones hechas por los asegurados a su club P&I son normalmente menores de 10 millones de dólares y quedan en el ámbito interno del club. El análisis de los informes anuales de los Clubes P&I del Grupo Internacional revela que, en un ejercicio social, es normal que sean varios miles el número de reclamaciones que exijan la indemnización a cargo del club P&I<sup>80</sup>. Por ejemplo, el mayor club británico, UK P&I CLUB, cifra las reclamaciones en el período 2014-2015 alrededor de 4.000 y por un importe medio de 15.000 dólares cada una. El 90% de todas las reclamaciones cuestan menos de 50.000 dólares y el 99% del total suponen un desembolso inferior para el club de 500.000 dólares. Estas pequeñas reclamaciones son denominadas como “*attritional claims*”<sup>81</sup>. En cambio, las de mayor coste económico para el club, se denominan “*high value claims*” o “*large claims*”.

---

<sup>77</sup> Vid MULRENAN, J., “Clubs to discuss new EU cruise rules”, en *Tradewinds*, de 16 de septiembre de 2011, así como la noticia publicada por el Grupo Internacional el 28 de junio de 2012, titulada “War and terrorism P&I cover review by Club boards”, en <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2012/215>, consultada el 15 de febrero de 2016.

<sup>78</sup> Vid capítulo V.

<sup>79</sup> GÓNZÁLEZ HEVIA, R., “Los seguros...”, *op. cit.*, p. 738, recuerda que los miembros del Grupo Internacional retenían cada uno en 1980, 250.000 dólares; en 1992, 2 millones de dólares, en 1993, 3 millones de dólares; y en 1994, se vieron obligados a subir sus techos a 4 millones de dólares. A partir del 20 de febrero de 2016, es de los citados 10 millones de dólares. Hasta esa fecha, era de 9 millones de dólares. Ha habido un incremento progresivo en el tiempo.

<sup>80</sup> Por ejemplo, Britannia indica que en el período 2014-2015 hubo 4.766 reclamaciones, lo que supone un importante descenso respecto de las habidas durante el período 2013-2014, de 6.341 [en BRITANNIA, *Annual Report and Financial Statement*, *op. cit.*, p. 8].

<sup>81</sup> UK P&I CLUB, *Leadership in action. Review of the year 2015*, en <http://www.ukpandi.com> [consultado el 15 de febrero de 2016].

Las grandes reclamaciones son pocas, si bien suponen el mayor porcentaje del total de las reclamaciones formuladas contra el club P&I<sup>82</sup>.

En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio social, no se entra en tanto detalle. Simplemente, un club hace constar el número de millones de dólares de reclamaciones pagadas en concepto de “reclamaciones propias” (“*own claims*”) o “reclamaciones del consorcio” (“*pool’s claims*”). Éstas corresponden a pagos realizados a otros clubes P&I del Grupo que hayan sufrido reclamaciones superiores al límite de retención individual (actualmente, 10 millones de dólares).

Es común que los clubes P&I recurran individualmente al mercado reasegurador para proteger su patrimonio frente a las reclamaciones que no alcancen el umbral de los 10 millones de dólares y que, por tanto, quedan fuera del “*Pooling Agreement*” del Grupo Internacional. Este reaseguro es cuestión de cada club P&I y no hay ningún reaseguro colectivo para la “retención del club” entre los clubes del Grupo Internacional. También es posible confiar en las reservas de cada club para hacer frente a la retención individual, pero al menos puede contratarse un reaseguro que cubra las grandes reclamaciones, que con todo, que queden por debajo del citado umbral.

Asimismo, cada club P&I puede reasegurar ciertos riesgos específicos que quedan fuera del acuerdo de reparto de siniestralidad que constituye el “*Pooling Agreement*”. Son los riesgos no consorciados, a los cuales no se les aplica el límite de retención individual de 10 millones de dólares y, de este modo, los asume íntegramente cada club P&I. Por ejemplo, un club P&I puede reasegurar sus reclamaciones de FD&D de mayor cuantía, así como, si presta también este servicio, las reclamaciones de responsabilidad por plataformas y unidades móviles dedicadas al sector energético o a otros sectores especializados.

Igualmente, los riesgos de guerra están excluidos del seguro P&I estándar, pero un club puede optar por ofrecer al miembro este tipo de cobertura. Los clubs P&I que

---

<sup>82</sup> Por ejemplo, Britannia, en su informe anual de 2015, indica que las reclamaciones superiores a 1 millón de dólares en el período 2014-2015 fueron sólo 15, pero constituyeron una gran proporción de los costes estimados. En el período 2013-2014 superaron el importe de las reclamaciones inferiores a esta cuantía (en BRITANNIA, *Annual Report and Financial Statement*, *op. cit.*, p. 8).

admitan esta exclusión pueden consorciar sus reclamaciones y contratar colectivamente un reaseguro (como el “*combined group of war risks associations*”), pero queda también fuera del “*Pooling Agreement*”.

La potencialidad de peligros vinculada al comercio marítimo explica que puedan ser de suficiente gravedad e importancia como para agotar la capacidad económica de un singular club P&I<sup>83</sup>. Y más en la actualidad debido a los mayores riesgos asumidos (grandes petroleros, portacontenedores gigantes, cruceros con miles de personas a bordo) en donde la catástrofe puede ser una realidad<sup>84</sup>. Ello unido al progresivo incremento de los límites de responsabilidad del armador, aumenta la posibilidad de que el club P&I deba afrontar el pago de grandes indemnizaciones.

De ahí surge el interés común de los clubes P&I del Grupo Internacional de solidarizarse para hacer frente a aquellas reclamaciones de cierta importancia, pero no tan importantes como para determinar la insolvencia del club. El reaseguro ulterior sirve propiamente para las reclamaciones catastróficas.

El “*Pooling Agreement*” prevé que, en las reclamaciones por encima de 10 millones de dólares, el club que la sufre tiene un derecho contractual a exigir a los demás clubes firmantes una contribución económica. De esta manera, un siniestro importante acaba repercutiendo no sólo al club asegurador (y a sus mutualistas en forma de cuotas), sino a los otros clubes y a sus respectivos mutualistas. Por tanto, dado que la inmensa mayoría de la flota mercante internacional está inscrita en alguno de estos clubes P&I del Grupo Internacional, la mayor parte de la industria naviera acaba contribuyendo a la reclamación a través de sus cuotas mutuales<sup>85</sup>.

El Grupo Internacional de Clubes P&I explica, en su informe anual 2014-2015<sup>86</sup>, que entre los 10 millones de retención individual de cada club y los 80 millones de

---

<sup>83</sup> También VARA PARRA, J. J., *El contrato de reaseguro en Derecho internacional privado*, Universidad de Extremadura, Cáceres, 2003, p. 15.

<sup>84</sup> COGHLIN, T., “*Shipowners...*”, *op. cit.*, p. 417.

<sup>85</sup> También GÓNZÁLEZ HEVIA, R., “*Los seguros...*”, *op. cit.*, p. 739 y CLAVERO TERNERO, M. J., “*Novedades...*”, *op. cit.*, p. 183.

<sup>86</sup> INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, *Annual Report 2014/2015*, *op. cit.*, pp. 10-11, en <http://www.nepia.com/media/252021/IG-Annual-Review-201415.PDF> [consultado el 15 de febrero de 2016].

dólares por reclamación que desencadena la aplicación del reaseguro colectivo (“*General Excess of Loss Reinsurance Contract*”), el coste de la reclamación es compartido por todos los clubes P&I. Es la llamada retención del consorcio (“*pool’s retention*”). Como se ha adelantado, cada club ha de abonar no sólo los siniestros que sufran sus asegurados (reclamaciones propias, “*own claims*”), sino también eventualmente pagar a otro club cuyo asegurado ha sufrido un gran siniestro (reclamaciones del consorcio, “*pool’s claims*”).

Entre las causas de este tipo de grandes siniestros, los clubs P&I destacan errores humanos en la gestión náutica por el equipo de puente del buque, practica y remolque, con resultado de colisiones contra buques anclados o contra elementos fijos, como muelles portuarios<sup>87</sup>. Las consecuencias pueden suponer vertido de combustible, costes de prevención de la contaminación, lesiones o muerte de marineros, pérdida de mercancías, hundimiento de buque, remoción de pecio, cierre de puerto, lucro cesante por imposibilidad de actividad, entre otras. Es común que los informes de los clubs P&I destaquen la naturaleza aleatoria y volátil de las reclamaciones del consorcio<sup>88</sup>.

El “*Pooling Agreement*” dispone que una reclamación es susceptible de ser consorciada si y sólo si el club P&I afectado ha abonado la parte correspondiente a la retención del club<sup>89</sup>.

La suma total de lo pagado por cada club en concepto de reclamaciones del consorcio incluye un porcentaje en este concepto, naturalmente variable por lo fortuito de estos siniestros importantes. Así, habrá años benignos en que las reclamaciones del consorcio apenas alcancen el 5% o 10% del total de las reclamaciones pagadas por un club, y habrá otros en que por acumulación de grandes siniestros haya superado el 30% del

---

<sup>87</sup> Vid OSLER, D., “Up to 45% of watchkeepers sleep while on duty”, en *Lloyd’s List*, edición de 1 de febrero de 2012, p. 2 y MACQUEEN, J., “West of England P&I club in steam safety call”, en *Lloyd’s List*, edición de 10 de junio de 2011, p. 2, entre otras noticias que confirman esta apreciación.

<sup>88</sup> No obstante, Britania destaca que “la pobre calidad de la tripulación y un inadecuado entrenamiento favorecen este tipo de siniestros, en un mundo que parece cada vez más satisfecho con certificados emitidos en tierra, falta gente realmente experimentada en el mar”.

<sup>89</sup> CHRISTOLODOU, D., “Protection...”, *op. cit.*, p. 321, con cita de la cl. 3.1.f del “*Pooling Agreement*”.

total (caso del período 2006/2007)<sup>90</sup>. Es más, dependiendo del año, un club P&I puede no notificar ninguna reclamación de consorcio, limitándose a contribuir a los siniestros que sufran los miembros de otros clubes; o bien, al contrario, presentar una o más reclamaciones del “pool”. Hay períodos en que, por falta de grandes desastres marítimos, apenas se presentan reclamaciones consorciales. Por ejemplo, a 20 de febrero de 2015, el Grupo Internacional publica que sólo ha habido 15 durante este período 2014-2015, por un importe global de unos 5 millones de dólares. En cambio, en el período 2011-2012, con los accidentes de los buques “Costa Concordia” y “Rena”, el coste de las reclamaciones fue de alrededor de 400 millones de dólares<sup>91</sup>.

El importe de contribución por cada club P&I a una reclamación de consorcio no es idéntico a todos. Depende de una fórmula fijada en el “*Pooling Agreement*”, de acuerdo con el tonelaje asegurado de cada club P&I con respecto al tonelaje total del conjunto de clubes del Grupo Internacional<sup>92</sup>. Dada la confidencialidad del “*Pooling Agreement*” es arriesgado aventurar el contenido de la fórmula. Presuponemos que cada club puede decidir qué buques quiere consorciar y cuáles no. Por ejemplo a efectos de reducir su contribución, puede no consorciar buques pequeños o algunos buques fletados<sup>93</sup>.

El pago por cada club P&I por reclamaciones del consorcio se abona directamente al club P&I cuyo miembro ha sufrido el siniestro. Los clubes se hacen pagos y cobran entre ellos y se ponen en la cuenta de ingresos y gastos como crédito o como deuda. Por tanto, las reclamaciones del consorcio no se abonan al Grupo Internacional para que lo distribuya.

---

<sup>90</sup> Por ejemplo, UK P&I CLUB, *Leadership in action, op. cit.*, pp. 14-15, en su informe del período 2014-2015, cifra el importe económico asumido por este club en las reclamaciones consorciadas (netas de reaseguros propios) en unos 12 millones de dólares en 2014, unos 25 millones en 2013 y alrededor de 35 millones en 2012.

<sup>91</sup> INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, *Annual Report 2014-2015, op. cit.*, pp. 10-11.

<sup>92</sup> CHRISTOLODOU, D., “Protection...”, *op. cit.*, p. 321, señala que los factores a tener en cuenta son las reclamaciones de cada club, tonelaje y cuotas iniciales y suplementarias.

<sup>93</sup> Otros clubs P&I suministran cobertura P&I y otros riesgos para fletadores, que son reasegurados fuera del “*Pooling Agreement*”.

En fin, el club P&I más especializado en el sector de las pequeñas embarcaciones, Shipowners (con una media de 600 toneladas por unidad), prevé que el bajo riesgo que éstas entrañan hace innecesaria la cobertura que ofrece el “*Pooling Agreement*”, por lo que pueden ser adecuadamente protegidos con un límite de 500 millones de dólares o incluso menores. A estos asegurados, Shipowners les ofrece un seguro a prima fija, a diferencia de sus miembros mutuales, que en todo caso siguen siendo mayoritarios dentro del club.



Para tener seguridad jurídica respecto a que los miembros del consorcio atienden sus obligaciones derivadas del “*Pooling Agreement*”, todos los clubes P&I del Grupo Internacional llegaron a un acuerdo el 20 de febrero de 1996 para que cada uno de ellos establezca garantías a favor de una sociedad llamada The Bermuda Trust Company. Estas garantías financieras, como una carta de crédito o un pagaré, por un importe que varía para cada club, son realizables únicamente en el supuesto en que dicho club no cumpla sus obligaciones derivadas del “*Pooling Agreement*”<sup>94</sup>.

Dentro del tramo de retención del consorcio (entre 10 y 80 millones de dólares), cada Club P&I puede voluntariamente reasegurar sus obligaciones derivadas del “*Pooling Agreement*” para transferir el riesgo inherente a su obligación de contribuir al pago de las reclamaciones, o bien asumir dichos abonos con cargo a sus fondos propios.

Finalmente, Hydra Insurance Co Ltd. es una sociedad reaseguradora cautiva, domiciliada en Bermudas, que reasegura a cada club, por sus obligaciones derivadas de “*Pooling Agreement*”, creada *ad hoc* para servir a las necesidades de los miembros del Grupo Internacional<sup>95</sup>. Cada Club es propietario de una parte separada o célula de Hydra y los fondos correspondientes sólo pueden ser utilizados para satisfacer las obligaciones de cada club propietario. Hydra reasegura una parte del importe debido por los clubes en concepto de reclamaciones consorciadas y, además, actúa como co-reasegurador de una parte de las reclamaciones que superen los 80 millones de dólares. De esta manera, Hydra permite retener más riesgo a cargo de los clubes P&I, descargando en parte a los reaseguradores, lo que facilita la negociación del reaseguro.

### **3º. El reaseguro colectivo de los clubes del Grupo Internacional para reclamaciones superiores a la retención del consorcio**

El Grupo Internacional hace públicos cada año los términos de la renovación del programa de reaseguro y fija las tarifas del reaseguro a abonar por cada tonelada de arqueado bruto de un buque inscrito en un club P&I. Esto supone que cada club P&I del Grupo Internacional ha de tener en cuenta, a la hora de fijar las tarifas que cobra

<sup>94</sup> Información extraída del informe anual 2015 THE LONDON P&I CLUB, *Annual Report, op. cit.*, p. 27.

<sup>95</sup> CHRISTOLODOU, D., “Protection...”, *op. cit.*, p. 321, citando la cl. 1.2.1(a.) del “*Pooling Agreement*”.

a sus armadores o fletadores, el importe que habrá de pagar a su vez a los reaseguradores. El Grupo Internacional no reasegura, sino que facilita la negociación del reaseguro colectivo que llevan a cabo los clubes miembros de esta asociación con los reaseguradores. Desde 1951, los clubes P&I negocian y contratan colectivamente un reaseguro para hacer frente a los riesgos mayores vinculados a la oferta de seguros P&I. Se conoce como el “*General Excess of Loss Reinsurance Contract*” y se dice que constituye el mayor contrato de reaseguro del mundo. El informe anual del Grupo Internacional de Clubes P&I publicita que 91 reaseguradores de todo el mundo participan en dicho programa de reaseguro. Más del 32% de la totalidad del programa de reaseguro del Grupo Internacional es suscrito a través de la Lloyd’s de Londres<sup>96</sup>. La contratación del reaseguro está favorecida por los principios de limitación de responsabilidad del armador que, salvo que no sean aplicados, limitan el riesgo de los reaseguradores.

Esta tarifa incluye la prima correspondiente a la reaseguradora cautiva Hydra, el programa de reaseguro y el reaseguro de exceso de riesgo de guerra<sup>97</sup> a partir de la anualidad que empieza el 20 de febrero. Los precios de reaseguro distinguen entre petroleros dedicados al transporte de crudo (“*dirty tankers*”), petroleros dedicados al transporte de productos refinados de petróleo, como gasolina o gasoil (“*clean tankers*”), buques de carga seca y buques de pasajeros<sup>98</sup>. La tonelada de estos últimos es con diferencia la más cara, especialmente tras el accidente del “Costa Concordia”. También se incluye el precio del reaseguro de buques fletados, distinguiendo si son o no petroleros.

---

<sup>96</sup> INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, *Annual Report 2014-2015*, *op. cit.*, p. 3.

<sup>97</sup> Los riesgos de guerra están excluidos del seguro P&I estándar. Sin embargo, los clubes P&I del Grupo Internacional ofrecen indemnización de hasta 500 millones. El club P&I sólo indemniza el importe que exceda del valor del buque inscrito u otra cuantía que el miembro del club pueda cobrar del asegurador de riesgos de guerra, el que sea mayor (HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D., *Clubs P&I...*, *op. cit.*, cap. 24, ap. 4).

<sup>98</sup> Por ejemplo, según publica el Grupo Internacional en su página web, ya citada, para la anualidad 2016, el precio de estos reaseguros es de 0,6567 dólares por tonelada para un “*dirty tanker*”; 0,2816 dólares por tonelada para un “*clean tanker*”; 0,4537 dólares por tonelada para un buque de carga seca; 3,5073 dólares por tonelada para un buque de pasajeros; 0,2380 dólares por tonelada, para los buques petroleros fletados y 0,1163, para otro tipo de buques fletados. El Grupo Internacional también publica la prima adicional exigible a los buques petroleros que naveguen o visiten puertos o aguas jurisdiccionales de los Estados Unidos de Norteamérica.

En virtud de este contrato de reaseguro colectivo, un club P&I está cubierto contra las reclamaciones extraordinarias derivadas de la explotación de un buque. Gracias al reaseguro, las reglas del seguro P&I se redactan en los términos citados: cobertura ilimitada para todo tipo de reclamaciones y cobertura de 2.000 millones de dólares para daños a pasajeros, 3.000 millones de dólares para daños comunes a pasajeros y dotación y 1.000 millones de dólares por daños de contaminación de hidrocarburos.

Para el período 2015/2016, el programa de reaseguro ofrece una cobertura máxima de 3.080 millones de dólares por reclamación a partir de los 80 millones de retención del consorcio. Para la contaminación de hidrocarburos, el límite del reaseguro es de 1.080 millones de dólares. El programa de reaseguro se renueva cada año y se subdivide en varios tramos de cobertura, de compleja explicación.

El primer tramo ("*first layer market share*") cubre 500 millones de dólares, entre 80 y 580 millones. El reaseguro ofrece "*unlimited reinstatements*", lo que significa que si se gasta la cobertura total con un solo siniestro, el límite de indemnización estará igualmente disponible para los posteriores siniestros ocurridos durante el período anual. Para negociar mejor con los reaseguradores, los clubs del Grupo Internacional coaseguran una parte de este primer tramo del contrato. A su vez, este coaseguro está reasegurado con la reaseguradora cautiva Hydra, la cual a su vez lo puede reasegurar en el mercado comercial reasegurador.

El segundo tramo ("*second layer market share*") cubre los siguientes 500 millones de dólares, entre 580 y 1080 millones, también con "*unlimited reinstatements*".

El tercer tramo ("*third layer excess of underlying*") ofrece cobertura de 1.000 millones, para el importe de una reclamación entre 1.080 y 2080 millones de dólares, igualmente con "*unlimited reinstatements*".

Adicionalmente, el programa del reaseguro de los clubs del Grupo Internacional se completa con otro contrato de reaseguro de 2 años para una reclamación de hasta 1.000 millones adicionales (esto es, entre 2.080 millones y 3.080 millones, con un único "*reinstatement*", con el objetivo de reducir la necesidad de que los miembros de los clubs hagan cuotas catastróficas en esta hipótesis. Se denomina "*Collective Overspill Excess of Underlying*" o de cuotas catastróficas.

En un período anual puede no haber necesidad de activar los reaseguros, si no hay ningún siniestro importante. Asimismo, tampoco se ha producido ningún siniestro hasta ahora que active el pago de cuotas catastróficas por los mutualistas, por superar el importe de todos los reaseguros.

#### ***4º. Función representativa de los miembros a cargo del Grupo Internacional de Clubes P&I***

El Grupo Internacional de clubes P&I cumple también una función representativa de sus miembros en varias organizaciones internacionales. Así, en instituciones intergubernamentales como la Organización Marítima Internacional, la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho comercial internacional (UNCITRAL) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. También asume labores representativas de los clubes P&I miembros ante los Gobiernos nacionales y la Unión Europea. Idéntica función representativa cumple el Grupo Internacional de clubes P&I en otras organizaciones de la industria marítima como la Cámara de Navegación Internacional (ICS), el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), el Foro Internacional Marino de Compañías Petroleras (OCIMF) o la Asociación Internacional de Propietarios de Buques Petroleros (INTERTANKO).

Por ejemplo, el Grupo Internacional de Clubes P&I defendió los intereses de sus miembros en el proceso de preparación de la Directiva 2009/20/CE, que transpone el RD 1616/2011. Destaquemos que en la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques, presentada por la Comisión en 2005, su artículo 10 reconocía la acción directa del perjudicado. El Grupo Internacional de clubes P&I se opuso públicamente a la inclusión de una acción directa para todo tipo de reclamaciones y finalmente, la Directiva 2009/20/CE no la incluye, si bien tampoco la descarta.

Son muchas otras las manifestaciones de la influencia del Grupo Internacional de Clubes P&I. No lo es menos que, como hemos visto, la Comisión Europea haya concluido, mediante un simple comunicado de prensa, que el Grupo Internacional de Clubes P&I no vulnera el Derecho de la competencia, cuando antes fueron necesarias dos exenciones decenales de los contratos que vinculan a los Estados parte.

Como excepción a la regla general, cada club P&I del Grupo Internacional también ha sido reconocido como posible asegurador en el seguro obligatorio de responsabilidad civil de buques (RD 1616/2011), sin necesidad de estar establecidos ni autorizados en los Estados del Espacio Económico Europeo. Aunque la mayoría de estos clubes P&I tienen domicilio o sucursales en el Espacio Económico Europeo, a otros aseguradores se les exige el domicilio o establecimiento en España.

También se ha podido ver cómo la posición firme de los clubes P&I del Grupo Internacional en no alterar el seguro P&I estándar para cubrir el riesgo de guerra y terrorismo ha retrasado la entrada en vigor del Convenio de Atenas 2002, siendo necesario que la Organización Marítima Internacional prevea alternativas en las Directrices de 2006.

### **3. EL MERCADO ALTERNATIVO DE SEGUROS P&I, DE PROTECCIÓN Y DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE EMBARCACIONES DE RECREO**

#### **3.1. Clubes P&I no integrados en el Grupo Internacional. Aseguradores comerciales extranjeros**

Los Clubes P&I del Grupo Internacional no tienen el oligopolio de hecho o de derecho para ofrecer seguros P&I a los armadores y fletadores de buques mercantes, de recreo, de pesca, de puerto y otros. Parece indudable su preponderancia en el ámbito del aseguramiento de los grandes buques mercantes, pero las estadísticas que publica el propio grupo se refieren a los buques “transoceánicos”, esto es, los dedicados al transporte internacional.

Hay también segmentos del mercado ocupados por otros clubes P&I no integrados en el Grupo Internacional y aseguradores comerciales<sup>99</sup>. En la práctica aseguradora anglosajona se denomina “*the non-International Group P&I market*” o “*alternative*”

---

<sup>99</sup> ALBORS, E., “Los intereses de los navieros y de los clubs de protección e indemnización en la Propuesta de Anteproyecto de la Ley general de la navegación marítima”, en DE EIZAGUIRRE, J. M. (coord.), *XVI Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián, San Sebastián, 2004*, p. 90, indica que quizá en un futuro las cosas cambien, pero “*hoy por hoy no resulta posible comprar un seguro de responsabilidad civil para la explotación naviera, sin acudir a un club P&I*”. Este apartado intenta ofrecer una visión del mercado alternativo.

*market*<sup>100</sup>". Destacan en el mercado del cabotaje nacional, de buques mercantes de menor tamaño, de embarcaciones de recreo y deportivas y de las embarcaciones pesqueras. Sin perjuicio de que el club P&I pueda actuar como reasegurador, hay un mercado de seguro P&I ofrecido por aseguradores comerciales, normalmente a prima fija, y que reaseguran en la Lloyd's y con reaseguradores fuera de la Lloyd's. Con todo, no tiene en efecto el mismo nivel de cobertura de los clubes P&I del Grupo Internacional, pues sólo suele cubrir hasta 500 millones de dólares por siniestro<sup>101</sup>.

En algunos casos son clubes P&I de gestión china o coreana y de otros países, así como los centrados en riesgos de fletadores, que no forman parte de momento del Grupo Internacional de Clubes P&I. En la práctica, cualquier asegurador de riesgos marítimos de responsabilidad civil puede reasegurar todo o parte de estos riesgos. Por ejemplo, los clubes P&I del Grupo Internacional pueden reasegurar tanto a los aseguradores comerciales como a los clubes P&I que no son miembros del Grupo. La técnica de reasegurarse en los principales clubes P&I ingleses ha sido la forma previa utilizada por los clubes escandinavos, japonés y norteamericano para beneficiarse de los pactos del Grupo Internacional. Posteriormente, estos clubes han entrado como miembros de pleno derecho en el Grupo Internacional de clubes P&I<sup>102</sup>. No debe descartarse, pues, que en el futuro se amplíe el número de miembros con clubes P&I y que actualmente se reaseguran en alguno de los clubes P&I miembros del Grupo Internacional. O, asimismo, se produzca una situación inversa, donde algunos de los clubes P&I miembros del Grupo Internacional se fusionen<sup>103</sup>.

---

<sup>100</sup> El corredor de seguros marítimos FP MARINE RISK, *P&I Review 2014-2015*, disponible en <http://www.fp-marine.com> (consultado el 15 de febrero de 2016), alude a las siguientes compañías: British Marine, Carina, Charterama B.V., Charterers P&I Club, China Shipowners Mutual Assurance Association, Coastal Marine Services Ltd, Eagle Ocean Marine, Hanseatic Underwriters, Hydor AS, Ingosstrakh Insurance Co., Korea P&I Club, Lodestar Marine, Navigators Management (UK) Ltd, Norwegian Hull Club- PIDEF, Osprey Underwriting Agency Ltd, RaetsMarine BV y Rosgosstrakh Limited. El informe del también corredor de seguros marítimos WILLIS, *Protection & Indemnity Market Review 2011-2012*, disponible en <http://www.willis.com/> (consultado el 15 de febrero de 2016), cita también a algunos de estos aseguradores.

<sup>101</sup> Por ejemplo, Hanseatic Underwriters, en <http://hanseatic-underwriters.com>, consultada el 28 de diciembre de 2015.

<sup>102</sup> Así, HAZELWOOD, J. y SEMARK, D., *P&I Clubs...*, *op. cit.*, cap. 8.

<sup>103</sup> Por ejemplo, en la comunicación pública de Britannia, de 25 de febrero de 2016, informa que los consejos de administración de este club y de UK P&I Club han iniciado el proceso para determinar si la fusión es posible y ofrece un beneficio adecuado a sus respectivos asociados (en <http://www.britanniapandi.com/>, consultada el 4 de marzo de 2016).

Otras veces, se trata de aseguradores especializados que operan en riesgos de seguros P&I, normalmente a condiciones de prima fija y con un límite de indemnización no superior a 500 millones de dólares.

En la práctica, al tratarse de un mercado especializado, los clubes y aseguradores comerciales que se dedican a riesgos marítimos se encuentran frecuentemente en el mercado, asumiendo distintas posiciones entre ellos, unas veces como reasegurados, otras veces como reaseguradores.

### 3.2. Aseguradores españoles

A estos clubes P&I ajenos al Grupo Internacional y a las aseguradoras comerciales extranjeras, deben añadirse otros posibles aseguradores locales. Por ejemplo, algunas mutuas de riesgos marítimos y sociedades anónimas de seguros domiciliadas en España pueden ofrecer seguros de responsabilidades civiles del propietario o armador de buques mercantes, seguros obligatorios de las embarcaciones deportivas o de recreo, y seguros voluntarios de responsabilidad civil en embarcaciones pesqueras, que es obligatorio en Galicia<sup>104</sup>. A veces, estas compañías españolas no retienen riesgos o sólo una parte muy pequeña de los mismos, pues suelen reasegurar sus riesgos sobre embarcaciones ("*fronting*"). La homologación de las coberturas que ofrecen en sus seguros P&I se debe también al habitual recurso al reaseguro. Si se pretende reasegurar parte o la totalidad de los riesgos P&I, el asegurador habrá de ofrecer a sus asegurados un producto homologable y aceptable por el reasegurador. Ofertar coberturas muy distintas de la práctica habitual de los seguros P&I puede suponer que no haya ningún reasegurador dispuesto a asumir tal reaseguro.

El seguro de las embarcaciones de recreo o deportivas cubre las coberturas obligatorias de responsabilidad civil exigidas por el RD 607/1999 y un buen número de coberturas de contratación voluntaria. Tiene un contenido propio y distinto de las

---

<sup>104</sup> El seguro de embarcaciones de recreo o deportivas tiene naturaleza multirriesgo, cubriendo la responsabilidad civil obligatoria y riesgos voluntarios, como daños al propio buque o accidentes a los tripulantes. Es ofrecido por muchas aseguradoras como Mapfre, Zurich, Axa, Generali, entre otras. Respecto al seguro de embarcaciones pesqueras, para cumplir con la ley gallega, se ha analizado de forma especial el ofertado por Mapfre.

coberturas estándar del seguro P&I y otros seguros de protección, sin perjuicio de que también sea común que las aseguradoras españolas que lo ofrecen, también reaseguren todos o parte de estos riesgos en el extranjero.

#### **4. EL MERCADO DE SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE RIESGOS DE GUERRA, INCLUIDO EL TERRORISMO**

El seguro P&I estándar del Grupo Internacional de clubes P&I excluye la cobertura de responsabilidad civil del armador en caso de guerra, incluido el terrorismo. Estos no están dispuestos a alterar el sistema, de modo que el armador de buques que voluntariamente quiere concertar un seguro de su responsabilidad civil para riesgos de guerra o terrorismo ha de buscar alternativas. Lo mismo ocurre cuando la contratación de estas coberturas no es voluntaria, sino obligatoria por razón de la existencia de normas específicas que así lo imponen. Es el caso de los buques de pasaje que entren dentro del ámbito de aplicación del Convenio de Atenas 2002 y/o el Reglamento CE 392/2009.

En principio, el armador o fletador de un buque no asume responsabilidad civil frente a tercero en caso de daños atribuidos a un acto de guerra o a un ataque terrorista. Suele ser una causa de exoneración de responsabilidad prevista en las normas internacionales que imponen el seguro obligatorio, así como en normas nacionales. Sin embargo, esta exoneración no excluye la responsabilidad cuando, al acto de guerra o terrorista, se añada la "falta de diligencia" del armador en evitar dichos actos. Por ejemplo, no mandar salir el buque de una zona de guerra o permitir el acceso a bordo de un terrorista. La causa directa del daño es la guerra o el terrorismo, pero hay una potencial fuente de responsabilidad civil (y quizás penal) a cargo del armador. Este interés puede extenderse también al fletador. A esta preocupación por la responsabilidad civil, se añade en el caso del armador los daños propios al buque en caso de guerra y terrorismo. Esto explica que el mercado asegurador ofrezca productos conjuntos de cobertura de daños propios al buque y de responsabilidad civil en caso de guerra o terrorismo.

En términos generales, la cobertura de la responsabilidad civil en caso de guerra o terrorismo es ofertada en la actualidad por diferentes aseguradores:



- a) Un club P&I para riesgos de guerra
- b) El propio asegurador del buque para riesgos de guerra que ofrezca cobertura adicional de responsabilidad civil en caso de guerra
- c) Coberturas especiales de los clubes P&I de no guerra, y
- d) Compañías *ad hoc* para obtener esta cobertura.

**a) Clubes P&I de riesgos de guerra**

El armador podría recurrir a clubes P&I para riesgos de guerra, aptos para asegurar estos riesgos mediante un seguro específico. El monto de la responsabilidad civil del armador en caso de guerra, si la hay, puede no guardar relación con el valor del buque<sup>105</sup>. Sin embargo, a menudo, la incorporación está limitada por la nacionalidad del propietario y/o el pabellón del buque<sup>106</sup>.

**b) Asegurador de buques de riesgos de guerra, que ofrece adicionalmente cobertura de responsabilidad civil en caso de guerra**

El armador puede ampliar su seguro de buques para riesgos de guerra, con cobertura adicional de responsabilidad civil en caso de guerra. El seguro de buques ("*hull insurance*") excluye los riesgos de guerra, por lo que el armador suele contratar un seguro de buques adicional y específico para riesgos de guerra<sup>107</sup>. Pensemos por

<sup>105</sup> En Grupo Internacional de Clubes P&I, en LEG 92/4/2, de 11 de agosto de 2006. Hay mutuas de navieros que dan cobertura de riesgos de guerra a sus mutualistas, como las mutuas del London Group of War Risks Association, the Hellenic Mutual War Risk Association y otras de Noruega, Dinamarca, Suecia y Canadá. MICHEL, K., *War, terror and carriage by sea*, Lloyd's of London Press, Londres-Singapur, 2004, p. 127, señala que si un armador está cubierto por la póliza en condiciones "*International Hull Clauses*" y asegura el riesgo de guerra en un club P&I de guerra, tiene doble cobertura; para evitar el doble seguro, la práctica es investigar y compartir las pérdidas.

<sup>106</sup> En Grupo Internacional de Clubes P&I, en LEG 92/4/2, de 11 de agosto de 2006.

<sup>107</sup> ROGERS, N. C. y AHERN, J. R., *A Guide to marine hull insurance claims*, Richard Hoggs Limited, Londres, 1989, señalan que, si lo considera adecuado, el armador del buque puede cubrirse contra los riesgos de guerra. Como están excluidos en la póliza "*Institute Time Clause Hulls*" de 1 de octubre de 1983 y de las reglas del seguro P&I, el propietario podrá contratar otro seguro, por ejemplo, en condiciones de la "*Institute War Strike Clauses*" de 1 de octubre de 1983. RØSÆG, E.

ejemplo en un ataque terrorista o acto de guerra que causa daños a un buque mercante. El seguro de buques para riesgos de guerra, contratado aparte del seguro de buques estándar, protege al armador por la pérdida patrimonial en su buque. Además, a causa del ataque bélico o terrorista, el armador puede ser declarado responsable civil frente a terceros, por ejemplo, por no haber actuado de forma diligente en la protección de marineros, pasajeros u otros.

Para ello, es usual que el armador contrate la cobertura adicional de responsabilidad civil o P&I en el seguro de buques para riesgos de guerra. Se llama “*P&I war risk cover*” en Londres y suele tener como suma asegurada el importe del valor en que es asegurado el buque<sup>108</sup>. Por ejemplo, si el valor asegurado del buque es 70 millones de dólares, el armador dispone de una doble cobertura por el buque (70 millones) y del mismo importe de su responsabilidad civil por riesgos de guerra y terrorismo (otros 70 millones).

En algunos barcos de pasaje pequeños y medianos, este seguro de buques de riesgos de guerra, complementado con el seguro de responsabilidad civil para los mismos riesgos, puede ser suficiente para satisfacer las exigencias del seguro obligatorio de guerra del Reglamento CE 392/2009 o el Convenio de Atenas 2002. Bastará multiplicar 250.000 unidades de cuenta por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar y puede saberse cuál es el límite de indemnización que debe suministrar el seguro o garantía (art. 4 bis 1 Convenio de Atenas 2002 y arts. 1.2 y 1.6 reserva de las Directrices OMI).

Para barcos de pasaje más grandes, especialmente cruceros, esta multiplicación de 250.000 unidades de cuenta por cada pasajero puede llevar a sumas astronómicas, que ningún asegurador o fiador pueda asumir, por lo que el armador quede sin seguro obligatorio. Por ello, el tope máximo de indemnización por riesgos de guerra, incluido el terrorismo, es de 340 millones de unidades de cuenta (art. 2.2.2 Directrices OMI). Corresponden a unos 500 millones de dólares por cada buque de

---

“Passenger ...”, *op. cit.*, p. 218, añade que no importa si el seguro de cascos y el seguro P&I de guerra van en la misma póliza o en otra diferente.

<sup>108</sup> Así consta en la respuesta del Grupo Internacional de Clubes P&I en la nota presentada por los Países Bajos, en LEG 92/4/2, de 11 de agosto de 2006, sobre preguntas frecuentes del Convenio de Atenas y el terrorismo.

pasaje y siniestro y existen fórmulas en el mercado asegurador para su cobertura, distintas del asegurador de buques. Una son los citados clubes P&I de riesgos de guerra y otro es el seguro de exceso de riesgos de guerra del seguro P&I.

### ***c) Cobertura adicional de riesgos de guerra con un club P&I***

El armador puede complementar el citado seguro de responsabilidad civil contratado con el seguro de cascos de riesgos de guerra, normalmente hasta el valor del buque (*"P&I war risk cover"*), con la cobertura de exceso de riesgos de guerra al seguro P&I estándar ofrecido por un club P&I (*"war risks P&I excess cover"*)<sup>109</sup>.

Este último seguro cubre la parte de la indemnización que deba el asegurado y que supere del valor del buque u otra suma que pueda recuperarse del asegurador primario de riesgos de guerra. Por ejemplo, si el armador debe abonar 90 millones de dólares por responsabilidad civil en caso de guerra o terrorismo, una parte hasta el valor del buque o lo pactado en el contrato está cubierto por el asegurador de buques para riesgos de guerra (*"P&I war risk cover insurer"*).

El armador, si ha contratado esta cobertura, puede recuperar el exceso de esta cuantía del club P&I, o clubs P&I si coaseguran (*"war risk P&I excess cover insurers"*). El tope de este exceso de indemnización es, entre los clubes P&I del Grupo Internacional, de 500 millones de dólares por buque y suceso<sup>110</sup>. Por ejemplo, los buques de crucero son muy valiosos, gracias a este sistema, el armador puede disponer de una cobertura primaria del seguro de buques de guerra por el valor asegurado del buque (aunque a veces se limita a no más de 100 millones de dólares) y de 500 millones de dólares adicionales del club P&I. Supone, por tanto, una cobertura de al menos 600 millones de dólares en concepto de responsabilidad civil por riesgos de terrorismo. Esta cuantía cumple con el tope máximo de 340 millones de unidades de cuenta (unos 500 millones de dólares) de responsabilidad civil del

---

<sup>109</sup> Este riesgo de exceso de guerra está fuera del consorcio (*"Pooling Agreement"*) y del reaseguro colectivo para seguros P&I para riesgos de no guerra del Grupo Internacional.

<sup>110</sup> A su vez, estos clubes P&I del Grupo Internacional reaseguran totalmente el riesgo del *"excess war risk cover"* con aseguradores de guerra u otros; también puede haber programas gubernamentales para dar cobertura por guerra o terrorismo.

transportista por riesgos de guerra previstos en las Directrices OMI (art. 2.2.2)<sup>111</sup>. En cambio, si el importe de la responsabilidad civil del armador en caso de riesgos de guerra no supera el valor del buque u otra suma asegurada pactada con el asegurador de riesgos de guerra (imaginemos como el caso citado que el buque está asegurado en 90 millones de dólares), el club P&I no deberá abonar nada pues la reclamación contra el asegurador primario de riesgos de guerra no se ha agotado<sup>112</sup>.

#### **d) Compañías creadas ad hoc para cubrir riesgos de guerra y terrorismo**

Este complejo sistema del mercado de riesgos de guerra se caracteriza, según el Grupo Internacional de Clubes P&I, por su volatilidad, pues “*puede contraerse o desaparecer del todo en caso de un suceso terrorista o una serie de sucesos*”<sup>113</sup>. Además, añade que la estructura de la cobertura de riesgos de guerra, con diferentes aseguradores cubriendo diferentes tramos, hace imposible para un conjunto de aseguradores la emisión del certificado de seguro requerido por el Reglamento CE 392/2009 o el Convenio de Atenas 2002 para buques de pasaje. Por ello, el Grupo Internacional y la Cámara Marítima internacional, en 2006, sugerían que sería necesario crear una entidad preparada para emitir los certificados de seguro (tarjeta azul) para riesgos de guerra exigidos por el Convenio Atenas 2002. Un ejemplo de lo anterior es la aseguradora Shoreline Passenger Solutions (SPS)<sup>114</sup>, domiciliada en Bermudas. Como indica en su página web, se formó por Shoreline Insurance Managers Ltd (SIM) para asegurar o reasegurar específicamente los riesgos de guerra del Convenio de Atenas 2002. SIM actúa como un apoderado (“*coverholder*”) para un panel de aseguradoras de la Lloyd’s de Londres y otros aseguradores de Londres, quienes proporcionan la capacidad económica de SIM. SPS puede ofrecer cobertura específica para los armadores

<sup>111</sup> En RØSÆG, E., “Passenger liabilities and insurance: terrorism and war risks”, en THOMAS, R.D., *Liability regimes in contemporary maritime law*, Informa, Londres, 2007, p. 218.

<sup>112</sup> En Grupo Internacional de Clubes P&I, en LEG 92/4/2, de 11 de agosto de 2006. También MILLER, N. y PALAS, R., “War terrorism and associated perils in marine insurance”, en MARANGOS, H.L (ed.), *War risks and terrorism*, The Insurance Institute of London, Londres, 2007, p. 100.

<sup>113</sup> Nota presentada por el Grupo Internacional de Clubes P&I y la Cámara Marítima Internacional ante el Comité Jurídico de la OMI, en LEG 92/4/4, 15 de septiembre de 2006.

<sup>114</sup> En <http://www.shoreline.bm/> (consultada el 5 de octubre de 2015).

y emitir la tarjeta azul del asegurador de riesgos de guerra exigida en Reglamento CE 392/2009 y el Convenio de Atenas 2002. Esto supone que asume legitimación pasiva frente a los pasajeros en caso de accidente. También actúa como reasegurador de aquellos clubs P&I que prefieren emitir personalmente la tarjeta azul para riesgos de guerra.

## **5. EL ASEGURAMIENTO DE RIESGOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO NUCLEAR A CARGO DE LA INSTALACIÓN NUCLEAR, EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD Y COBERTURA ASEGURADORA DEL ARMADOR**

El transporte marítimo de material nuclear también está tradicionalmente excluido del régimen de seguro P&I estándar ofrecido por los clubes P&I del Grupo Internacional. Es una diferencia con otro tipo de mercancías peligrosas, como hidrocarburos, gas, productos químicos, etc. que son objeto de cobertura en el apartado de riesgos cubiertos correspondientes a “contaminación”.

La exclusión de la cobertura usual del mercado asegurador de riesgos marítimos obedece, a su vez, a que el armador de buques que transporten material nuclear tampoco es responsable civil de los daños que esta actividad pueda producir. Así se dispone en el Convenio de Bruselas de 17 de diciembre 1971 relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de material nuclear, adoptado bajo los auspicios de la IMCO (actual IMO), en vigor desde el 15 de julio de 1975. La Conferencia que aprobó este Convenio fue organizada no sólo por la IMCO, sino también por la Agencia Internacional de Energía Atómica y la OCDE. La finalidad era resolver las dificultades que planteaban la aplicación simultánea al daño nuclear de los convenios marítimos que tratan sobre la responsabilidad del propietario del buque y de los tratados que específicamente canalizan la responsabilidad única y exclusivamente sobre el operador de la instalación nuclear de donde o hacia dónde va dirigido el material nuclear transportado. El Convenio de 1971 dispone que la persona (léase el propietario o el armador del buque) que de otro modo sería responsable del daño causado por un accidente nuclear debe ser exonerado de responsabilidad si el operador de la instalación nuclear es también responsable de conformidad con el Convenio de París de 1960, el Convenio de Viena de 1963 o una ley nacional que tiene un similar objetivo de protección a las

personas que sufren estos daños<sup>115</sup>. En este importante convenio que exonera de responsabilidad al propietario o armador de buque se refleja la tradicional exclusión de daños nucleares del seguro P&I al uso en la práctica marítima.

La Ley de navegación marítima se suma a esta corriente de excluir los daños nucleares de las normas generales de la responsabilidad del propietario o armador de buques. El art. 391.2 LNM señala que “*las normas de responsabilidad civil por contaminación de los arts. 384 a 390 LNM no son aplicables a los daños causados por substancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas*” (art. 391.2 LNM). Estas disposiciones específicas canalizan la responsabilidad hacia el operador de la instalación nuclear. Son el Convenio de París de 1960, el Convenio de Viena de 1963, ambos con sucesivas enmiendas, y la Ley española 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radioactivos y otras normas en la materia que la Ley no ha derogado. El régimen específico se completa con el citado Convenio de Bruselas de 1971, para exonerar a los propietarios de buque que transporten el material nuclear.

A continuación, analizamos cada una de estas normas:

1º. En un ámbito regional, el Convenio de 1960 sobre la responsabilidad civil en la esfera de la energía nuclear (“Convenio de París”) está en vigor desde el 1 de abril de 1968. En España, este convenio fue completado por el Convenio de Bruselas suplementario al Convenio de París, el cual entró en vigor el 4 de diciembre de 1974. España es parte contratante de ambos. El Preámbulo de la Ley 12/2011 explica que los Convenios de París y de Bruselas prevén un sistema de responsabilidad objetiva del explotador de instalaciones nucleares por los daños nucleares causados por un accidente en las mismas. Esta responsabilidad es independiente de la causa del accidente. La responsabilidad es imputable con las limitaciones y condiciones previstas en estos convenios. *El*

---

<sup>115</sup> INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY, *The 1997 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the 1997 Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage – Explanatory notes*, IAEA Viena, 2007, p. 6. En cambio, señala PEDROZO, R. A. F., “Transport of nuclear Cargoes by Sea” (1997), en *J.M.L.C.*, vol. 28, núm. 2, pp. 232-233, que, si el transportista es directamente responsable, sería posible para el operador reclamar para ser reembolsado.

Preámbulo añade que Convenio de París establece la responsabilidad mínima obligatoria asumida por el explotador. El Convenio de Bruselas prevé compensaciones complementarias, hasta un límite determinado, para indemnizar a las víctimas o reparar daños en caso de que los daños superen la responsabilidad del Convenio de París. Los Protocolos de enmiendas de estos Convenios, aprobados en febrero del 2004, mantienen esta misma estructura de compensaciones por daños nucleares. Sin embargo, las cantidades de las compensaciones por cada accidente e instalación se aumentan de manera significativa. Además, los Convenios de París y Bruselas establecen que el operador de una instalación nuclear ha de mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra su responsabilidad por daños nucleares. Por lo tanto, puede verse que ambos convenios canalizan la responsabilidad exclusivamente al operador de las instalaciones nucleares.

2º. La necesidad de disponer de un régimen internacional uniforme llevó a la adopción del Convenio sobre responsabilidad civil por daños nucleares, hecho en Viena el 21 de mayo de 1963 (“Convenio de Viena”). En vigor desde el 12 de noviembre de 1977. Los Convenios de París y de Viena fueron vinculados por el Protocolo adoptado en 1988 para reunir el ámbito geográfico de los dos. España también es parte contratante del Convenio de Viena.

3º. El régimen actual en España se completa con la Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radioactivos. Deroga el Decreto 2177/1967, de 22 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre cobertura de riesgos nucleares, en lo que oponga a la Ley, y modifica la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear.

El Preámbulo de la Ley 12/2011 señala que ésta obliga al explotador de instalaciones nucleares a cubrir su responsabilidad por daños nucleares hasta el importe de 1.200 millones de euros. El legislador hace constar que se ha observado durante la tramitación de esta ley que es difícil para el mercado asegurador español cubrir todas las garantías requeridas. De hecho, constata que en la actualidad, no se puede ofrecer a los explotadores ningún tipo de seguro para daños previstos como nucleares, específicamente de daños al medio ambiente y daños personales reclamados pasados 10 años desde el siniestro.

El legislador constata que estas dificultades para asegurar la responsabilidad civil de los explotadores de instalaciones nucleares son comunes en otros Estados. A la vista de lo anterior, los Estados parte de los citados Convenios internacionales en la materia han previsto alternativas jurídicas o financieras al mercado de seguros. Estas alternativas cuentan normalmente con la intervención directa o indirecta del Estado, el cual presta la garantía requerida, a cambio de recibir una tasa o una prima.

Por ello, la Ley 12/2011 prevé como sistemas válidos para cubrir la responsabilidad civil nuclear los siguientes: póliza de seguro o cualquier otra garantía financiera con una entidad autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda o una mezcla de ambas (art. 12 y Preámbulo). Entre las garantías financieras, la Ley prevé de forma expresa que el sistema eléctrico ofrezca dicha garantía para los daños no asegurables por las entidades de seguros a cambio de una prima. Con esta solución, se concreta un mecanismo flexible, de último recurso, al cual los explotadores podrían recurrir cuando el mercado asegurador no ofrezca cobertura de los daños nucleares que se definen en el Convenio de París (Preámbulo Ley 12/2011).

Por lo que respecta al accidente nuclear que haya tenido lugar durante el transporte, en que incluimos el marítimo, el art. 7 Ley 12/2011 dispone la aplicación directa de las disposiciones contenidas en el Convenio de París. Cuando se trate de transportes entre España y el territorio de un Estado que no sea parte del Convenio de París, el explotador de la instalación nuclear de origen o destino situada en territorio español será responsable, de acuerdo con la Ley 12/2011, de los daños causados por los accidentes nucleares que ocurran en territorio español.

Respecto a la responsabilidad civil del transportista de sustancias nucleares, el art. 7.3 Ley 12/2011 añade que es responsable de los daños nucleares, en sustitución del explotador de la instalación, siempre que sea autorizada dicha sustitución por la autoridad competente y se cuente con el acuerdo del explotador de la instalación. Además, el transportista deberá acreditar que dispone de la garantía financiera que le permita hacer frente a la responsabilidad civil igual o superior a la requerida por esta ley. Esta sustitución no será, en principio, la regla general en el tráfico, pues el seguro P&I de los clubes P&I, como instrumento propio del armador de buques, excluye de cobertura los daños causados por daños nucleares.



4º. Por último, distinta de la responsabilidad por el transporte de material nuclear, es la responsabilidad vinculada a buques propulsados por energía. Nunca ha llegado a entrar en vigor el Convenio de Bruselas sobre responsabilidad de los propietarios de buques nucleares de 25 de mayo de 1962<sup>116</sup>. Al parecer no están muy difundidos en el ámbito civil, si bien cuentan con normas específicas en el Convenio SOLAS, que los define como un buque provisto de una instalación de energía nuclear (regla 2.j del capítulo I del anexo de Disposiciones generales Convenio SOLAS). En el momento de su aprobación sólo las potencias militares de Estados Unidos de Norteamérica y la Unión Soviética contaban con unidades de este tipo y para estos fines. Asimismo, este convenio impone al Estado de bandera del buque autorizar la operación de estos buques y garantizar las indemnizaciones cuando el seguro o garantía obligatoria del propietario de buques nucleares sea insuficiente para responder de los daños causados a terceros<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> LOPUSKI, J., "La responsabilité pour le dommage dans le domaine maritime, les lignes principales de l'évolution", en *D.M.F.*, núm. 259, julio 1970, p. 400, constata que a pesar de su influencia en el posterior CRC 1969, este Convenio de Bruselas nunca llegó a entrar en vigor.

<sup>117</sup> MARESCA, G., "L'esercizio armatoriale della navigazione atomica e le assicurazione maritime nucleari", en *Assicurazioni*, 1977, p. 95, observa en esta norma la causa del fracaso del citado Convenio.

## II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL EJERCICIO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA COMO INTERÉS ASEGURABLE EN DERECHO ESPAÑOL

### 6. EL DERECHO ESPAÑOL SOBRE EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL EJERCICIO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

#### 6.1. Antecedentes legislativos y judiciales

La inclusión como interés asegurable de la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima en la Ley de navegación marítima contrasta con el silencio de los derogados arts. 737 a 805 del Código de Comercio de 1885. El art. 743 Código de Comercio identificaba varios intereses asegurables: sobre el buque, sobre el flete, sobre los fletes anticipados, sobre las mercancías embarcadas en el buque, sobre las ganancias o beneficios probables y sobre las cantidades dadas en préstamo a la gruesa. A continuación, acompañaba una cláusula general que declaraba que todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada pueden ser objeto de seguro marítimo (art. 743.8). El Tribunal Supremo y la doctrina habían reconocido que la responsabilidad civil del “naviero”<sup>118</sup> podían asegurarse en base a la autonomía de la voluntad y a esta fórmula abierta de intereses asegurables del derogado art. 743.8 del Código de Comercio<sup>119</sup>.

Esta falta de regulación expresa del seguro de responsabilidad civil se explica por las especialidades del Derecho marítimo<sup>120</sup>. En primer lugar, la forma tradicional de

---

<sup>118</sup> En la regulación anterior a la Ley de navegación marítima, el Código de Comercio se refería en exclusiva al naviero como empresario de la navegación marítima. La jurisprudencia y la doctrina admitían que el naviero podía asegurar su responsabilidad civil marítima. El término “armador” no estaba contemplado en el Derecho marítimo del Código de Comercio.

<sup>119</sup> Además de los manuales de Derecho marítimo y los artículos citados en notas a pie de página, *vid* las siguientes obras: URÍA, R., *El seguro marítimo*, Barcelona, Bosch, 1940; RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., “El aseguramiento de la responsabilidad civil en el art. 78 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, en *R.E.S.*, vols. 73 y 74, pp. 59-65; HILL, M. C., “El seguro P&I en España. Especial referencia a las nuevas coberturas de fletadores y flete, demoras y defensa”, en *A.D.M.*, vol. I, 1981, pp. 247-280; CLAVERO TERNERO, M. F., “Novedades recientes...”, *op. cit.*, pp. 155-209; y, GONZÁLEZ HEVIA, R.: “Los seguros...”, *op. cit.*, pp. 723-752, entre otros autores.

<sup>120</sup> RODIÈRE, R.: *Droit maritime. Assurances et ventes maritimes*, Dalloz, París, 1983, pp. 391-392.

la que ha dispuesto el naviero para proteger su patrimonio frente a reclamación de indemnizaciones por parte de terceros (como abordajes, lesiones a los pasajeros, daños en las mercancías transportadas, etc.) se deduce del concepto de “fortuna de mar”. A diferencia del resto de personas, cuyo patrimonio queda enteramente afecto a la satisfacción de las deudas en que puedan incurrir, la fortuna de mar alude al patrimonio naval integrado por el buque y los fletes, cuyo valor era el límite tradicional de la responsabilidad del naviero<sup>121</sup>. Los modernos sistemas jurídicos de limitación de responsabilidad superan ya este límite, que puede ser realmente reducido e injusto para satisfacer a los acreedores del naviero, a favor de un sistema de baremo o tarifa, calculado en base al arqueo bruto del buque. Es el caso del Convenio LLMC 1976/1996, ya en vigor previamente y que la Ley de navegación marítima reconoce como norma fundamental de referencia en materia de limitación global de responsabilidad (art. 392 LNM). Precisamente, el seguro P&I contratado con un club P&I del Grupo Internacional es suficiente, en cuanto a la suma asegurada, para cumplir con los términos de este convenio y, en principio, también con respecto a otra norma internacional o nacional que pueda afectar al asegurado.

En segundo lugar, en el momento de la aprobación del Código de Comercio a finales del siglo XIX, los navieros disponían de menores obstáculos legales para incluir cláusulas de limitación o de exoneración de responsabilidad en los conocimientos de embarque y billetes de pasaje que emitían, lo que era otro medio para reducir sus supuestos de responsabilidad civil y hacer innecesaria la contratación de un seguro. En la actualidad, la regla general es la contraria. Las Reglas de La Haya-Visby regulan imperativamente las obligaciones de resarcimiento —con límites especiales— a cargo del transportista marítimo de mercancías. La misma regla imperativa rige para el transporte marítimo de personas en virtud del Convenio de Atenas de 2002. Las cláusulas de exoneración contractual, por debajo de los límites previstos en estos convenios, son nulas y sin efecto<sup>122</sup>. El seguro P&I estándar cubre, como se ha adelantado, las reclamaciones de carga (pérdida o daños a las mercancías transportadas en el buque inscrito) y las reclamaciones de pasajeros.

---

<sup>121</sup> Por ejemplo, arts. 587 y 837 del Código de Comercio (derogados y sustituidos por la Ley de navegación marítima).

<sup>122</sup> Art. 3.8 Reglas de La Haya-Visby y art. 18 Convenio de Atenas 2002.

El seguro marítimo tradicional se contrataba sobre cosas, sea el buque, sea las mercancías. Más tarde, también surgió la cobertura del flete como interés asegurable. Sin embargo, la consideración de la responsabilidad civil del naviero como un interés asegurable es posterior. Nace al compás de la industrialización durante el siglo XIX, principalmente en Gran Bretaña a través de los Clubs P&I para evitar precisamente las altas primas exigidas por los aseguradores o para obtener cobertura de aquellos riesgos que no quedaban cubiertos por el seguro de buques. Respecto a España y su régimen jurídico, no había un seguro de responsabilidad civil suscrito por compañías españolas con españoles, porque probablemente ni había una marina mercante de importancia, ni las aseguradoras españolas podían competir con el mercado de los Clubs P&I, ni asumir todo el riesgo inherente al ejercicio de la empresa naviera. Por ello, los aseguradores centraron su negocio en el seguro de cascos y de facultades. Esto permite explicar que en 1934, en el momento de la aprobación de las pólizas-tipo españolas (cascos y facultades), tampoco se sintió la necesidad de aprobar un modelo de póliza de responsabilidad civil.

Las primeras normas sobre seguros de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima están vinculadas con los seguros obligatorios. España se integró en 1975 en el grupo de Estados parte del CRC 1969, que instituía el seguro obligatorio de responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos procedentes de buques petroleros, adoptado a raíz del desastre medioambiental del buque "Torrey Canyon", y precedente del actual CRC 1992. Luego el Gobierno impuso el seguro obligatorio de responsabilidad civil de las embarcaciones de recreo o deportivas mediante el RD 607/1999. Ya en el siglo XXI, han entrado en vigor otros seguros obligatorios para riesgos marítimos, como los daños a los pasajeros en caso de accidente por el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 y la Ley 26/2007, de responsabilidad medioambiental. En el ámbito de la pesca, la Comunidad Autónoma de Galicia ha aprobado la Ley 11/2008, que impone el novedoso seguro obligatorio de responsabilidad civil para las embarcaciones pesqueras, frente al tradicional seguro de accidente de este sector.

Faltaba sin embargo un seguro obligatorio general del naviero de buques mercantes. El tenor literal del art. 78 Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante (en adelante, LPEMM), exigía a las navieras españolas tener asegurada su responsabilidad civil en que puedan incurrir en el curso

de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se establezcan y de acuerdo con las coberturas usuales en este ramo del mercado internacional. Asimismo, el Gobierno mantenía la posibilidad de extender el seguro obligatorio al resto de buques españoles o extranjeros que visitasen nuestras aguas<sup>123</sup>. Sin embargo, quizás porque es difícil regular nacionalmente un seguro muy influido por unas prácticas internacionales bastante unificadas, entre 1992 y 2011, tal reglamento no fue aprobado. No fue hasta que, en cumplimiento de directivas comunitarias, se desarrolló el art. 254 TRLPEMM (en sustitución del derogado art. 78 LPEMM) mediante el RD 1616/2011.

## **6.2. Principios de su novedosa regulación de la Ley de navegación marítima de 2014**

El título VIII de la Ley de navegación marítima regula el “*contrato de seguro marítimo*” y le dedica sus artículos 406 a 467. Esta regulación sustituye el régimen jurídico de los seguros marítimos de los arts. 737 a 805 del Código de Comercio, aprobado por el Real Decreto de 22 de agosto de 1885 (disposición derogatoria única LNM). Esta normativa de seguros marítimos fue respetada y no derogada con la aprobación de la Ley de contrato de seguro de 1980 (disposición final), pero ahora ya ha sido derogada.

La Ley de navegación marítima incluye la novedosa previsión de la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima como un interés asegurable (art. 409.d)<sup>124</sup>. El legislador lo destaca en la Exposición de motivos de la citada ley al tratar del seguro marítimo, con referencia expresa a los aspectos esenciales de su regulación (apartado X). Se pueden enumerar del siguiente modo, siguiendo el tenor de la Exposición de motivos:

1º. “*En el tratamiento de las ramas singulares del seguro marítimo, la ley incorpora como novedad la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del armador (...)*”. Obsérvese cómo el legislador resalta la novedad legislativa que supone

<sup>123</sup> Facultad que también resulta reconocida en el art. 75 LCS.

<sup>124</sup> Al respecto de la reforma, comienzan ya a aparecer los primeros trabajos doctrinales. Entre otros, *vid* RUIZ LIMA, B. y MATA GARRIDO, V., “El seguro de responsabilidad civil en la Ley de navegación marítima”, en AA.VV., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo y Dykinson S.L., Madrid, 2015, pp. 397-413, así como SIERRA NOGUERO, E., “Los seguros marítimos de responsabilidad civil”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Barcelona-Madrid-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 697-722.

regular este seguro, con respecto al régimen del Código de Comercio que deroga. En todo caso, la ley no crea la práctica, pues el seguro de responsabilidad civil del armador es un producto tradicional del mercado de riesgos marítimos. El legislador español sanciona esta práctica.

2º. La regulación de la responsabilidad civil del armador “(...) *que sigue la Ley del Contrato de Seguro*”. Se trata de otra novedad importante de la Ley de navegación marítima, destinada a aclarar una de las cuestiones más controvertidas en el ámbito judicial y doctrinal español. ¿Es aplicable la LCS a los seguros marítimos? La respuesta afirmativa era la predominante entre la doctrina y la jurisprudencia<sup>125</sup>, la cual resultó confirmada con la sentencia del Pleno del Tribunal Supremo de 12 de enero de 2009<sup>126</sup>, sobre la aplicación supletoria del art. 20 LCS, de intereses moratorios, a un seguro de buques. El Alto Tribunal indica que esta norma rige para el seguro marítimo como norma supletoria, es decir, en lo no dispuesto en el Código de Comercio sobre dicho contrato. Sin embargo, reconoce el carácter preponderante que esta regulación atribuye a las partes, de modo que éstas podrían regular los términos del contrato, haciendo innecesaria la integración de la Ley del contrato de seguro.

3º. La regulación de los seguros de responsabilidad civil “(...) *se articula, además, como disciplina supletoria en los supuestos en los que esta Ley de Navegación marítima impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que tiene lugar en los casos de responsabilidad por contaminación y por daños a los pasajeros*”. El legislador hace así referencia expresa a dos seguros marítimos obligatorios expresamente regulados en el articulado de la Ley de navegación marítima (arts. 300 y 389). Sin embargo, no se refiere al seguro general de

---

<sup>125</sup> En la jurisprudencia, *vid* SSTs 22 de abril de 1991 (R.A.J. 3018), 2 de diciembre de 1991 (R.A.J. 8901), 4 de marzo de 1993 (R.A.J. 1670), 18 de diciembre de 1998 (R.A.J. 9619) y 3 de julio de 2003 (R.A.J. 4324). La posición general de la doctrina española es decididamente favorable a aplicar supletoriamente la LCS a los seguros marítimos. Entre otros, *vid* RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L.: *Derecho de la navegación...*, *op. cit.*, p. 41; RUIZ SOROA, J. M., ARRANZ DE DIEGO, A. y ZABALETA, S., *Manual de derecho del seguro...*, *op. cit.*, p. 21; GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de derecho de la navegación marítima*, 3ª ed., Barcelona-Madrid, 2006, p. 796; REIG FABREGAT, Q.: “La aplicación de la LCS 50/1980 al seguro marítimo en la sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1997”, en *A.D.M.*, vol. XVI, 1999, p. 464 y SOTO ABELEDO, F.: “Las fuentes del contrato de seguro marítimo”, en *A.D.M.*, vol. XIII, 1996, pp. 351-352.

<sup>126</sup> R.A.J. 1743.

responsabilidad civil del armador del buque, también obligatorio en virtud del art. 254 TRLPEMM, desarrollado por el Real Decreto 1616/2011, generando así incertidumbre jurídica sobre la aplicación o no de la Ley de navegación marítima con carácter supletorio también a este seguro obligatorio.

4º. La Ley de navegación marítima “*sanciona, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar. El asegurador podrá oponer a esa reclamación las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido por la suya, frente al perjudicado reclamante*”. Aquí está la segunda cuestión que, junto con relación a la aplicación supletoria de la Ley del contrato de seguro, más se había planteado con anterioridad a la Ley de navegación marítima: ¿es aplicable la acción directa del art. 76 LCS a los seguros marítimos de responsabilidad civil? Se trata con todo de una regulación que no da respuesta clara a una pregunta mucho más concreta, ¿cabe acción directa contra el asegurador P&I cuyo contrato está sometido a un Derecho extranjero?, como es la regla habitual en los seguros P&I celebrados con clubes P&I y aseguradores comerciales extranjeros. El legislador no la descarta, pero tampoco la reconoce abiertamente. La incertidumbre subsiste al no hacer referencia expresa a la aplicación supletoria de la Ley de navegación marítima al seguro general de responsabilidad civil obligatorio del art. 254 TRLPEMM y RD 1616/2011.

Respecto al articulado en sí de la Ley de navegación marítima, ésta reconoce en efecto la novedad de prever la “*responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima*” como interés asegurable (art. 409.d LNM). El art. 254 TRLPEMM ya reconoce, como hizo su versión original del art. 78 LPEMM, el seguro obligatorio de responsabilidad civil de las empresas navieras españolas. Por tanto, la novedad es con respecto a las derogadas normas de seguros marítimos del Código de Comercio, pero no frente al Derecho español.

La Exposición de motivos identifica al “armador” como el asegurado del seguro de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima. Sin embargo, el propio legislador se cuida de limitar en el articulado el interés asegurable al armador. Parece consciente de que hay otros sujetos que, sin ser armadores de buques, también pueden ser susceptibles de incurrir en responsabilidad civil personal derivada

del ejercicio de la navegación y, por ende, pueden tener interés en su aseguramiento. En concreto, el art. 409.d LNM identifica la responsabilidad civil derivada de la navegación marítima como interés asegurable, pero no menciona a ningún tomador o asegurado. En realidad, este seguro puede ser concertado por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro (combinando arts. 409d y 412 LNM). Por ejemplo, es habitual en la práctica aseguradora que el fletador contrate un seguro de responsabilidad civil para cubrir sus propias responsabilidades. Otras veces las normativas sobre seguros obligatorios, como el CRC 1992, para la contaminación de hidrocarburos de petroleros, o el RD 607/1999, aluden al propietario como persona obligada a contratar el seguro. Este último se refiere alternativamente al “naviero” del buque. También lo menciona el art. 254 TRLPEMM, que recoge el seguro obligatorio de responsabilidad civil de las empresas navieras españolas.

El tomador del seguro puede ser el propio armador u otro interesado actuando por cuenta propia o un tercero actuando por cuenta de aquél, según lo dispuesto en el precepto general del art. 7 LCS, de aplicación supletoria conforme 406.1, ap. 2º LNM. Por ejemplo, es usual que el gestor de un buque mercante o de una flota (“*shipmanager*”) tenga el encargo de contratar el seguro del buque y el seguro P&I en nombre y por cuenta del armador.

En cuanto a los aseguradores, nada dice la Ley de navegación marítima. Hay que atender a la normativa de ordenación y supervisión de seguros privados, que determina las condiciones para operar en el ramo de responsabilidad civil de vehículos marítimos. No obstante, debe tenerse en cuenta la normativa que impone seguros obligatorios de responsabilidades civiles marítimas, pues normalmente incluyen referencias a quién puede ser asegurador o garante financiero de estas coberturas obligatorias. En general, debe estar autorizado para operar en el ramo de responsabilidad civil de vehículos marítimos, lacustres y fluviales. Puede ser un asegurador establecido en España, como es el caso habitual de sociedades anónimas o mutuas españolas que ofrecen seguros de responsabilidad civil, sobre todo a embarcaciones pesqueras y de recreo. Por razón de la liberalización de los servicios intracomunitarios, el asegurador puede estar establecido en un Estado del Espacio Económico Europeo. Otras normas prevén como posible asegurador un club P&I del Grupo Internacional, sin más exigencias. La razón es que los aseguradores españoles no tienen interés o capacidad para asegurar grandes buques mercantes, los cuales son el mercado natural de los



clubes P&I. El legislador español conoce esta práctica aseguradora y habilita asegurarse en alguno de los clubes de P&I del Grupo Internacional.

La válida celebración del contrato de seguro marítimo no exige la sujeción a forma alguna, si bien, a efectos de prueba del seguro, el asegurador debe entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador (combinando arts. 407.2 y 421 LNM). Además, el contrato de seguro y sus modificaciones o adiciones deben ser formalizados por escrito (por aplicación supletoria del art. 5 LCS, según art. 406.1, ap. 2º LNM). La póliza de seguros emitida por el asegurador es una forma legal de probar la existencia del contrato. Como especialidad, el art. 12 RD 607/1999 indica que el justificante del pago de la primera prima del período de seguro obligatorio en curso debe obrar a bordo de la embarcación de recreo.

Además de las normas anteriores, la Ley de navegación marítima acompaña una muy limitada regulación de los términos del contrato en sus arts. 463 a 467, orientada a la protección de terceros perjudicados<sup>127</sup>, así como la referencia a las embarcaciones de recreo o deportivas del art. 406.2 LNM, a las que remite a su normativa específica.

---

<sup>127</sup> Se enmarca así en los principios inspiradores de las propuestas de 1980 y de 1991 para la aprobación de una Ley especial sobre seguros marítimos, que tampoco pretendieron regular de forma exhaustiva el seguro de responsabilidad civil del naviero y, básicamente, establecían un régimen mínimo de protección del tercero, a través de la acción “conjunta” o “directa” que podía entablar frente al asegurador y al naviero. *Vid* art. 69 del Borrador de Anteproyecto de Ley de seguro marítimo de 1980, cuyo ponente y redactor principal fue el Prof. José María Ruiz Soroa (el texto puede consultarse en *A.D.M.*, vol. I, 1981, pp. 979-994); y, art. 55 del Anteproyecto de Ley de contrato de seguro marítimo, que data de 1991 y fue entregado al Ministro de Justicia en 1991 (el texto está disponible en el *A.D.M.*, vol. XI, 1994, pp. 1161-1181). El Dr. Soroa también ha participado en la Comisión General de codificación, sección especial, para la reforma del Derecho de la navegación, que presentó el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de 2004, muy similar a la LNM en seguros marítimos. En general, para los seguros marítimos, *RUIZ SOROA, J. M., “Contrato de seguro marítimo. Disposiciones generales y especiales referidas al seguro de buque, mercancías y responsabilidad”, en ARROYO, I. (Dir.), Asociación Española de Derecho Marítimo. Jornadas sobre la propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, Madrid, 1 y 2 de junio de 2005, Thomson-Civitas, Madrid, 2006, pp. 217 y ss.*, señala que la ley no pretende cambiar la realidad de las pólizas, procedentes fundamentalmente del mercado inglés, sino fijar una serie de principios generales que sirvan de adecuado paraguas o techo normativo a las prácticas del sector. No se intenta modificarlas, sino dotarlas de principios generales para que esas cláusulas o modelos de pólizas, de origen anglosajón, funcionen dentro de nuestro derecho positivo, evitando la inadaptación del Código de Comercio. Añade que la Ley no pretende ser una póliza, siendo las cláusulas del instituto mucho más detalladas que la ley.

El contenido esencial es el siguiente:

- 1) Art. 463: aplicación de estas normas a las coberturas de responsabilidad civil tanto en contratos de seguro específicos, como cuando esta cobertura está incluida en seguros marítimos de otra clase. El ejemplo es la cobertura de responsabilidad civil por abordaje, típica del seguro de buques.
- 2) Art. 464: aplicación supletoria de las normas del seguro de responsabilidad civil de la Ley de navegación marítima a los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta ley, en lo no previsto en su normativa específica.
- 3) Art. 465: configuración del seguro como de nacimiento de deuda y reconocimiento de acción directa, con carácter indisponible ambos aspectos.
- 4) Art. 466: obligación del asegurador de responder sólo hasta la suma asegurada.
- 5) Art. 467: régimen de excepciones oponibles por el asegurador al tercero que ejerce la acción directa.
- 6) Art. 406.2: los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al recreo o al deporte se rigen por la Ley del contrato de seguro, sin que valga pacto en contrario. La integración de estos contratos se realiza a favor de la Ley del contrato de seguro, en detrimento de la Ley de navegación marítima.

A la vista de la escasa regulación de los seguros de responsabilidad civil en la Ley de navegación marítima, puede entenderse que no es voluntad del legislador sustituir a la autonomía de la voluntad de las partes para pactar lo que estimen oportuno.

Para entender la complejidad de los seguros al uso, el intérprete ha de estar a la atenta observación de la realidad. No se puede entender la práctica aseguradora si sólo se tiene en cuenta la Ley de navegación marítima. Los seguros P&I están integrados por múltiples cláusulas y reglas que regulan al detalle las obligaciones y derechos de las partes. Igual ocurre cuando el intérprete observa los condicionados generales empleados por empresas aseguradoras españolas que ofrecen cobertura del seguro obligatorio de embarcaciones de recreo, o el seguro

obligatorio de responsabilidades civiles para embarcaciones de pesca en Galicia. 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.

En los seguros marítimos en general, y de responsabilidad civil en particular es preeminente la autonomía de la voluntad, tal y como ya era regla interpretativa del Tribunal Supremo antes de la entrada en vigor de la Ley de navegación marítima<sup>128</sup>. En la nueva regulación se indica expresamente, “salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que consideren apropiadas” (art. 407.1 LNM). Esta libertad contractual ha de entenderse restringida para el seguro obligatorio de las embarcaciones de recreo o deportivas (art. 406.2 LNM), que han de respetar los términos imperativos del RD 607/1999 y de la Ley del contrato de seguro.

Finalmente, la novedad normativa de la Ley de navegación marítima del seguro de responsabilidad civil no es omnicompreensiva de la realidad del mercado asegurador. Con el término “aseguramiento de responsabilidades civiles marítimas” se conocen en la práctica aseguradora las coberturas relacionadas con el ámbito marítimo, no limitadas a la navegación marítima. La Ley de navegación marítima única y exclusivamente regula “*la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima*” (art. 409.d) o “*la responsabilidad civil del armador*” (Exposición de motivos). *A sensu contrario*, esta ley no trata de los seguros de responsabilidades civiles marítimas no vinculados con el ejercicio de la navegación, como el contratado por un reparador de buques o una terminal portuaria. Se trata de una decisión legislativa meditada, pues durante los trabajos preparatorios del Anteproyecto de Ley general de navegación marítima de 2004 se planteó la posibilidad de extender la regulación a los seguros de responsabilidad civil, por ejemplo, de las terminales portuarias. La Ley de navegación marítima de 2014 mantiene el mismo criterio que la Ley general de navegación marítima y no dispone su aplicación a todos los seguros de responsabilidad civil marítima, sino sólo a los seguros de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima. Como dice su título es una ley

---

<sup>128</sup> STS 12 de enero de 2009 (*cit.*).

de “navegación marítima” y su art. 406.1 LNM declara que “están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima”. Por tanto, conscientemente, el legislador no ha dado entrada a los contratos de seguro de responsabilidad civil de actividades auxiliares de la navegación marítima<sup>129</sup>. En el presente estudio, nos centraremos en los seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima.

### **6.3. Normas particulares que imponen seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de determinadas actividades o riesgos marítimos**

En algunos casos, es obligatorio el aseguramiento de la responsabilidad civil frente a determinadas actividades o riesgos de naturaleza marítima<sup>130</sup>. Esta obligación de aseguramiento es una decisión que el Gobierno ha adoptado en base al derogado art. 75 LCS, que puede determinar las actividades para cuyo ejercicio obliga a disponer de un seguro de responsabilidad civil. La obligación de aseguramiento no nace, sin embargo, sólo de reglamentos gubernamentales, sino de la ley en sentido amplio. Es una aplicación del art. 1.090 del Código Civil, de la ley como fuente de obligaciones, que incluye leyes estatales o autonómicas, tratados internacionales, reglamentos comunitarios, reales decretos y otras normas jurídicas. Otras

---

<sup>129</sup> RUIZ SOROA, J. M., “Contrato...”, op. cit., pp. 232 y 233, indicaba expresamente que “como ley de navegación marítima no se incluyen seguros de terminales portuarias. Si se asegura la responsabilidad civil, creo que no es, pues se refiere a seguros derivados del ejercicio de la navegación y una empresa estibadora o el puerto no navega, por lo que sería un seguro terrestre. No obstante, quizá hay que revisar la ley para dar entrada también a los contratos auxiliares”.

<sup>130</sup> Para la presentación y estructura de cada capítulo de un seguro obligatorio se sigue el planteamiento que realiza BERLINGIERI, F., “La disciplina uniforme dell’assicurazione obbligatoria della responsabilità del campo marittimo”, en *Dir.Mar.*, fascs. II-IV, abril-diciembre 2014, pp. 716-721, que divide cada seguro en los siguientes apartados: persona obligada a asegurar su responsabilidad, la naturaleza y período durante el cual el seguro debe estar en vigor, los buques en relación con los cuales el seguro es obligatorio, la suma asegurada, el documento probatorio de la cobertura aseguradora, el período de validez de la cobertura aseguradora y del documento que acredita tal cobertura, la acción directa contra el asegurador y obligatoriedad del seguro. La idea de analizar el régimen de los seguros obligatorios impuesto a través de los convenios marítimos pactados bajo los auspicios de la OMI ha sido también desarrollada en algunos trabajos previos, como BALKIN, R., “The rise and rise of IMO’s liability and compensation regimes”, en NDYAYE y WOLFRUM (eds.), *Law of the sea. Environmental Law and Settlement of Disputes*, Koninklijke Brill NV, Holanda, 2007, pp. 687-712 y SIERRA NOGUERO, E., “Compulsory liability insurance against claims arising from the operation of a vessel”, en *The Journal of Business Law*, fasc. 7, 2011, pp. 682-698.

veces, el aseguramiento es impuesto obligatoriamente, por ejemplo, en el pliego de condiciones de una concesión de un servicio portuario<sup>131</sup>, materia que para acotar queda fuera de este trabajo.

En general, todo seguro obligatorio de responsabilidad civil, terrestre y marítimo, es tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados<sup>132</sup>. Se habla así de la función social e indemnizatoria del seguro de responsabilidad civil<sup>133</sup>. El objetivo sería asegurar que hay una compensación adecuada disponible para las personas que sufren los daños personales o materiales derivados del ejercicio de la navegación de un buque. De esta manera se evita el riesgo potencial que presentan los armadores sin seguro o infraasegurados. En otras palabras, es de interés público garantizar la compensación de las víctimas de ciertos riesgos marítimos<sup>134</sup>. Sobre todo, a la vista de la práctica muchas veces habitual en el marco marítimo de sociedades armadoras con un solo buque ("*one-ship companies*"<sup>135</sup>).

Dada la ingente normativa en vigor y relativamente reciente, puede afirmarse que hay una tendencia favorable a implantar seguros (o garantías financieras

---

<sup>131</sup> Por ejemplo, la Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, aprueba el pliego regulador del servicio portuario básico de remolque portuario.

<sup>132</sup> SSTS 30 de diciembre de 1995 (R.A.J. 9663), 8 de abril de 2002 (R.A.J. 5093) y 14 de enero de 2016 (cit.). OLIVENCIA, M.: "El seguro de responsabilidad civil y la protección de la víctima. En especial, en los daños causados por la gran empresa: la acción directa y las excepciones oponibles", en SÁNCHEZ CALERO, F. (dir.), *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad civil en la gran empresa*, Musini, 1994, p. 204, mantiene una interpretación más amplia, indicando que esta función protectora no sería exclusiva de los seguros obligatorios, ni de los sistemas de responsabilidad objetiva, sino que alcanza a la naturaleza propia de los seguros de responsabilidad civil.

<sup>133</sup> Vid HILL, M. C.: "Indemnity...", *op. cit.*, p. 1436 y CARRO DEL CASTILLO, J. A.: "La acción directa del perjudicado contra el asegurador", en VERDERA y TUELLS, E. (ed.), *Comentarios a la Ley del Contrato de Seguro*, vol. I, Colegio Universitario de Estudios Financieros, Madrid, 1982, p. 961. HOUDLETT, R.: "Direct action and Marine P&I Insurance", en *J.M.L.C.*, nº 3, 1971-1972, p. 561, indica que la tendencia moderna a sancionar como Ley la acción directa es una muestra del cambio de filosofía que inspiraría los contratos de seguro de responsabilidad civil, que sería más bien un beneficio para el tercero que para la protección del asegurado.

<sup>134</sup> Vid STOLFI, M., "Le assicurazioni obbligatorie di responsabilità civile", en *Assicurazioni*, núm. 6, 1969, p. 541 y PAVELEK, E., "Seguros obligatorios y obligación de asegurarse", en *R.E.S.*, núm. 106, 2001, p. 242.

<sup>135</sup> MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, N., "Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (la importancia del reglamento CE 392/2009)", en *A.D.M.*, vol. XXIX, 2012, p. 187.

alternativas) de carácter obligatorio frente a reclamaciones de responsabilidad civil surgidas de la operación de un buque<sup>136</sup>. En este sentido, aunque los seguros marítimos de responsabilidad civil no son obligatorios para todos los armadores en general<sup>137</sup>, debe reconocerse el importante avance habido en los últimos años. A destacar la Resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional A.898(21), que invitaba a los Estados a urgir a los armadores a estar correctamente asegurados. En la Unión Europea y en España, se ha traducido en que los seguros marítimos obligatorios de responsabilidad civil son ya obligatorios para todos los buques mercantes para ciertas reclamaciones de Derecho marítimo (Convenio LLMC 1976/1996), pues normalmente tienen más de 300 toneladas de arqueo bruto, y, por tanto, entran en el ámbito de aplicación de las normas comunitarias y españolas que imponen tal seguro. Hay muchos otras coberturas obligatorias previstas en normativa especial. De hecho, la abundante regulación y expansión de los seguros de responsabilidad civil marítima evidencia que los seguros voluntarios cada vez ocupan un espacio más reducido.

Sin embargo, no está claro que haya siempre un asegurador o garante de la parte responsable para todo tipo de daños y perjuicios derivados del ejercicio de la navegación de un buque. Por ejemplo, en materia de embarcaciones pesqueras en España, salvo en Galicia.

#### **6.4. Límites legales a la autonomía de la voluntad en el seguro de responsabilidad civil: seguro de nacimiento de deuda y acción directa del tercero perjudicado contra el asegurador**

La primacía de la autonomía de la voluntad en cualesquiera seguros de responsabilidad civil derivados del ejercicio de la navegación marítima no puede afectar a los derechos de los terceros perjudicados. La Exposición de motivos de la LNM explica que *“la ley sanciona, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar”*.

<sup>136</sup> TSIMPLIS, M. N., “The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?”, núm. 1, 2005, en *L.M.C.L.Q.*, p. 94.

<sup>137</sup> GARICK, J. A., “Crisis in the oil industry. Certificates of Financial Responsibility and the Oil Pollution Act of 1990”, julio 1993, en *Marine Policy*, p. 205.

En el articulado, el art. 465 LNM indica que “*la obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el perjudicado. Éste último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo*”. A continuación, los arts. 466 y 467 LNM tratan de la suma asegurada y del derecho del asegurador a beneficiarse de las limitaciones de responsabilidad de las que pudiera valerle su asegurado.

El artículo esencial es el citado 465 LNM, titulado “*obligación del asegurador y acción directa*”. Son en realidad dos normas, la que reconoce que el seguro de responsabilidad civil regulado en la Ley de navegación marítima es un seguro de nacimiento de deuda y la que reconoce la acción directa al tercero perjudicado, siempre y cuando el contrato esté sometido al Derecho español.

En primer lugar, el seguro de nacimiento de deuda significa que “*la obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercer perjudicado*”. Sigue la misma naturaleza jurídica del seguro de responsabilidad civil general del art. 73 Ley de contrato de seguro<sup>138</sup>. A *sensu contrario*, el legislador marítimo español se separa con nitidez de la habitual configuración de los seguros P&I como seguros de indemnización efectiva o de reembolso. En los contratos sometidos a la ley española, los seguros de responsabilidad civil del armador de buques son seguros de nacimiento de deuda. Por tanto, es nula por ilegal cualquier disposición del contrato que condicione la obligación del asegurador a requisitos adicionales, como el pago previo del asegurado al tercer perjudicado, siempre y cuando el contrato esté sometido al Derecho español.

En segundo lugar, la responsabilidad del asegurado podrá haber sido reconocida extraprocesalmente por el asegurado. De no ser satisfecho el perjudicado, éste tiene una “acción” procesal para que se obligue al asegurador del responsable a que le pague la indemnización de seguro. En España, no es necesario demandar primero al

---

<sup>138</sup> El art. 73 LCS dispone que “por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, *a cubrir el riesgo de nacimiento* (*sic* la cursiva es nuestra) 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, conforme a derecho”.

asegurado para demandar luego al asegurador en caso de impago. Es usual la demanda conjunta y solidaria frente al asegurado y a su asegurador aunque no esté reconocida legalmente por escrito.

El reconocimiento legislativo de la acción directa en materia de seguros de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima es una manifestación sectorial de la acción directa. Es análoga a lo que ocurre en materia de circulación de vehículos a motor, caza, etc., y que de forma general para todos los seguros de responsabilidad civil está recogida en el art. 76 LCS. La acción directa 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, cuya solvencia es en principio presumible, sin perder su derecho a reclamar contra el armador o fletador asegurado que sea responsable del daño. El asegurador, a cambio de la prima o cuota, toma sobre sí una obligación personal de indemnizar al tercero perjudicado. Y el asegurado y el asegurador se constituyen por la eficacia de la acción directa en obligados solidarios frente a la víctima. De este modo, por el contrato de seguro de responsabilidad civil se amplía la gama de obligados y se protege el crédito del perjudicado con la solvencia que es exigible a un asegurador<sup>139</sup>. De ahí que la normativa que impone el seguro obligatorio de responsa-

---

<sup>139</sup> Desde principios del siglo XX, algunas sentencias reconocen ya que por el contrato de seguro de responsabilidad civil, el asegurador se constituye "en obligado principal de pago de las responsabilidades del asegurado" [STS 4 de noviembre de 1932, R.A.J. 1264] o "se obliga al pago de la indemnización frente al perjudicado, como si fuera el propio asegurado" [STS 23 de junio de 1930, R.A.J. 1032]. Las sentencias posteriores sentaron una jurisprudencia reiterada en el sentido de que la compañía aseguradora y el asegurado se obligan *solidariamente* al pago de los daños causados al perjudicado. La doctrina es la que sigue: si bien es cierto que la solidaridad no se presume (arts. 1137 y 1138 C. C.), hay veces que la ley crea la solidaridad pasiva, bien como interpretación de la voluntad de las partes o como garantía del acreedor, o como sanción de una falta o ilícito, como en el contrato de seguro, donde las obligaciones del asegurador se reducen al pago de los daños causados por el siniestro, como consecuencia de su obligación de asumir el riesgo, por lo que desplaza sobre su patrimonio el riesgo que gravitaba sobre el asegurado que, debiendo la indemnización al perjudicado, tiene derecho a exigir el pago de la indemnización a la entidad aseguradora. Por consiguiente, al existir unidad de objeto en las obligaciones del asegurado y del asegurador, que es el pago de la indemnización, se produce la solidaridad legal de ambos frente a la víctima. En este sentido, *vid* SSTS 18 de diciembre de 1967 (R.A.J. 787), 14 de octubre de 1969 (R.A.J. 4706), 26 de marzo de 1977 (R.A.J. 1354), 30 de junio de 1977 (R.A.J. 3056) o 28 de marzo de 1983 (R.A.J. 1647), entre otras (más ampliamente, puede consultarse SIERRA NOGUERO, E: "Consideraciones sobre la acción directa frente al Club de Protección e Indemnización en Derecho español", en *A.D.M.*, vol. XXI). En general, sobre la acción directa, *vid*



bilidad civil comprende, como regla general, también la acción directa del tercero perjudicado contra el asegurador para reclamarle la indemnización<sup>140</sup>. Ello no excluye la responsabilidad del asegurado, sólo se amplía legalmente la legitimación pasiva a su asegurador de responsabilidad civil. La acción directa del tercero perjudicado frente al asegurador de responsabilidad civil también es beneficiosa para el patrimonio del asegurado. Normalmente supone que el asegurado no tiene que desembolsar primero la indemnización al tercero perjudicado y luego reclamarla al asegurador.

La acción directa es esencial en el ámbito marítimo para garantizar que el tercero perjudicado será indemnizado. Las condiciones del tráfico marítimo mercante, en donde proliferan los buques con bandera de conveniencia y gestionados por sociedades mercantiles de un solo buque, creadas *ad hoc* y muchas veces insolventes o ilocalizables. El embargo preventivo del buque es el medio más eficaz para obtener un compromiso personal una carta de garantía del club P&I a favor del singular perjudicado. La acción directa resulta más gravosa para el club: lo compromete por el contrato de seguro *erga omnes*, esto es, a pagar la indemnización frente a todos los potenciales perjudicados del asegurado. La acción directa deja sin efecto la regla del pago previo y la propia constitución del seguro P&I como seguro de reembolso, por lo que no es de extrañar que, como regla general, los clubes P&I no la acepten, salvo cuando se les obligue por ley.

El art. 467 LNM añade que, frente a la acción directa del tercero, el asegurador puede oponerle las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que éste gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

Además, el perjudicado que no es parte del contrato de seguro se beneficia, sin que quepa pacto en contrario, de los términos de la acción directa del art. 76 LCS (por remisión del art. 406.1, ap. 2º LNM). En concreto, el perjudicado tiene derecho a que

---

HERNÁNDEZ ARRANZ, M., *La acción directa como instrumento de garantía*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2005, y doctrina y jurisprudencia aquí citada, y HILL PRADOS, M. C., "Reflexiones en torno a la acción directa en el seguro voluntario de responsabilidad civil", en *Estudios de Derecho mercantil en Homenaje al Profesor Manuel Broseta Pont*, tomo II, Tirant lo Blanch, Valencia, 1995, pp. 1729-1758.

<sup>140</sup> Así, *vid* TULLIO, L., "Responsabilità civile e diritto della navigazione", en *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, en *Il Diritto Marittimo*, vol. II, 2010, p. 1085 y STOLFI, M., "Le assicurazioni...", *op. cit.*, p. 543.

el asegurado le revele información sobre el seguro de responsabilidad civil y goza de inmunidad frente a las excepciones personales entre asegurado y asegurador.

El reconocimiento de la acción directa es la manifestación principal de esta naturaleza tuitiva de los seguros obligatorios. El régimen jurídico de la acción directa de la Ley de navegación marítima se aplica a todos los seguros de responsabilidad civil marítima, con independencia de si se trata de seguros obligatorios o voluntarios. 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 (arts. 465-467 LNM). Es el caso de las acciones directas contempladas en el art. 7.8 Convenio CRC 1992; en el art. 7.10 Convenio Bunkers; y, en el art. 4.bis.10 del Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, tal y como ha sido modificado por el Protocolo de 2002. Estas normas comunitarias e internacionales, redactadas bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional y vigentes en España, dotan al tercero perjudicado por las acciones u omisiones del asegurado de una acción directa frente al asegurador de responsabilidad civil y una limitación de excepciones oponibles por parte de éste.

No obstante, puede haber seguros obligatorios de responsabilidad civil marítima que no reconozcan la acción directa. Así ocurre con el importante seguro P&I obligatorio u otro de responsabilidad general del armador de buque (RD 1616/2011). Ello, con todo, se debe a las propias especialidades del mercado asegurador marítimo (influencia de los principales clubes P&I, naturaleza mutua de los mismos, etc.), que supone, que en el seguro P&I obligatorio no se reconoce acción directa. La incertidumbre es si cabe o no aplicación supletoria de la acción directa de la LNM a este seguro obligatorio.

## **7. ESTADO DE LA CUESTIÓN DE LA ACCIÓN DIRECTA DEL TERCERO PERJUDICADO FRENTE A UN CLUB P&I**

### **7.1. Negativa a aceptar la acción directa de forma generalizada**

El art. 493.2 del Proyecto de Ley general de navegación marítima de 2008 contenía una norma según la cual *“los seguros de protección e indemnización se registrarán por*

*sus propias pólizas y reconocerán la acción directa contra el asegurador cuando así se prevea en los Convenios internacionales en los que España sea parte o en normas de la Unión Europea*". Este precepto fue suprimido en el Proyecto de Ley de navegación marítima de 2013 y tampoco se recoge en el texto final de la Ley de navegación marítima. Se plantea cómo queda, pues, la coordinación del Derecho marítimo español, tras la entrada en vigor de la Ley de navegación marítima, con la práctica marítima de los seguros P&I, con clubes P&I o aseguradores comerciales extranjeros, cuyos contratos incluyen invariablemente cláusulas de sumisión a tribunales judiciales y arbitrales extranjeros y de elección de un Derecho extranjero.

Un sector de la doctrina considera que la citada acción directa de la Ley de navegación marítima (art. 465) no se aplicaría a los contratos de seguro P&I u otro de responsabilidad civil marítima en que las partes hayan decidido elegir un Derecho extranjero como ley de su contrato de seguro. La razón es que el legislador español puede configurar su propia ley, pero no impedir la sumisión a derechos extranjeros en seguros de grandes riesgos<sup>141</sup>. Otra opinión, en cambio, es considerar que con la Ley de navegación marítima, se reconoce la acción directa contra el club P&I y se esquivan los obstáculos planteados de forma habitual, especialmente tras la sentencia de Tribunal Supremo de 3 de julio de 2003, en el caso "Seabank"<sup>142</sup>.

Se trata de una cuestión de una enorme complejidad y de una relevante cuestión económica. El mercado asegurador de riesgos de responsabilidad civil derivada del ejercicio de buques, como hemos visto en el capítulo I, está dominado por el reducido grupo de clubes P&I del Grupo Internacional, con un mercado alternativo de clubes ajenos al mismo, formado por aseguradores comerciales extranjeros y aseguradores locales, que muchas veces se reaseguran entre ellos. Admitir la acción directa de forma generalizada para todo tipo de reclamaciones de Derecho marítimo es contrario al uso y costumbre de la regla del pago previo en los seguros P&I. Supondría la posibilidad del club de ser demandado de forma directa en prácticamente todos los foros nacionales y quedar sometido a multiplicidad de normas distintas. No es de extrañar así la reticencia de los clubes P&I y otros aseguradores a aceptar una acción directa

---

<sup>141</sup> Así, RUIZ SOROA, J. M., "Contrato...", *op. cit.*, pp. 226 y 237. También, HILL PRADOS, C., "El Proyecto de Ley General de Navegación Marítima", en R.E.S., núm. 131, 2007, p. 343.

<sup>142</sup> Así, RUIZ LIMA, B. y MATA GARRIDO, V., "El seguro...", *op. cit.*, p. 409.

que, de hecho, es ajena al funcionamiento del seguro P&I. Han sido las normas internacionales que imponen los seguros obligatorios las que, con el consenso internacional, paulatinamente han ido exigiendo la acción directa frente al club P&I. Con todo, el reconocimiento es solo sectorial, en absoluto constituye un principio general para todas las reclamaciones.

## **7.2. La calificación de los seguros marítimos como seguros de grandes riesgos y sus efectos legales**

Además de la regla del pago previo, la calificación de los seguros marítimos como seguros de grandes riesgos constituye de momento el principal obstáculo jurídico para el reconocimiento generalizado de la acción directa.

El legislador español no puede prohibir que las partes, en ejercicio de las prerrogativas comunitarias otorgadas a la autonomía de la voluntad, se sometan a un Derecho extranjero que admita la configuración usual del seguro P&I: cláusula de pago previo, seguro de reembolso y negación en general de la acción directa. Es una calificación a la cual España está vinculada desde la incorporación a la Comunidad Europea. Con la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, se adaptaron a la Ley del contrato de seguro las normas de conflicto en materia de seguros de grandes riesgos y, particularmente, los principales seguros marítimos quedaron encuadrados en esta calificación (art. 107.2.a LCS). Ello obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes (ap. X Exposición de motivos LNM y Exposición de motivos Ley 21/1990). Nos parece relevador que el legislador marítimo español se refiera a la necesidad de cumplir con las “exigencias” de las normas de la Unión Europea sobre seguros de grandes riesgos (ap. X Exposición de motivos LNM), esto es, entendemos que así manifiesta los propios límites nacionales a la hora de regular, en base a la obligación española de cumplir con el Derecho comunitario.

Los seguros de grandes riesgos tienen tres características esenciales en la regulación comunitaria y española:

A) Primacía de la autonomía de la voluntad, pues el asegurador no está obligado a respetar los derechos mínimos que la LCS reconoce imperativamente al tomador y asegurado de un seguro ordinario (arts. 2 y 44 LCS).

B) Frente a los foros generales de competencia en materia de seguros (arts. 10 y ss. Reglamento UE 1215/2012, de 12 de diciembre) son válidos los acuerdos de jurisdicción contenidos en seguros que cubran toda responsabilidad, con excepción de la derivada de los daños corporales a los pasajeros o de los daños a sus equipajes, resultante de la utilización o la explotación de los buques (art. 16 Reglamento UE 1215/2012).

C) Los contratantes tienen libertad de elegir la ley aplicable al contrato de seguro (art. 107.2, ap. 1º LCS).

La calificación de los seguros marítimos como de grandes riesgos y sus efectos jurídicos constituye el blindaje principal de los clubes P&I frente a la acción directa de los perjudicados por las acciones u omisiones del armador asegurado conforme al RD 1616/2011. La regla del pago previo se acompaña con la opción contractual de elegir los tribunales competentes para conocer de los litigios derivados del contrato de seguro, así como el derecho rector del mismo. Estas normas se han considerado doctrinalmente como inoponibles al tercero perjudicado. Analizamos a continuación ambos aspectos.

### ***1º La libre elección de los tribunales judiciales o arbitrales para conocer de las reclamaciones derivadas del seguro***

En el seguro de responsabilidad civil derivado del ejercicio de la navegación marítima, como seguro de grandes riesgos, son válidos los acuerdos de jurisdicción contenidos en seguros que cubran toda responsabilidad, con excepción de la derivada de los daños corporales a los pasajeros o de los daños a sus equipajes, resultante de la utilización o la explotación de los buques (art. 16 Reglamento UE 1215/2012). Estos acuerdos son prevalentes sobre los foros generales de competencia en materia de seguros (arts. 10 y ss. Reglamento UE 1215/2012).

Si se mantiene que el producto de seguro que ofrece el Club P&I, como así defendemos, es un contrato de seguro de responsabilidad civil, por aplicación de la conexidad de acciones, la competencia en materia de acción directa corresponde en principio al tribunal que conozca de la acción entablada por el perjudicado contra el armador. En otras palabras, serán competentes los tribunales españoles si lo son

para conocer de la acción que el tercero perjudicado plantee frente al armador. La competencia en materia de acción directa corre así paralela a la competencia de la acción entablada contra el armador y presunto responsable del daño. Este criterio de conexidad ya estaba recogido en el art. 11, ap. 1, del derogado Reglamento CE 44/2001. El vigente art. 13.1 Reglamento UE 1215/2012 dispone que “en materia de seguros de responsabilidad civil, el asegurador podrá ser demandado, en el marco de acciones acumuladas, igualmente ante el órgano jurisdiccional que conozca de la acción de la persona perjudicada contra el asegurado, *cuando la ley de este órgano jurisdiccional lo permita*<sup>143</sup>” (la cursiva es nuestra). En efecto, estas normas de competencia judicial internacional no pueden imponer la legitimación pasiva al asegurador de responsabilidad civil; es una decisión de cada Estado reconocer o no al perjudicado el derecho a reclamar la indemnización al asegurador del responsable.

Los seguros marítimos, sin embargo, tienen un régimen específico. El art. 15.5 Reglamento UE 1215/2012 añade que los acuerdos que se refieran a un contrato de seguro que cubra uno o varios de los riesgos enumerados en el art. 16 son prevalentes sobre las disposiciones de la sección de foros de competencia en materia de seguros del Reglamento UE 1215/2012. En concreto, su art. 16.2 completa lo anterior señalando que “*los riesgos contemplados en el art. 15.5 son los siguientes: (...) 2) toda responsabilidad, con excepción de la derivada de los daños corporales a los pasajeros o de los daños a sus equipajes: a) resultante de la utilización o la explotación de los buques...*<sup>144</sup>”. En otras palabras, salvo a los pasajeros marítimos, al resto de terceros

---

<sup>143</sup> La STS 3 de julio de 2003 (*cit.*) también menciona con claridad el criterio de conexidad, como el aplicable en defecto de cláusula compromisoria entre el asegurado-fletante y el tercero-fletador. Así, “de no haber cláusula arbitral, los tribunales españoles serían competentes para conocer de la acción de reclamación por cumplimiento defectuoso del contrato de fletamento, como productor de la obligación contractual que deba cumplirse en España [art. 22.3 LOPJ]. En principio, no serían competentes para conocer también de la acción dirigida contra la entidad aseguradora (...) sin embargo, al haberse ejercido la acción contra la aseguradora, acumuladamente contra el asegurado y otras personas jurídicas, *por conexión* (la cursiva es nuestra), sí tienen competencia los Tribunales españoles”.

<sup>144</sup> El Convenio de Bruselas de 1968, relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil de 1968, tras la ratificación de Gran Bretaña y otros países en 1978, incorporó un nuevo art. 12 bis, luego incorporado al art. 14 del Reglamento (CE) nº 44/2001 y al ahora vigente art. 16 Reglamento (UE) nº 1215/2012, precisamente en materia de convenios atributivos de competencia en los seguros marítimos, entre ellos, en los “*de responsabilidad resultante de la utilización o la explotación de buques*”. Fundamentalmente, la reforma refuerza la validez del convenio atributivo de competencia en los seguros marítimos, pues pone en juego importantes intereses económicos británicos.

perjudicados por riesgos de responsabilidad civil marítima, le serían oponibles las cláusulas jurisdicción del contrato de seguro.

La doctrina española ha opuesto varios argumentos señalando que la posición jurídica de los terceros no queda afectada por el pacto sumisorio celebrado entre el Club de P&I y el armador<sup>145</sup>. Cuando un armador desea contratar una cobertura de seguro P&I, se adhiere a las reglas que dispone el Club P&I para sus contratos de seguro; entre ellas, de forma predispuesta en las condiciones generales figura la de sumisión a tribunales judiciales o arbitrales del lugar donde el Club tiene sus intereses principales<sup>146</sup>. Pero se trata de un convenio atributivo de competencia de eficacia limitada al asegurado y al asegurador. Los arts. 15 y 16 Reglamento UE 1215/2012 no ha supuesto más que el reconocimiento de la validez *inter partes* del pacto sumisorio. No puede entenderse tan extensivamente que derogue el citado foro especial en materia de acción directa del tercero o a extender el alcance subjetivo de la cláusula arbitral<sup>147</sup>. También puede plantearse la aplicación del mandato de inmunidad del art. 76 LCS a las excepciones personales que el Club P&I tenga con el naviero y que no son oponibles al tercero que reclama. Asimismo, como el tercero perjudicado no se subroga en la posición del naviero, sino que por ministerio de Ley dispone de un derecho propio de reclamación frente al asegurador, tampoco le resultaría oponible el acuerdo de sumisión a arbitraje por vía subrogatoria<sup>148</sup>.

La solución judicial, sin embargo, ha sido distinta, al menos hasta la aprobación de la LNM. Ha tenido mucha influencia el caso “Seabank”, resuelto negativamente

---

<sup>145</sup> Vid BLANCO-MORALES LIMONES, P.: “Comentario al art. 12 bis”, en *Comentario al Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*, coord. A. L. Calvo Caravaca, Universidad Carlos III - B.O.E., Madrid, 1995, p. 264.

<sup>146</sup> 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, pero, según el origen del club, a Oslo, Estocolmo, Nueva York o Tokio. Los otros clubes P&I que no son del Grupo Internacional y aseguradoras comerciales a veces prevén la remisión similar a un derecho extranjero.

<sup>147</sup> Vid JIMÉNEZ BLANCO, P., *El contrato internacional a favor de tercero*, Universidad de Santiago de Compostela-De Conflictu, Santiago de Compostela, 2002, p. 158 y CALVO CARAVACA, A. L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*, vol. I, Editorial Comares, Granada, 1999, p. 96.

<sup>148</sup> CALVO CARAVACA, A. L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J.: *Derecho...*, *op. cit.*, p. 96, indican que el acuerdo expreso de sumisión alcanza también a aquellos que se hubiesen subrogado en la posición de cualquiera de las partes.

contra la acción directa frente al club P&I por parte del Tribunal Supremo<sup>149</sup>. En esta sentencia de 2003, el Alto Tribunal 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. El Tribunal Supremo fundamenta su fallo en la cláusula de arbitraje contenida en la póliza de fletamento. De esta manera, confirma su doctrina conforme las aseguradoras de los cargadores quedan vinculadas por la cláusula de arbitraje en Londres que sus asegurados acordaron con el naviero. La justificación de esta doctrina es la siguiente: si el asegurador pudiera ejercer los derechos que corresponden a su asegurado, pero no viniese obligado por las cargas y obligaciones que condicionan el ejercicio de su derecho, se produciría la consecuencia injusta de poder invocar la aseguradora de mercancías subrogada lo beneficioso con inmunidad en cambio frente a lo perjudicial<sup>150</sup>. Esta cláusula es, en nuestra opinión, el mayor inconveniente que ha de encontrar el cargador o su aseguradora subrogada para reclamar en España ante el Club P&I. Sin embargo, en el presente caso, al menos, a la vista de las circunstancias que resultan de los antecedentes de hecho, debe discutirse la operatividad de esta cláusula de la póliza de fletamento. Fundamentalmente, porque conduce a un resultado que no es coherente: no se aplica al naviero que la pactó con el fletador-cargador, que es condenado en rebeldía en España, pero sí beneficia a su

---

<sup>149</sup> STS 3 de julio de 2003 (cit.). El buque hondureño "Seabank" transportaba una partida de atún congelado, procedente de varios pesqueros españoles, desde el puerto de Victoria (Seychelles) hasta Puebla de Caramiñal en La Coruña. Este buque no pudo culminar el transporte, pues quedó retenido con su cargamento en un puerto de Yemen en el momento de la invasión de Kuwait por Irak. Los fletadores tuvieron que contratar a su costa el buque sustituto "Praslin Reefer", que finalmente transportó el cargamento hasta su destino en España. Sus compañías aseguradoras se subrogaron mediante la oportuna indemnización en sus derechos y presentaron demanda de reclamación de cantidad contra los armadores del buque, su propietario, otras sociedades relacionadas y el Club P&I. En primera instancia, el Juzgado de Ribeira condenó a las codemandadas, todas en situación de rebeldía procesal, mediante sentencia que fue confirmada por la Audiencia Provincial de La Coruña. El Club P&I fue el único comparecido en autos, en la segunda instancia, y recurrió en casación. El fallo del Tribunal Supremo sólo contiene un pronunciamiento: su falta de jurisdicción para conocer de la acción entablada, por entender que el litigio debe someterse a arbitraje, quedando incólume la condena frente a los otros codemandados. El Tribunal Supremo conoce sólo del recurso de casación planteado por el Club P&I frente a la sentencia condenatoria dictada en segunda instancia. Ni su naviero asegurado, ni las otras condenadas se personaron ante los Tribunales españoles para presentar recurso de apelación o de casación. Sin embargo, el Alto Tribunal declara que su responsabilidad en el supuesto de hecho es más que discutible, pero resulta obligado por la firmeza de la resolución judicial previa.

<sup>150</sup> Vid SSTS 13 de octubre de 1993 (R.A.J. 7514) y 6 de febrero de 2003 (R.A.J. 850).



asegurador de responsabilidad civil, que no es parte de este convenio atributivo de competencia. Quizá por estas dificultades, el Tribunal Supremo fundamenta también, de manera discutible, su falta de jurisdicción en la regla de arbitraje del seguro P&I: “*además de estar contenida en el contrato de fletamento la cláusula arbitral, lo está en el contrato de seguro marítimo*”. Obsérvese cómo también se opone la cláusula de jurisdicción del seguro P&I al tercero, en beneficio del propio Club P&I.

Otras sentencias posteriores de tribunales inferiores también han aceptado la declinatoria en reclamación de daños de mercancías en virtud de la cláusula de arbitraje en Londres del seguro P&I<sup>151</sup>. En base al caso “Seabank”, una sentencia ha aceptado incluso la declinatoria formulada por una aseguradora española de un seguro P&I por daños personales de accidente de marinero en base a la sumisión de arbitraje en Londres<sup>152</sup>.

El Tribunal Supremo no ha consolidado la doctrina del caso “Seabank” en jurisprudencia reiterada, tal y como exige el art. 1.6 CC. Sin embargo, 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”.

En Inglaterra, en la reciente reclamación judicial formulada por el Estado español contra el club P&I del buque “Prestige”, resuelto por la *Commercial Court* en 2013, éste considera oponible al Estado español la cláusula de arbitraje del seguro P&I, confirmando así la posición previa de los tribunales ingleses<sup>153</sup>. Defender que el tercero queda vinculado por el convenio arbitral del seguro P&I se considera razonable, pues el club responde en los términos y condiciones del contrato y el tercero se quiere beneficiar de dicho contrato de seguro cobrando la indemnización.

---

<sup>151</sup> SAP Málaga 8 de julio de 2003 (JUR 2003/225920) declara que no son competentes los tribunales españoles para conocer de una acción directa del asegurador de mercancías subrogado en los derechos del destinatario de un conocimiento de embarque contra un club P&I del transportista en virtud de la cláusula de arbitraje en Londres del seguro P&I.

<sup>152</sup> STSJ Galicia, Sala de lo Social, 20 de julio de 2012 (AS 2012/1983).

<sup>153</sup> *Vid* “London Steam Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd v Spain (The Prestige)” 2013 WL 5338209. *Queen’s Bench Division (Commercial Court)*.

En Francia, en cambio, la *Cour d'Appel* de Poitiers en 2014 ha mantenido que la cláusula de jurisdicción incluida en un seguro P&I no es oponible al tercero perjudicado por una colisión del buque asegurado, por cuanto no es parte del contrato de seguro<sup>154</sup>. Considerar que la cláusula de competencia es distinta de las demás del contrato de seguro y no participa de la definición de derechos sustanciales creados por el contrato de seguro, por lo cual no es oponible al tercero perjudicado por los actos del armador asegurado.

## **2º La libre elección de un Derecho extranjero**

Como regla general, la ley del contrato de seguro es una legislación favorable a los intereses del Club P&I u otro asegurador de responsabilidad civil. Así, la Ley inglesa, tal y como ha sido interpretada por la Cámara de los Lores en la citada sentencia sobre el asunto "The Fanti" y "Padre Island nº 2" o la Ley estatal de Nueva York, las cuales niegan de forma tajante la existencia de una obligación del Club P&I frente al tercero en materia de pago de la indemnización del seguro. Ambas consagran el principio de relatividad de los contratos de seguro P&I. El Derecho inglés solo admite la acción directa en caso de insolvencia del asegurado y, además, el asegurador puede oponer al tercero cualquier excepción contractual que tuviese contra el asegurado, por lo que protege enormemente a los clubes P&I<sup>155</sup>. La reforma operada en 2010 con la nueva ley de derechos de los terceros contra los aseguradores ha confirmado que la cláusula del pago previo es operativa en los seguros marítimos. Sin embargo, como novedad, no es oponible frente a reclamaciones por muerte o heridas personales, lo cual supone un avance notable<sup>156</sup>. En Noruega, país de gestión de los clubes Gard y Skuld, la Ley de seguro reconoce en general la acción directa, tanto si el seguro es obligatorio como voluntario. En Suecia, país de la sede del Swedish Club, es posible la acción directa si el seguro es obligatorio, es insolvente o si el asegurado se ha disuelto<sup>157</sup>.

---

<sup>154</sup> Sentencia de la *Cour d'Appel* de Poitiers de 7 de noviembre de 2014, comentada por DELEBECQUE, P., "Action directe contre l'assureur responsabilité de l'armateur: la clause de compétence du contrat d'assurance est-elle opposable au demandeur", en *D.M.F.*, núm. 766, febrero de 2015, pp. 124-130, especialmente p. 130.

<sup>155</sup> Al respecto, *vid* SIERRA NOGUERO, E., "La cesión..., *op. cit.*", p. 363, y doctrina y jurisprudencia inglesa citada.

<sup>156</sup> *Vid* HEMSWORTH, M., "Third parties..., *op. cit.*", pp. 376 y 378.

<sup>157</sup> Así, *vid* ULFBECK, V., "Direct actions against the insurer in a maritime setting: the European perspective", en *L.M.C.L.Q.*, 2011, p. 294.

La cuestión es si, ante una acción directa en España contra un club P&I, puede aplicarse o no la ley española, que reconoce la acción directa. La ley nacional que rige la acción directa resulta en general<sup>158</sup> de la aplicación del cuerpo de normas de conflicto del tribunal que conozca del asunto<sup>159</sup> y puede, en definitiva, resultar más favorable a la reclamación del tercero (por ejemplo, arts. 465 LNM y 76 LCS). Sin embargo, cuando el intérprete o juez español recurre al cuadro de normas de conflicto de nuestro ordenamiento jurídico, no encuentra una especial en materia de acción directa, ni frente al asegurador de responsabilidad civil, ni específicamente frente al Club P&I. Resulta así necesario “calificar” la acción directa para después subsumirla en una de las normas de conflicto previstas. Resumidamente, la acción directa puede considerarse como una acción de naturaleza contractual, extracontractual o mixta y, por aplicación de la respectiva norma de conflicto, conducir a la aplicación de la Ley española o de una ley extranjera. La cuestión es controvertida y la jurisprudencia española tampoco es uniforme, aunque parece decantarse por la norma de conflicto de las obligaciones contractuales<sup>160</sup>.

El vigente art. 7.2 Reglamento (CE) 593/2008, de 17 de junio, de ley aplicable a las obligaciones contractuales (en adelante, Roma I) permite que las partes elijan libremente el derecho aplicable en los seguros de grandes riesgos. Falta, no obstante, una norma en Roma I que disponga expresamente cuál es la ley aplicable en caso de acciones directas por parte de terceros perjudicados en seguros de grandes riesgos.

---

<sup>158</sup> Una vía alternativa defiende superar esta dicotomía contractual/extracontractual en aras de la efectiva reparación del perjudicado, permitiendo la utilización de las normas de conflicto procedentes de ambos sectores, la que más convenga en cada caso hasta confluir en el ordenamiento jurídico nacional que sea más favorable a la satisfacción del daño, así, JIMÉNEZ BLANCO, P.: *El contrato...*, *op. cit.*, p. 58.

<sup>159</sup> FERNÁNDEZ ROZAS, J. C. y SÁNCHEZ LORENZO, S.: *Curso de Derecho internacional privado*, 6ª ed., Civitas, Madrid, 1996, p. 298, analizan el impacto de la idea de la localización de la sede de la relación jurídica de F.K. von Savigny, frente a las doctrinas que partían de la ley del foro para determinar su ámbito de aplicación en el espacio.

<sup>160</sup> Como en la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de julio de 2003 (*cit.*), por atribuir una naturaleza contractual a la acción directa al considerar que *si fuese competente* aplicaría la norma de conflicto de las obligaciones contractuales (art. 10.5 C. C.). Esta interpretación es común en la jurisprudencia menor que ha conocido de una acción directa frente a un Club P&I. Así, varias Audiencias Provinciales, en sentencias recientes, atribuyen una naturaleza contractual a la acción directa frente al Club P&I, aplicando así la norma de conflicto sobre obligaciones contractuales. Así, *vid* SSAP Málaga 8 de julio 2003 (*cit.*), Madrid 5 de marzo de 2002 (*JUR 40891*) y Castellón 12 de enero de 2000 (*AC 2000/31*).

En algunas ocasiones, los tribunales españoles que se declaran competentes para conocer de la acción directa frente al armador y frente a su asegurador o club P&I resuelven aplicando el Derecho español<sup>161</sup>.

Otras veces, los tribunales españoles explican que la acción directa tiene naturaleza contractual y, como resultado, aplican las normas de conflicto de las obligaciones contractuales. Esto supone generalmente que el tribunal español resuelve el asunto teniendo en cuenta la ley del contrato del seguro P&I, esto es, un derecho extranjero. Cuando es el Derecho inglés, desestima la acción directa por efecto del caso "The Fanti" y "Padre Island núm. 2<sup>162</sup>". Ante esta interpretación no han faltado contraargumentos doctrinales y judiciales.

### **7.3. Análisis de los argumentos para fundamentar la acción directa contra el club P&I: aplicación de arts. 117 CP y 76 LCS para fundamentar la responsabilidad directa del club P&I (caso "Prestige"), orden público, seguros obligatorios y posible naturaleza extracontractual**

Hasta la aprobación de la LNM, los tribunales y la doctrina maritimista española ha formulado varias interpretaciones conducentes a declarar admisible la acción directa contra el club P&I, aunque el contrato de seguro se someta a una ley extranjera que no la admita. En concreto, se ha afirmado:

1º) La aplicación del art. 117 CP y art. 76 LCS para imponer la responsabilidad directa del club P&I (caso "Prestige").

---

<sup>161</sup> Así, SAP Castellón 12 enero 2000 (*cit.*). La SAP Islas Baleares 12 de diciembre de 2005 [*JUR* 2008/71165] condena a la naviera de un *ferry* y a su club P&I en rebeldía por daños a los pasajeros atribuibles a haber zarpado con mal tiempo. El ATS, Sala de lo Social, 17 de diciembre de 2009 [*JUR* 2010/49683] condena al armador pesquero y a su club P&I por muerte en accidente de trabajo de marinero. La STS 20 de abril de 2009 (*RJ* 2009/3340) condena a armador y a su club P&I por fallecimiento de pescadores. SAP Vizcaya 22 de julio de 2005 [*JUR* 2012/118709] condena al armador y a su club P&I a reembolsar a SASEMAR los gastos en limpieza de buque embarrancado en base a la aplicación de la LPEMM que condena al naviero y a su asegurador.

<sup>162</sup> *Vid* STS 3 de julio de 2003 (*cit.*), SAP Madrid 5 de marzo de 2002 (*cit.*), SAP La Coruña 29 de junio de 2007 [*JUR* 2007/309496], SJ Mercantil nº 1 Las Palmas de Gran Canaria 17 de febrero de 2011 [*JUR* 2011/53849] y SSTSJ Galicia, Sala de lo Social, 20 de julio de 2012 (*cit.*) y 30 de enero de 2013 [*JUR* 2013/100867]. La SAP Castellón 12 de enero de 2000 (*cit.*) reconoce el derecho del asegurador de mercancías subrogado en los derechos de su asegurado a ser indemnizado por el transportista y su club P&I por no quedar acreditado el contenido del Derecho inglés.

2º) Que negar la acción directa es contrario al orden público del tribunal que conoce de la reclamación.

3º) Que en los seguros obligatorios ha de regir la ley del Estado que impone tal obligación y, por tanto, si ésta acepta la acción directa, predomina sobre la ley del contrato de seguro.

4º) Que la acción directa puede tener naturaleza extracontractual y, por tanto, puede regir alternativamente la ley aplicable a la obligación extracontractual (art. 18 Reglamento CE 864/2007, Roma II).

Procedemos a analizar cada una de ellas y los argumentos judiciales y doctrinales en contrario.

### ***1º. Aplicación de los arts. 117 CP y 76 LCS para fundamentar la responsabilidad directa del club P&I (caso “Prestige”)***

En la reciente sentencia del Tribunal Supremo en el caso “Prestige”, se reconoce que el capitán del buque, al actuar temerariamente, ha de responder en relación a la totalidad de los daños y perjuicios causados. La propietaria del buque también es privada de la limitación de la deuda indemnizatoria por temeridad en la navegación. El Tribunal Supremo también reconoce la responsabilidad directa del club P&I hasta el límite de 1.000 millones de dólares, como suma asegurada pactada en el contrato de seguro. Ello por aplicación del art. 117 Código Penal según el cual los aseguradores de responsabilidades civiles son responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización establecida o convencionalmente pactada. Esta segunda rige cuando la limitación a favor del propietario del buque no se aplica. Justifica también la responsabilidad directa en la acción directa contra el asegurador que reconoce el art. 76 LCS.

El Tribunal Supremo tiene en cuenta que la aseguradora, en su actitud de ausencia voluntaria en el proceso, no ha alegado la incompetencia de jurisdicción, ni ninguna otra causa de oposición a su obligación de indemnizar que pudiera excusar la misma, por lo que a ella incumbe soportar las consecuencias de su comportamiento procesal. Asimismo, indica que la constitución por parte del club P&I del fondo de

limitación desborda los perfiles tradicionales del seguro P&I, pues ha efectuado un desembolso para hacer frente a acciones directas de los perjudicados<sup>163</sup>.

Puede observarse que el Tribunal Supremo no funda la acción directa en la que reconoce el propio CRC 1992, sino en la propia actuación del club con su pasividad procesal y la constitución del fondo de limitación que va más allá de un seguro de reembolso como es el seguro P&I. Jurídicamente, se funda en las normas generales de responsabilidad del asegurador frente a terceros, como son el art. 117 Código Penal y el art. 76 Ley del contrato de seguro. También alude a la Ley de navegación marítima, pero no la aplica, pues no estaba en vigor.

A la vista de la sentencia, es claro que la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo ha tenido en cuenta la naturaleza penal de la catástrofe. Se ha resuelto con aplicación del Código Penal, esto es, con normas de policía inderogables para las partes, como es el art. 117 Código Penal. Al considerar que el asegurado no tiene derecho a limitar su responsabilidad por haber incurrido en un delito, ni éste, ni su asegurador, se benefician de los límites de responsabilidad previstos en el CRC 1992. El asegurador puede hacer uso de los límites contractuales (1.000 millones de dólares para la contaminación de hidrocarburos), que no rigen para el asegurado.

Se plantea si también habrá un cambio judicial respecto a la consideración de la acción directa contra los clubes P&I, *también* para casos civiles y por aplicación del art. 465 LNM. Al menos, es claro que la sentencia del “Prestige” introduce nuevos aspectos a tener en cuenta, frente a la doctrina previa del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, en el caso “Seabank”.

### ***2º. La acción directa forma parte del orden público español y es indisponible para las partes del contrato de seguro***

El Derecho internacional privado no concluye todavía su función cuando “localiza” la ley nacional aplicable a la pretensión. El tribunal debe valorar si el ordenamiento extranjero llamado a resolver el asunto contradice las normas de orden público del Derecho español, pues si es así, las normas sustantivas extranjeras serían inaplicables.

---

<sup>163</sup> STS, Sala de lo Penal, 14 de enero de 2016 (*cit.*).

La aplicación de la norma de conflicto tiene un riesgo evidente: que resulten aplicables normas extranjeras que contradigan los principios y valores que informan el ordenamiento jurídico del Tribunal que conozca del asunto. De ahí que el sistema de normas de conflicto se complete con soluciones correctivas para imponer la aplicación de la ley española cuando, si se aplica el sistema general, el juez debería aplicar normas extranjeras incompatibles con los principios de nuestro ordenamiento jurídico. Este correctivo está reconocido expresamente en el art.12.3 C. C. que dice “en ningún caso tendrá aplicación la ley extranjera cuando resulte contraria al orden público”. O el más estricto art. 16 del Convenio de Roma sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales de 1980, según el cual: “no podrá excluirse la aplicación de una disposición designada por el presente Convenio salvo cuando sea manifiestamente incompatible con el orden público del foro”. El reglamento Roma I señala que las disposiciones de este reglamento no restringen la aplicación de las “Leyes de policía” de la ley del foro (art. 9.2). La idea de las tres normas es la misma: que el juez no aplique una ley extranjera incompatible con los principios esenciales de su propio ordenamiento jurídico.

No basta con señalar que la acción directa no es disponible para las partes, hay que entender que forma parte de nuestro orden público, de modo que ninguna ley extranjera que la niegue puede ser aplicada por un Juez español en su perjuicio. La cuestión es: ¿es contraria la regla de pago previo, tal y como la interpreta la Cámara de los Lores inglesa al Derecho de los seguros marítimos en España? En nuestra opinión, sí, porque la regla del pago previo anula la acción directa *ex art. 76 LCS* del tercero perjudicado frente al asegurador de responsabilidad civil. Pero, ¿es la acción directa un principio fundamental, básico e irrenunciable del ordenamiento jurídico español? ¿es un eje central de la reglamentación del Derecho de los seguro? ¿Supone una contradicción manifiesta la importación de la Cámara de los Lores con los principios del orden público español?<sup>164</sup>.

El concepto de “orden público” es indeterminado y debe ser delimitado en cada caso por el órgano jurisdiccional. El Tribunal Supremo no se ha pronunciado todavía sobre la validez de la aplicación de la doctrina de la Cámara de los Lores sobre la regla del

---

<sup>164</sup> Sobre la acotación del orden público internacional, vid CALVO CARAVACA, A. L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J.: *Derecho...*, *op. cit.*, p. 235.

pago previo, aunque la sentencia de 3 de julio de 2003 hace mención a la inexistencia de acción directa en el Derecho que resulta aplicable, sin entrar en mayores consideraciones. Hasta este momento, tenemos constancia de una sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid que no vio mayor inconveniente en aplicar el Derecho inglés al fondo del asunto y absolver al club P&I de la acción directa formulada por el asegurador de mercancías. Se pronunció expresamente para considerar exagerada la invocación del orden público para evitar la aplicación del Derecho inglés<sup>165</sup>.

En cambio, de acuerdo con la doctrina española, la protección de los terceros es una norma de orden público español, que no pueden derogar los contratantes en perjuicio de un tercero, ni siquiera en el ámbito de los seguros de grandes riesgos<sup>166</sup>. Primera, porque no hay ninguna justificación para sustraer al perjudicado por un riesgo marítimo de derechos que la LCS y antes la jurisprudencia han reconocido para todos; o dicho de otro modo, a reconocer privilegios a los aseguradores marítimos más allá de los términos de la Ley. En este momento, la especialidad de los seguros marítimos que encajan en la categoría de grandes riesgos, como es el seguro de protección e indemnización, no consiste en perjudicar el crédito del tercero por un acto u omisión relativa a la explotación del buque, sino en situar la autonomía de la voluntad *de los*

---

<sup>165</sup> La SAP Madrid 5 de marzo de 2002 (*cit.*) trataba de una controversia derivada de un contrato de transporte marítimo de troncos de madera tropicales bajo conocimiento de embarque desde Camerún hasta Vigo. A la llegada a destino, se observaron faltas en el cargamento, que fueron indemnizadas al propietario por la compañía aseguradora que, al amparo del art. 780 C. Com., se subrogó en sus derechos e interpuso demanda de reclamación contra la naviera española y su Club P&I, que fue el único que se personó en el proceso. El Juzgado de Primera Instancia, siguiendo el criterio de la actora e interpretando que el contrato de seguro de protección e indemnización viene a cubrir la obligación de contratación de un seguro de responsabilidad civil impuesta en el art. 78 LPEMM, y por aplicación de las normas de Derecho internacional privado contenidas en el art. 107.1 LCS y del principio de orden público, debía ser la Ley española la que regulase al pretensión, por lo que la condena al Club P&I se justificó en aplicación del art. 76 LCS. La Audiencia Provincial admitió el recurso presentado por el Club P&I, por entender que el seguro de protección e indemnización es un contrato de seguro de grandes riesgos en el cual las partes tienen plena libertad en la elección de la ley aplicable (art. 107.2 LCS) y en la determinación de su contenido, sin otro límite que las normas de orden público contenidas en la ley española (art. 107.6 LCS). La Audiencia consideró que la regla de pago previo era oponible al tercero demandante y en aplicación de la interpretación que de la misma hace la Cámara de los Lores, rechazó que vulnerase el orden público español y desestimó la pretensión frente al Club P&I.

<sup>166</sup> OLIVENCIA, M.: "El seguro...", *op. cit.*, p. 202; SÁNCHEZ CALERO, F.: "Comentarios al art. 76", en SÁNCHEZ CALERO, F. (dir.), *Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Aranzadi, Pamplona, 1999, p. 1220 y CLAVERO TERNERO, M.: "Novedades...", *op. cit.*, p. 206 y SIERRA NOGUERO, E., "Consideraciones...", *op. cit.*, pp. 401-404.



*contratantes* en un lugar preponderante, pero no disponen de los derechos de terceros. Al enmendarse la LCS para introducir el concepto de grandes riesgos, el legislador nada hizo para privar a los terceros perjudicados de la acción directa que expresamente sanciona el art. 76 LCS. Y es una derogación de derechos que, a nuestro juicio, en ningún caso puede presumirse. Sería necesario que fuese de nuevo el legislador quien derogase expresamente la acción directa en los grandes riesgos, lo que indudablemente no ha hecho con la reforma de entrada en la CEE.

La segunda razón reside en considerar que la acción directa es uno de los fundamentos y logros del Derecho del seguro privado español, que lo distingue y caracteriza frente a otros ordenamientos, como el Derecho inglés, cuyos principios inspiradores son distintos. El Derecho inglés no reconoce mayores ni mejores derechos al tercero, que al ejercer el mismo derecho que tenía el mutualista, necesariamente le debe ser oponible la regla de pago previo y cualquier otra subjetiva u objetiva contenida en la póliza. Sin embargo, el Derecho español reconoce al tercero perjudicado una posición de privilegio derivada de la inmunidad de excepciones inspirada en la indispensable satisfacción del crédito. La doctrina interpretativa de la Cámara de los Lores puede entenderse en Inglaterra, que es la potencia aseguradora mundial, pero no en nuestro orden público económico, que protege principalmente al perjudicado y donde la reparación de su perjuicio es esencial. Por esto, aplicar la doctrina de la Cámara de los Lores en esta materia no sólo restringe las posibilidades de reparación del daño del singular perjudicado, sino que elimina una extensión de garantía hasta el asegurador que informa esencialmente nuestro ordenamiento jurídico. Por tanto, la protección del crédito del perjudicado y la atribución de la acción directa son principios de orden público español, reconocidos inicialmente por la jurisprudencia y ahora consagrados expresamente el art. 76 LCS.

En tercer lugar, aunque generalmente, los principios fundamentales de un ordenamiento jurídico están en primer término contenidos en la Constitución<sup>167</sup>, como señala la doctrina más autorizada<sup>168</sup>, hoy cobra relieve la noción de "orden público económico", que se traduce en un mecanismo de defensa de las condiciones de mercado nacional y de la economía nacional en su conjunto (Derecho de la

<sup>167</sup> CALVO CARAVACA, A. L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J.: *Derecho...*, *op. cit.*, p. 234.

<sup>168</sup> FERNÁNDEZ ROZAS, J. C. y SÁNCHEZ LORENZO, S.: *Curso...*, *op. cit.*, p. 381.

competencia, protección del consumidor, etc.). El ejemplo más claro de este perjuicio es la negación del derecho de recobro de las aseguradoras de mercancías españolas frente a un club P&I que, a su vez, ha cobrado las primas de seguro del naviero español<sup>169</sup>.

En este contexto de división de opiniones doctrinal y judicial respecto a la consideración de la acción directa como integrante o no del orden público español llega una respuesta legislativa muy prudente y acorde con la práctica marítima y judicial mayoritaria española. No se reconoce la acción directa contra los clubes P&I, porque ha pesado más la obligación de cumplir con el Derecho Comunitario y porque los armadores españoles necesitan a los clubes P&I extranjeros, al no haber un mercado equivalente de aseguradores españoles.

Creemos que la alegación de orden público, basada en el reconocimiento explícito en la LNM ha de ser aceptada en determinadas ocasiones, cuando de otro modo la aplicación de la ley extranjera del seguro P&I sea contraria al predominante principio de protección de la parte débil, como marineros fallecidos o heridos.

### ***3º. Reconocimiento de la acción directa cuando el contrato se concluya en cumplimiento de una obligación de asegurarse***

Otro argumento para defender la acción directa frente al club P&I del armador responsable señala que la ley española será de aplicación cuando *“el contrato se concluya en cumplimiento de una obligación de asegurarse impuesta por la ley española”* (art. 107.1.b LCS). Sería una excepción al principio general de libre elección en los seguros de grandes riesgos (art. 107.2 LCS): si el seguro es obligatorio, se aplica la ley española.

Sin embargo, el argumento del seguro obligatorio no ha encontrado todavía eco en las decisiones judiciales españolas hasta la aprobación de la Ley de navegación marítima<sup>170</sup>. La cuestión es si los clubes P&I, que indefectiblemente se someten al derecho

<sup>169</sup> SAP Madrid 5 de marzo de 2002 (*cit.*).

<sup>170</sup> En contrario, la SAP Madrid 5 marzo 2002 (*cit.*) dice que aunque el contrato de seguro se formalice para cumplir el seguro obligatorio, es un seguro de grandes riesgos que permite elegir la ley aplicable.

rector más conveniente para sus intereses, aceptarán asegurar en condiciones de ley española a los armadores españoles obligados a asegurar su responsabilidad civil. El problema es que falta un mercado de seguro P&I ofrecido por aseguradores españoles para asegurar buques mercantes. Por más que se imponga la aplicación de la ley española, de nada sirve si no hay aseguradores españoles dispuestos a ofrecer la cobertura y, como resultado, el armador español no puede asegurar su responsabilidad civil.

A la vista de lo anterior, parece lógico admitir que cuando un armador español que no dispone de aseguradores españoles con quien contratar y sale al extranjero para cumplir con la obligación de asegurar su responsabilidad civil impuesta por la ley española, éste habrá de seguir las condiciones establecidas por los clubes P&I y los aseguradores extranjeros. De hecho, el RD 1616/2011, el Convenio Bunkers, el Convenio CRC 1992 o el Reglamento (CE) 392/2009 imponen seguros obligatorios, especialmente a buques mercantes, pero no imponen que tales seguros se contraten conforme a la ley española. Otra opción legislativa hubiera sido quizás imprudente, pues podría dejar a los armadores mercantes españoles sin opción de cumplir con el aseguramiento obligatorio. Parece preferente que los buques españoles estén asegurados con un seguro de primer nivel, aunque este contrato se someta a una ley extranjera.

En relación a la acción directa en los seguros obligatorios, debemos recordar que hoy ya lo es para casi todos los buques mercantes en virtud del RD 1616/2011. El legislador puede hacer uso de la facultad según la cual *“un Estado miembro podrá establecer que el contrato de seguro se regirá por la ley del Estado que imponga la obligación de suscribir el seguro”* (art. 7.4.b Reglamento CE 593/2008, de 17 de junio, Roma I). Puede empezar como ha hecho con el seguro obligatorio de embarcaciones de recreo (art. 406.2 LNM) y seguir con el seguro obligatorio de buques mercantes del RD 1616/2011. Por tanto, creemos que el legislador español sí podría —pero no lo ha hecho aún— impedir la sumisión a un Derecho extranjero e imponer su ley nacional al contrato de seguro obligatorio P&I o similar para buques mercantes. Para ello, podría incluirse la acción directa en el RD 1616/2011, o modificar la LNM para disponer que el seguro obligatorio de los buques mercantes se rija por la ley española.

No hay problema en cambio en reconocer la acción directa cuando son las propias normas que imponen seguros obligatorios de responsabilidad civil marítima también

reconocen la acción directa, como es el caso de la contaminación y los daños a los pasajeros, analizados a continuación.

#### **4º. La acción directa puede tener naturaleza extracontractual y ser de aplicación la ley del lugar del daño, aunque la ley del contrato de seguro no la reconozca**

El art.18 del Reglamento (CE) 864/2007, de 11 de julio, de Ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, Roma II, dispone que la persona perjudicada podrá actuar directamente contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento si así lo dispone *la ley aplicable a la obligación extracontractual* (la cursiva es nuestra) o la ley aplicable al contrato de seguro. Como regla general, la responsabilidad extracontractual se rige por la ley del lugar del daño. Como el art. 76 LCS y el nuevo art. 465 LNM sancionan la acción directa, el art. 18 Roma II puede fundamentar la acción directa en España. Ello aunque la ley rectora del contrato no la contemple, especialmente el derecho inglés, como derecho rector más común en los seguros P&I. Dado el ámbito de aplicación de Roma II, la doctrina ha señalado que las acciones directas que podrían comprenderse en dicho art.18 nacerían sólo de la responsabilidad extracontractual del asegurado<sup>171</sup>. De esta manera, la acción directa tiene una naturaleza que variará según el tipo de hecho ilícito del asegurado: si es contractual, la acción directa sería contractual; y, si es extracontractual, la acción directa sería extracontractual.

Esta calificación tampoco está exenta de dificultades jurídicas que entorpecen su aplicación. No hemos encontrado ninguna sentencia española que lo acoja. Está por ver si con el nuevo art. 465 LNM será aceptado por los tribunales españoles.

En Francia, la *Cour de Cassation* ha manifestado que la acción directa, tanto si surge de un hecho contractual como de un hecho extracontractual del asegurado, se rige por la ley del tribunal que conoce del asunto. Sin embargo, la ley nacional del seguro se aplica al cumplimiento del contrato<sup>172</sup>.

<sup>171</sup> Así JIMÉNEZ BLANCO, P., "Acción directa y protección del perjudicado en el Reglamento Roma II", *R.E.S.*, núm. 140, p. 743.

<sup>172</sup> Sobre seguros de responsabilidad civil de carácter no marítimo, *vid Cour de Cassation*, Civil 1ª, 20 diciembre 2000 [en *Legifrance*]. Un principio aplicado recientemente también por *Court d'Appel de Rennes*, 2ª Cámara, 1 diciembre 2011 [en *D.M.F.*, núm. 736, 2012, p. 429], que no admite la acción directa por no estar prevista en Italia, como ley del contrato de seguro.

La posición judicial en Inglaterra es, en este ámbito, de la mayor importancia, pues al ser el lugar del domicilio de la mayor parte de clubes P&I del Grupo Internacional, es en última instancia donde se deben ejecutar, en su caso, forzosamente, las sentencias extranjeras condenatorias dictadas frente a ellos. En la citada acción directa del Estado español contra el club P&I del buque "Prestige", la *Commercial Court* considera que la acción directa tiene un naturaleza contractual, pues otorga a un tercero el derecho a que se cumpla a su favor un contrato de seguro. En este supuesto, el hecho ilícito del asegurado era notoriamente de naturaleza extracontractual (daños por contaminación de hidrocarburos a terceros no cubiertos por el Convenio CRC 1992). Sin embargo, la *Commercial Court* niega la acción directa al Estado español frente al club P&I del "Prestige".

### III. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL GENÉRICA POR RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO DEL CONVENIO LLMC 1976/1996 (TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE Y RD 1616/2011)

#### 8. ITER LEGISLATIVO EN LA IMPOSICIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO

El Convenio LLMC 1976/1996 no impone un seguro obligatorio de responsabilidad civil. Su establecimiento se realiza en la Directiva 2009/20/CE, en el TRLPEMM y en el RD 1616/2011.

La limitación de responsabilidad por créditos marítimos permite al armador y otros interesados en la explotación del buque, y al asegurador, así como a los acreedores de créditos sujetos a limitación, conocer de antemano cuál es el importe máximo de la indemnización por razón de cada siniestro<sup>173</sup>. Esto significa que si el crédito o créditos reclamados y reconocidos a uno o varios acreedores por cada accidente es superior a los importes máximos de indemnización calculados conforme a los arts. 6 y 7 Convenio LLMC 1976/1996, el beneficiario no pagará más. Como resultado, el crédito o créditos quedarán total o parcialmente insatisfechos<sup>174</sup>. Constituye así una excepción al principio general de restitución integral del derecho general de daños<sup>175</sup>.

<sup>173</sup> En MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación de la responsabilidad”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015, p. 596.

<sup>174</sup> El art. 400.1 LNM dispone que “las sumas obtenidas con arreglo a lo dispuesto en los artículos precedentes integrarán el correspondiente fondo, que será distribuido entre los acreedores que traigan causa del mismo accidente en proporción a la cuantía de sus reclamaciones reconocidas”.

<sup>175</sup> DE LA VEGA JUSTRIBÓ, B., *La limitación de la responsabilidad por créditos marítimos*, Ministerio de Justicia, Madrid, 2007, p. 25, destaca que la limitación de la responsabilidad constituye una excepción al principio de responsabilidad patrimonial universal consagrado en el Código Civil y que rige para todos los sujetos, sean empresarios o no. *Vid* también GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., *La limitación de la responsabilidad civil del naviero (Análisis sistemático del Derecho comparado y perspectivas de reforma del Derecho español)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria, 1996. En un caso de abordaje por culpa común, la SAP La Coruña 6 de octubre de 2005 (*Cendoj 15030370032005100451*) había determinado el importe máximo de la indemnización a favor del armador de un buque pesquero conforme al Convenio LLMC 1976, reduciéndola en 1/3 de culpa, pero no tuvo en cuenta los daños sufridos por el otro buque parte del abordaje (2/3 de culpa). La STS 17 de mayo de 2010 (*RJ\2010\3702*) casa en parte la sentencia. Acepta la valoración de los daños sufridos por cada uno los buques que colisionaron y reduce el importe de cada

El Convenio LLMC 1976 está en vigor con carácter general y en España desde el 1 de diciembre de 1986. El Protocolo de 1996 al Convenio LLMC 1976, que aquí denominaremos Convenio LLMC 1976/1996 está en vigor de forma general desde el 13 de mayo de 2004 y, para España, desde el 10 de abril de 2005<sup>176</sup>. La Ley de navegación marítima de 2014 toma el Convenio LLMC 1976/1996 como referencia de la limitación de la responsabilidad por créditos marítimos [art. 392]<sup>177</sup>. La Ley de navegación marítima, además, ha derogado el Libro III del Código de Comercio (disposición derogatoria única) y, a los efectos que aquí interesa el sistema de abandono *in natura* de los arts. 587 y 590, y el sistema de limitación por el valor o “*ad valorem*” de los arts. 837 y 838, que regía sólo para el supuesto de abordaje<sup>178</sup>.

El límite de indemnización del Convenio LLMC 1976/1996 opera combinadamente con otros posibles sistemas de limitación de deuda que puedan proteger al beneficiario. Por ejemplo, por razón del transporte marítimo de mercancías, las Reglas de La Haya-Visby prevén que el transportista pueda limitar el importe de las reclamaciones a una cantidad en función del peso de la mercancía transportada. Ocurrido un siniestro imputable al transportista conforme a las Reglas de La

---

crédito en función de la proporción de culpa de cada uno. Impone la compensación de deudas y que se aplique al saldo, a cuyo pago condena a quien resulte deudor, las limitaciones del Convenio LLMC 1976. El Tribunal Supremo indica que no rige el criterio de la nacionalidad del buque para excluir la aplicación de este Convenio en España y que aunque fue denunciado por España con efectos a partir del 1 de noviembre de 2007, no alcanzó esta denuncia a este litigio. En relación con este litigio, la STS 23 de mayo de 2011 (RJ\2011\3984) negó el derecho de la aseguradora del buque pesquero a obtener la íntegra satisfacción de un derecho que le correspondía por haberse subrogado en la posición del armador asegurado. Puede verse así que el armador asegurado cobró íntegramente del asegurador de cascos, quien terminó asumiendo la limitación del crédito nacido de una reclamación por abordaje.

<sup>176</sup> LLMC es el acrónimo de *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*, nombre en inglés con el que es conocido en la práctica marítima.

<sup>177</sup> Para el análisis de la reforma introducida en la materia por la LNM en materia de limitación de la responsabilidad en los arts. 392 a 405 LNM, *vid* ALBORS, E., “La limitación de responsabilidad en la Ley de navegación marítima”, en AA.VV., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Dyckinson – Asociación Española de Derecho Marítimo, Madrid, 2015, pp. 357-376 y MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación de la responsabilidad”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 595-626.

<sup>178</sup> En Derecho español, el Código de Comercio disponía expresamente que la responsabilidad del naviero en caso de abordaje se entendía limitada al valor del buque con todas sus pertenencias y los fletes que se hayan devengado durante el viaje [art. 837]. También se recogía la institución jurídica del abandono del buque a los acreedores para satisfacer las indemnizaciones a que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos cargados en el buque [art. 587].

Haya-Visby, éste opondrá tales límites de indemnización a los efectos de no abonar el precio real de las mercancías averiadas o perdidas, sino el límite que resulte de aplicar las Reglas de La Haya-Visby. Este claro perjuicio para el cargador o destinatario puede evitarse si contrata un seguro de mercancías y traslada este riesgo de satisfacción incompleta del daño al asegurador. Pero, además, este límite resultante de las Reglas de La Haya-Visby puede ser menor si se trata de un siniestro catastrófico, por ejemplo, sufrido por un buque portacontenedores. Aun aplicando los límites por peso de las Reglas de la Haya-Visby, si hay multitud de afectados, el importe de las indemnizaciones (cuyo importe ya ha sido limitado) a cargo del transportista puede ser colosal. Pues bien, el transportista podrá oponer el límite global por buque y siniestro que le reconoce el Convenio LLMC 1976/1996.

Para daños por muerte y lesiones a pasajeros, el límite global del Convenio LLMC 1976/1996 cede ante la aplicación preferente de las normas internacionales y comunitarias específicas (art. 399 LNNM), en particular, el Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento UE 302/2009.

Estos límites de indemnización benefician al responsable y también a su asegurador de responsabilidad civil. El art. 1.6 Convenio LLMC 1976/1996 dispone que *“todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas del presente Convenio tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio en la misma medida que el asegurado”*. La Ley de navegación marítima confirma que, en caso de acción directa *“podrá oponer a esa reclamación las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del título VII) o incluso la limitación de deuda (del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido por la suya, frente al perjudicado reclamante”* [Exposición de motivos de la Ley de navegación marítima, ap. X]. Su art. 467 confirma que el asegurador podrá oponer al perjudicado las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que gozase el asegurado de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase su responsabilidad.

El Convenio LLMC 1976/1996 no exige a los beneficiarios del sistema de limitación que dispongan de un seguro de responsabilidad civil que garantice que, al menos, el importe máximo de la indemnización según dicho Convenio será satisfecho a los



acreedores. Por tanto, en el caso tan habitual en la práctica marítima de sociedades constituidas *ad hoc* que operan un solo buque, la frustración de los acreedores puede ser absoluta, si se trata de empresas insolventes o ilocalizables. Durante la negociación del Convenio LLMC 1976 y de su Protocolo de 1996 hubo acuerdo entre Estados para fijar tales límites, en detrimento de límites estatales o de inexistencia de los mismos. Sin embargo, no se exige que el beneficiario de la limitación contrate un seguro de responsabilidad civil. Se trata de una laguna muy importante, que ha sido necesario colmar posteriormente, gracias a la labor de la OMI y de la Unión Europea. Aunque la práctica habitual es la contratación de un seguro P&I, el tenor del Convenio LLMC 1976/1996 no garantiza que tal seguro exista, ni que la suma asegurada si existe el seguro sea suficiente para hacer frente a los límites de indemnización previstos en el mismo Convenio.

Esta situación legal de falta de obligación de aseguramiento se ha revelado insatisfactoria. Es de interés público garantizar que los buques dispongan de un asegurador que garantice que, al menos, los límites de indemnización del Convenio LLMC 1976/1996 estarán disponibles para los terceros perjudicados. El problema no es tanto con los buques que no tienen seguro alguno, como de infraseguro, esto es, que el asegurador no satisface ni siquiera los límites de indemnización que impone el Convenio LLMC 1976/1996. Por ello, primero desde la Organización Marítima Internacional se propuso a los Estados que implementasen un seguro obligatorio para cubrir los límites del Convenio LLMC 1976/1996. La Unión Europea incorporó esta recomendación y dictó la Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 1999, relativa al seguro de los propietarios de los buques para reclamaciones de derecho marítimo, de obligada transposición al ordenamiento de los Estados miembros. En España, 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, en vigor desde el 31 de diciembre de 2011<sup>179</sup>, impone el seguro obligatorio al transponer la Directiva.

El preámbulo del RD 1616/2011 indica que transpone la Directiva 2009/20/CE, al tiempo que desarrolla el art. 254 TRLPEMM (anterior art. 78 LPEMM), que impone

---

<sup>179</sup> Un primer comentario al RD 1616/2011 puede verse en SIERRA NOGUERO, E., "El seguro obligatorio de responsabilidad civil del propietario de buque (Real Decreto 1616/2011), en *R.E.S.*, núm. 152, 2012, pp. 343-386.

el seguro obligatorio a las empresas navieras españolas y a los buques extranjeros en aguas españolas, y a otros buques civiles, en los términos fijados reglamentariamente<sup>180</sup>. En los casi 20 años desde la aprobación de la LPEMM en 1992 hasta el RD 1616/2011, el Gobierno sólo dictó el RD 607/1999, de alcance sectorial, pues sólo tenía por objeto imponer el seguro obligatorio a las embarcaciones deportivas y de recreo. No hubo otro reglamento de seguro obligatorio para los buques mercantes. El Gobierno, según parece del preámbulo del RD 607/1999, quizá daba por descontado que los buques mercantes ya estaban obligados a disponer de un seguro obligatorio en virtud del art. 78 LPEMM, sin necesidad de desarrollo reglamentario<sup>181</sup>. Sin embargo, doctrinalmente se suscitaban diferentes opiniones<sup>182</sup>. Con el RD 1616/2011, al cumplir la directiva comunitaria, se ha introducido seguridad jurídica en el Derecho español.

Finalmente, la disposición adicional única del RD 1616/2011 enumera cinco “*regímenes jurídicos no afectos por este real decreto*”. Se trata de seguros obligatorios por responsabilidades civiles marítimas que están regulados por tratados internacionales o normas

---

<sup>180</sup> El artículo 254 TRLPEMM obliga a las empresas navieras españolas a tener asegurada la responsabilidad civil en que pudiesen incurrir en el curso de explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen, y de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional. Esta reglamentación fijará asimismo la obligación de aseguramiento para otros buques civiles españoles; así como para los buques extranjeros navegando en la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas. Este artículo 254 TRLPEMM reproduce literalmente el tenor del derogado artículo 78 del texto originario de la LPEMM de 1992.

<sup>181</sup> El preámbulo del RD 607/1999 indica que “*La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estableció, en su artículo 78, la obligatoriedad de las empresas navieras de tener asegurada la responsabilidad civil en que pudieran incurrir con ocasión de la explotación mercantil de sus buques [...]. En la actualidad, si bien las empresas navieras como consecuencia, además de las obligaciones derivadas de las normas de derecho internacional (...)* tienen garantizadas las coberturas de responsabilidad civil, no ocurre lo mismo con las embarcaciones de recreo o deportivas”.

<sup>182</sup> A la vista de esta falta de reglamento, CLAVERO TERNERO, M. F.: “Novedades recientes...”, *op. cit.*, p. 207, consideraba que la obligación de las empresas navieras españolas de asegurarse era un mandato legal, siendo necesario el reglamento sólo para instituir esta obligación también para los buques extranjeros que visitan aguas españolas. En cambio, GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de derecho de la navegación marítima*, 3ª ed., Barcelona-Madrid, p. 873, interpretaban que la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante no establecía la obligatoriedad, sino que anunciaba la posibilidad de aprobar el reglamento que la instituyese, como así había hecho el gobierno para otras actividades, como para las embarcaciones de alta velocidad (RD 1119/1989, de 15 de septiembre), deportivas o de recreo (RD 607/1999, de 16 de abril), embarcaciones en aguas continentales interiores (texto refundido de la Ley de aguas aprobado por R.D.Legis. 1/2001, de 20 de julio), o a través de la ratificación de los Convenios internacionales, como el CRC 1992.

comunitarias. De los cinco citados, solo hay tres en vigor en España<sup>183</sup>: los referidos a la contaminación por hidrocarburos (CRC 1992 y Bunkers 2001) y de buques de pasaje en caso de accidente (Convenio de Atenas de 2002). El propósito de la disposición adicional única del RD 1616/2011 es mantener la aplicación exclusiva de estas normativas específicas, las cuales son analizadas en los siguientes capítulos.

## **9. RAZONES DE LA IMPOSICIÓN DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL GENÉRICA PARA RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO**

El RD 1616/2011 no ofrece explicación alguna de las razones de la implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil. Es de utilidad conocer los trabajos preparatorios de las normas europeas y resoluciones de la OMI de las que el RD 1616/2011 trae causa.

La Resolución A.898/21 de la Asamblea de la OMI, de 25 de noviembre de 1999, de directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de Derecho marítimo, propuso la implantación de un seguro obligatorio para cubrir las reclamaciones sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996, y contiene alguna de las razones de esta exigencia.

La Directiva 2009/20/CE reproduce buena parte de la Resolución A.898/21, incorporando sus principios esenciales al acervo comunitario. La Directiva 2009/20/CE se enmarca en el “Tercer paquete de seguridad marítima”, tras los paquetes “Erika I” y el “Erika II” y, más allá de esta contextualización, tampoco ofrece respuesta al interrogante de las razones de la imposición del seguro obligatorio. Sin embargo, su germen inicial, la Propuesta de 2005 de Directiva sobre la responsabilidad y las garantías financieras de los propietarios de buques (en adelante, “Propuesta de 2005

---

<sup>183</sup> La disposición adicional única del RD 1616/2011 alude a dos regímenes específicos de seguro obligatorio de buques mercantes que, en la actualidad, no están todavía en vigor en España. En concreto, son el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (“Convenio SNP o HNS”), que no ha entrado en vigor de forma general, y el Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragios de 2007, que ha entrado en vigor de forma general desde el 14 de abril de 2015 (según publica la OMI en [www.imo.org](http://www.imo.org), consultada el 4 de enero de 2016). No ha sido ratificado todavía por España. *Vid* capítulo VIII.

de Directiva”), del Parlamento Europeo y el Consejo<sup>184</sup>, sí ofrece algunas claves interpretativas. Esta Propuesta constituye el primer trabajo preparatorio de lo que posteriormente constituiría la vigente Directiva 2009/20/CE. Aunque la Directiva presenta finalmente importantes diferencias con respecto a la Propuesta inicial, se mantiene la idea inicial de imponer el seguro obligatorio y son válidos los argumentos que lo fundamentan.

En particular, se puede concluir que las razones de la imposición del seguro obligatorio general de responsabilidad civil son, al menos, las siguientes:

- 1ª) Ofrecer una garantía de indemnización adecuada a los perjudicados por la operativa del buque.
- 2ª) Excluir buques deficientes, no asegurados y luchar contra su competencia desleal frente a los buques que cumplen las normas.
- 3ª) Se pretende homogeneizar el Derecho comunitario, aplicando uniformemente el Convenio LLMC 1976/1996 a todos los Estados de la Unión Europea, aunque no sean Estados parte del mismo.

Se procede a continuación a analizar cada una de estas razones.

### **1ª. Se pretende garantizar una indemnización pronta y adecuada a los perjudicados por la operativa del buque**

La Resolución A.898/21 de la Asamblea de la OMI indica que el derecho a la responsabilidad limitada debe equilibrarse con la obligación de los propietarios de buques de disponer de un seguro eficaz para asegurar que se satisfagan las reclamaciones marítimas. Añade que si los propietarios de buques carecen de una cobertura de seguro u otra garantía financiera efectiva, los reclamantes legítimos podrían quedarse sin una indemnización pronta y adecuada. La Exposición de motivos de la Directiva 2009/20/CE reproduce este principio y mantiene que la obligación de

---

<sup>184</sup> Vid Comisión de las Comunidades Europeas, Bruselas, 23 de noviembre de 2005, COM(2005) 593 final, 2005/0242 (COD), disponible en <http://eur-lex.europa.eu> (consultada el 4 de enero de 2016) en el apartado de procedimiento de aprobación de la Directiva 2009/20/CE.

disponer de un seguro debe dispensar una mayor protección a las víctimas. Sin embargo, es la Propuesta de 2005 de Directiva la que ofrece una mayor explicación de esta motivación. Su Exposición de motivos indica que *“no existe obligación alguna de aseguramiento general en el sector marítimo”* y *“se calcula que la proporción de buques no cubiertos por ninguna póliza de seguros asciende al 5%”* (Exposición de motivos, “contexto general”). De eso se trata, en efecto: de imponer un seguro de responsabilidad civil genérica para reclamaciones de derecho marítimo. No ya para sólo para coberturas específicas como la contaminación de hidrocarburos o los daños a los pasajeros, para las que ya existía normativa específica. Se trata de implantar un seguro general en el sector marítimo, que en este momento no existía. La Exposición de motivos justifica este seguro en la protección de los perjudicados: *“para defender los intereses de las víctimas es por lo tanto imprescindible conferir carácter obligatorio a los seguros o, al menos, exigir a los propietarios que constituyan una garantía financiera”*.

### **2ª. Se quiere excluir los buques deficientes, no asegurados y luchar contra la competencia desleal que estos suponen**

La Resolución A.898/21 de la Asamblea de la OMI justifica la implantación de un seguro de responsabilidad civil para reclamaciones de derecho marítimo en evitar que sigan operando o explotándose buques deficientes y desprovistos de un seguro adecuado. La Exposición de motivos de la Directiva 2009/20/CE expresamente dice también que el seguro obligatorio contribuirá a la exclusión de los buques deficientes y *“permitirá restablecer la competencia entre operadores”*.

### **3ª. Se pretende homogeneizar el Derecho comunitario, aplicando uniformemente el Convenio LLMC 1976/1996**

La Exposición de motivos de la Directiva 2009/20/CE justifica expresamente su aprobación en la necesidad de homogeneización normativa en la Unión Europea. El aumento de la calidad de la marina mercante, añade, es uno de los elementos de la política comunitaria de transporte marítimo. La introducción y aplicación de medidas adecuadas, como el seguro obligatorio, no pueden ser alcanzadas de forma suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a sus dimensiones y efectos, pueden lograrse mejor a nivel comunitario. La aplicación

uniforme del Convenio LLMC 1976/1996 a todos los Estados de la Unión Europea, aunque no sean Estados parte del mismo, constituye un gran avance homogeneizador. Algunos Estados son parte del Convenio LLMC 1976, otros del Convenio LLMC 1976/1996 y otros, de ninguno de los dos. Esto genera inseguridad jurídica respecto a los límites de indemnización de los créditos sujetos a limitación en el seno de la Unión Europea.

La Exposición de motivos de la Propuesta de 2005 de Directiva sólo cifra los buques no asegurados en el citado 5%. Por tanto, los buques no asegurados no son tantos, ni el problema es la de mayor magnitud. Son más, en cambio, los buques *infraasegurados*. Al menos, para los estándares que considera la Unión Europea: los límites de responsabilidad del Convenio LLMC 1976/1996 u otro superior o ilimitado que decida cada Estado miembro. Un sumario publicado por la Unión Europea, junto con la Directiva 2009/20/CE<sup>185</sup>, señala que “*la mayoría de los buques están asegurados, pero muchos de ellos tienen una cobertura menor a la del Convenio LLMC 1976/1996*”.

El Protocolo de 1996 al Convenio LLMC 1976 aumentó las indemnizaciones debidas a los perjudicados por los actos y omisiones culposas del propietario de buque. Sin embargo, según estudios de la propia Unión Europea, en 2009, solo el 20% de la flota mercante mundial estaba abanderada en Estados parte del Convenio LLMC 1976/1996. Esto crea inseguridad jurídica al no existir unificación respecto de las condiciones del seguro que cubra las responsabilidades de los buques que comercien en puertos de la Unión Europea. Sobre esta laguna actúa la Directiva 2009/20/CE, que tiene un importante efecto unificador en cuanto a los límites máximos por responsabilidades civiles marítimas.

Por tanto, con independencia de si un Estado miembro de la Unión Europea era o no parte del Convenio LLMC 1976/1996, deberá exigir a sus buques nacionales y a los extranjeros en puerto o mar territorial un seguro adecuado con el Convenio LLMC 1976/1996. Así resulta en España a través del RD 1616/2011.

---

<sup>185</sup> En [http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/2009\\_03\\_11\\_package\\_3/fiche07\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/2009_03_11_package_3/fiche07_en.pdf) [consultado el 16 de febrero de 2016].

## **10. PERSONA OBLIGADA A ASEGURAR SU RESPONSABILIDAD CIVIL: PROPIETARIO REGISTRAL U OTRA PERSONA RESPONSABLE DE LA EXPLOTACIÓN DEL BUQUE**

El art. 1 Convenio LLMC 1976/1996, al que remite el RD 1616/2011, contiene una lista de personas que pueden invocar la limitación de responsabilidad frente a determinados créditos sujetos a limitación previstos en este Convenio. Son el propietario, el fletador, el gestor naval, el armador (art. 1.2), el salvador del buque (art. 1.3), los dependientes de los anteriores (art. 1.4) y el asegurador de responsabilidad de las reclamaciones sujetas a limitación (art. 1.6).

Los beneficiarios del derecho a limitar su responsabilidad conforme al Convenio LLMC 1976/1996 pueden contratar voluntariamente un seguro de responsabilidad civil, pero no todos están legalmente obligados a ello. Es importante que para cada buque exista, al menos, un asegurador de responsabilidad civil, por lo que hay que aclarar sobre quien recae la obligación legal de aseguramiento.

El art. 4.a RD 1616/2011 obliga a asegurar su responsabilidad civil al *“propietario inscrito de un buque civil de navegación marítima o cualquier otra persona, como el fletador a casco desnudo, que sea responsable de la explotación del buque”*. Sólo esta persona ha de disponer de un seguro o una garantía financiera que cubra las reclamaciones de derecho marítimo sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996 o de otras modificaciones consolidadas que se produzcan en el futuro (art. 5.2 RD 1616/2011). Se restringe el aseguramiento a esta persona. *A sensu contrario*, las personas que pueden resultar responsables civiles y tienen derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad conforme al Convenio LLMC 1976/1996 no necesitan, por ley, disponer de un seguro.

El criterio determinante para conocer el sujeto obligado a disponer del seguro es el de la responsabilidad en la explotación del buque (art. 4.a RD 1616/2011). Al transponer la Directiva 2009/20/CE, quizá se podrían haber utilizado otros conceptos en castellano que habrían sido más claros, como *“responsable de la operación del buque”*<sup>186</sup>.

---

<sup>186</sup> En castellano, el RD 1616/2011 optó por utilizar el concepto de *“explotación”*, el cual coincide con la definición de naviero como persona dedicada a la explotación de buques, propios o ajenos, que realiza el artículo 10 TRLPEMM, reproducida en el art. 145.2 LNM. Las versiones lingüísticas

Muchas personas pueden explotar comercialmente el buque, desde el armador al fletador, hasta un gestor del buque, pero el buque sólo está operado por una persona responsable, que es el armador del mismo, sea o no propietario. Antes de la aprobación de la Ley de navegación marítima, podía aceptarse que el sujeto obligado a disponer del seguro obligatorio era el “naviero” del buque, como poseedor del mismo y titular de la gestión náutica. Con la introducción del concepto de armador por esta ley, creemos que ha de entenderse que el sujeto obligado a asegurarse es, como regla general, el armador, por cuanto es la persona que dedica el buque “a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad” (art. 145.1 LNM)<sup>187</sup>. También favorece esta interpretación el art. 149 LNM, el cual reitera la responsabilidad del armador en la explotación del buque y añade “sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el título VII”, en referencia al derecho a limitar la responsabilidad conforme al Convenio LLMC 1976/1996.

El propietario no armador está facultado para solicitar la inscripción del armador no propietario en el Registro de Bienes Muebles (art. 147.3 LNM). A falta de tal inscripción y salvo prueba en contrario que no perjudicará nunca a terceros de buena fe, se considera armador el propietario inscrito en el Registro de Bienes Muebles (art. 148.1 LNM). Para los buques abanderados en el extranjero y no inscritos en el Registro de Bienes Muebles, creemos que el propietario registral no podrá oponer en España su condición de no armador en perjuicio de terceros de buena fe.

Si el propietario es también el armador porque no lo ha arrendado a otra persona, no hay dicotomía y sobre esta persona física o jurídica recae la obligación de asegurarse conforme al RD 1616/2011.

---

de la Directiva 2009/20/CE ponen en evidencia el diferente concepto utilizado para aludir a la explotación del buque: “operation”, en inglés, “conduzione”, en italiano, “exploitation”, en francés, y “betrieb”, en alemán.

<sup>187</sup> El apartado V de la Exposición de motivos de la Ley de navegación marítima explica que “la idea de que no se puede ser armador sin posesión del buque y sin su utilización en la navegación y la de que para serlo no tiene que ejercerse una actividad empresarial es importante porque tiene consecuencias de régimen. Así es porque todo armador (propietario o no) puede inscribirse en el Registro de Bienes Muebles; pero sólo el que hace navegar su buque con finalidad empresarial es empresario y, como tal, tendrá acceso al Registro Mercantil. Por otra parte, la ley conserva el concepto de naviero —ya recogido en la LPEMM—, limitándolo a quienes se dedica a la explotación de buques mercantes (excluidos los dedicados a la pesca). Cuando además tenga la posesión, serán también armadores”.



Si el propietario arrienda a casco desnudo el buque a favor de otro<sup>188</sup>, éste deviene armador y sujeto pasivo de asegurarse. El caso habitual es el contrato de arrendamiento a casco desnudo (“*bareboat charter*”). El arrendatario recibe la posesión de un buque preparado para su operación, faltando contratar la tripulación a bordo. El arrendatario a casco desnudo se convierte en el armador durante el período del arrendamiento y asume la obligación legal de aseguramiento de las reclamaciones de derecho marítimo. El propio art. 4.ª RD 1616/2011 contempla esta opción, si bien lo denomina “fletador” a casco desnudo, como responsable de la explotación del buque. A esta interpretación ayuda también la práctica marítima de los arrendamientos de buques mercantes. La cláusula 13 del formulario “Barecon 2001”, con el que se pactan la mayor parte de arrendamientos a casco desnudo de buques mercantes<sup>189</sup>, impone contractualmente la obligación del arrendatario de mantener un seguro P&I u otro que sea obligatorio por ley durante todo el período del arrendamiento.

Además del arrendamiento a casco desnudo, otros contratos permiten que una persona no propietaria sea “*responsable por la explotación del buque*”. Puede ser cualquier otra modalidad admitida en los usos internacionales (art. 10 TRLPEMM). Por

---

<sup>188</sup> Los arts. 188 a 202 LNM contienen una novedosa regulación del contrato de arrendamiento de buque que no distingue entre las dos modalidades básicas: arrendamiento a casco desnudo y arrendamiento de buque armado y equipado. El legislador marítimo, con todo, es consciente de ambas modalidades según consta en el apartado VI del Preámbulo de la LNM, por lo que interpretamos que ambas modalidades han de entenderse incluidas en la regulación de la LNM. Sobre esta novedosa regulación, *vid* PETIT LAVALL, M. V., “El contrato de arrendamiento de buque”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Barcelona-Madrid-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 275-294 y GONZÁLEZ LEBRERO, R. A., “El contrato de arrendamiento de buque en la Ley de navegación marítima”, en AA.VV., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo y Dyckinson S.L., Madrid, 2015, pp. 141-151.

<sup>189</sup> En la actualidad tiene especial difusión el arrendamiento de buque como instrumento de las empresas navieras para deslocalizar su flota hacia países donde los costes de explotación comercial son menores. El arrendamiento posibilita en muchas ocasiones que una alta proporción de los buques que navegan bajo pabellones de conveniencia estén dirigidos por empresas navieras ubicadas en los países más industrializados. Para ello, basta crear una sociedad en el país que se pretende abanderar el buque y cederle el buque en arrendamiento. El naviero sigue teniendo la propiedad y, normalmente, también el control de la explotación a través del gestor del buque nombrado al efecto. Durante el período de arrendamiento se cambia el pabellón del buque con la inscripción temporal en el registro nacional de buques arrendados a casco desnudo (en SIERRA NOGUERO, E., “El contrato de arrendamiento de buque”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley general de la navegación marítima*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, p. 293, y doctrina aquí citada).

ejemplo, el más minoritario arrendamiento de buque armado y equipado (“*time charter with demise*”). Este arrendamiento incluye el personal a bordo previamente contratado. La cesión temporal de la posesión del buque deberá ir acompañada de la subrogación en las relaciones laborales con los trabajadores.

No creemos, en cambio, que la obligación de aseguramiento recaiga sobre el gestor del buque (“*shipmanager*”). Los términos usuales del contrato de gestión, bajo el formulario “Shipman”, imponen al gestor la explotación del buque por cuenta y en nombre del armador. La gestión puede incluir también la contratación del seguro P&I u otro seguro, pero estos seguros se contratan a nombre del armador<sup>190</sup>. Como esto no evita que el gestor puede recibir reclamaciones contractuales o extracontractuales de terceros, puede constar como coasegurado en el seguro P&I u otro que satisfaga lo dispuesto en el RD 1616/2011<sup>191</sup>.

Tampoco consideramos que el fletador del buque esté obligado a contratar el seguro del RD 1616/2011. Esta norma hace una traducción literal del término inglés “*bareboat charterer*” y habla de “fletador a casco desnudo” (art. 4.a), como persona obligada a asegurarse. Sin embargo, la doctrina maritimista española utiliza unánimemente el término “arrendatario a casco desnudo”. La razón es que las diferentes modalidades del contrato de fletamento (por tiempo, por viaje, por viajes consecutivos, entre otros) y el contrato de arrendamiento son contratos con sustantividad y características propias<sup>192</sup>. Gracias al contrato de “*time charter*”, el arrendatario dispone de un buque ajeno, armado y equipado, para su explotación durante el tiempo del contrato. Por ejemplo, puede ser una empresa industrial que necesita buques, pero no quiere asumir las cargas inherentes a la condición de armador, o ser una empresa naviera que utiliza un buque ajeno para su explotación (art. 145.2 LNM), pero sin convertirse en armador (art. 145.1 LNM). Los poderes contractuales del fletador por tiempo se resumen, en general, señalando que ostenta la “gestión comercial” del buque fletado, pero la “gestión náutica” la mantiene el armador del buque. Por tanto, un fletador por tiempo de un buque no deviene armador del

<sup>190</sup> Vid el formulario Shipman 98, cl. 3.

<sup>191</sup> Por ejemplo, regla 78.3.a de las reglas del seguro P&I de Gard, edición 2015 (en <http://www.gard.no>, consultadas el 16 de febrero de 2016).

<sup>192</sup> En la doctrina, vid GABALDÓN GARCÍA, J. L.: *Curso de derecho...*, op. cit., pp. 542-543, y la doctrina y jurisprudencia aquí citada.

mismo<sup>193</sup>. La gestión comercial de un buque ajeno durante el período del fletamento por tiempo es susceptible de dar lugar a reclamaciones de derecho marítimo, por ejemplo, si lo dedica a transportar mercancías de terceros o a pasajeros<sup>194</sup>. El fletador normalmente dispone de su propio seguro P&I.

## **11. ASEGURADORES AUTORIZADOS: CLUBES P&I DEL GRUPO INTERNACIONAL Y ASEGURADORES DE RESPONSABILIDADES CIVILES MARÍTIMAS ESTABLECIDOS EN EL ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO**

El art. 7 RD 1616/2011 autoriza como entidades suscriptoras del seguro o garantía financiera obligatoria única y exclusivamente a aseguradores, no a entidades financieras. En concreto, pueden ser:

- a) Entidades aseguradoras que hayan obtenido la autorización del Ministerio de Economía y Hacienda para operar en el ramo 12 de “responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales”; o que, estando domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo, ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o de libre prestación de servicios.
- b) Entidades aseguradoras domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo distinto a España, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.
- c) Sucursales establecidas en el Espacio Económico Europeo de entidades aseguradoras domiciliadas en terceros países no miembros de dicho Espacio Económico, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.

---

<sup>193</sup> Por ejemplo, pueden consultarse las cláusulas 6 y 8 del formulario-tipo NYPE 93, para un contrato de fletamento por tiempo.

<sup>194</sup> Por ejemplo, el art. 278.2 LNM menciona al fletador como responsable solidario de las reclamaciones de carga en el transporte de mercancías, junto con quien realiza el transporte con sus propios medios (*sic* el armador).

d) Clubes P&I integrados en el Grupo Internacional de Clubes P&I. El RD 1616/2011 no exige que el club P&I esté autorizado como asegurador por un Estado del Espacio Económico Europeo o que esté establecido en alguno de estos países. Aunque en algunos casos se trate de aseguradoras con la sociedad matriz y/o una sociedad filial en algún Estado parte del Espacio Económico Europeo y están autorizados para operar como aseguradores en este espacio por alguno de los Estados parte<sup>195</sup>, el RD 1616/2011 no condiciona la validez del asegurador a este establecimiento o autorización. Es una prerrogativa de la que no disfrutaban otras aseguradoras que no son clubes P&I miembros del Grupo Internacional, los cuales han de cumplir las exigencias relacionadas con el lugar de establecimiento y la autorización para ofrecer el seguro obligatorio del RD 1616/2011.

A la vista de lo anterior, el RD 1616/2011 no admite que las entidades de crédito u otras entidades no aseguradoras puedan ofrecer el seguro o garantía financiera obligatoria. Dado que el producto propio de las aseguradoras es el contrato de seguro, en principio es nula la virtualidad de reconocer la “garantía financiera” como alternativa al seguro.

El RD 1616/2011 no prevé expresamente el coaseguro, pero entendemos que las autoridades españolas no presentarían inconveniente legal a que varias aseguradoras autorizadas compartiesen los riesgos de cobertura obligatoria.

## **12. LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SEGURO OBLIGATORIO: SEGURO P&I DE UN CLUB P&I DEL GRUPO INTERNACIONAL U OTRO DE SIMILAR COBERTURA. GARANTÍA FINANCIERA Y AUTOSEGURO**

Dada la amplitud de créditos sujetos a limitación previstos en el Convenio LLMC 1976/1996, el seguro obligatorio de responsabilidad civil exigido por el RD 1616/2011 ha de ser multirriesgo. Es una importante diferencia con otros seguros obligatorios de carácter sectorial, como el seguro del CRC 1992 para la “contaminación de daños

---

<sup>195</sup> Los diferentes informes anuales de todos los clubes P&I del Grupo Internacional que operan en la Unión Europea revelan los esfuerzos que están realizando para adecuarse a las exigencias de solvencia prevista en el paquete denominado “Solvencia II”. Es posible su entrada en vigor en 2016 y será aplicable a toda la industria aseguradora europea (tal y como indica UNESPA, en [www.unespa.es](http://www.unespa.es), consultada el 28 de diciembre de 2016).

*por hidrocarburos*” o del seguro del Convenio Bunkers 2001 para la cobertura de la “*contaminación por hidrocarburos procedentes de combustible de los buques*” o del Convenio de Atenas 2002 para la cobertura de “*muerte o lesiones de los pasajeros en caso de accidente*”.

El RD 1616/2011 exige, como ha señalado la doctrina, un seguro de responsabilidad civil “genérica”, apto para cumplir con la totalidad de reclamaciones de derecho marítimo sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996<sup>196</sup>.

El ap. 1.1.2 Resolución 898.21 de la Asamblea de la OMI y el art. 3.b Directiva 2009/20/CE mencionan como tipo de seguro que puede exigirse al propietario del buque, *como ejemplo*, el seguro de indemnización ofrecido por alguno de los clubes P&I del Grupo Internacional de clubes P&I u otro tipo de seguro (incluido el autoseguro) y garantías financieras que ofrezcan similares condiciones de cobertura.

El art. 4.b RD 1616/2011 reproduce esta mención directa al seguro P&I de los clubes P&I del Grupo Internacional, pero sin considerarlos un ejemplo, sino el tipo de seguro con el que primariamente cumplir esta obligación legal<sup>197</sup>. En la práctica, el propio seguro P&I es multirriesgo, cubriendo riesgos de naturaleza obligatoria y voluntaria. Por ejemplo, el armador de un buque de pasaje con un seguro P&I dispone de la cobertura obligatoria que le exige el RD 1616/2011 y el Convenio LLMC 1976/1996, pero también el Convenio Bunkers 2001 y el Convenio de Atenas de 2002, así como otras coberturas de contratación voluntaria.

A continuación, el RD 1616/2011 también admite otras formas efectivas de seguro, incluido el autoseguro demostrado y de garantía financiera, que ofrezcan condiciones similares de cobertura al seguro P&I de un club del Grupo Internacional de Clubes P&I. Esta fórmula evita crear un oligopolio de derecho a favor los clubes P&I miembros del

---

<sup>196</sup> Así, SÁNCHEZ CALERO, F. y TAPIA HERMIDA, A. J., “El contrato de seguro marítimo en la Ley de navegación marítima”, en *R.D.M.*, nº 295, 2015, p. 169.

<sup>197</sup> La transposición en Italia, por ejemplo, se ha hecho de forma diferente, pues el Decreto Legislativo de 28 de junio de 2012, núm. 111, *attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norma sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi*, no menciona ni como ejemplo el seguro P&I, exigiéndose un contrato de seguro, con o sin franquicia, que tenga por objeto la cobertura de la responsabilidad del armador en los términos del propio Decreto Legislativo, que reproduce los términos del Convenio LLMC 1976/1996.

Grupo Internacional; por preponderantes que sean en el mercado, no tienen un privilegio legal que los dote de exclusiva y excluya a sus competidores. Para facilitar esta libre competencia, creemos que hay que realizar una interpretación favorable a admitir un seguro que cubra los riesgos y límites de indemnización del Convenio LLMC 1976/1996. Nos plantea dudas que el RD 1616/2011 —como la Directiva 2009/20/CE que transpone y la Resolución de la OMI A.898/21— exija a estos aseguradores que no son clubes P&I del Grupo Internacional que presten un seguro o garantía financiera con “*condiciones similares de cobertura*”. En la actualidad, esto no es posible, pues el seguro P&I del Grupo Internacional, apoyado por el “*pool*” y el reaseguro, es un producto único, con una suma asegurada ilimitada o muy alta, que supera las exigencias del Convenio LLMC 1976/1996. Por ello, exigir condiciones similares a los competidores puede tener el efecto práctico de cerrar el mercado español y legalizar un oligopolio de hecho sobre el seguro P&I obligatorio del RD 1616/2011 a favor de los clubes P&I del Grupo Internacional. Consideramos que estos aseguradores alternativos, sean seguros P&I u otros seguros de responsabilidad civil, podrían válidamente ofrecer estos seguros obligatorios si su producto es suficiente para cubrir los riesgos y límites de indemnización del Convenio LLMC 1976/1996, que es tomado como referencia por el RD 1616/2011.

El art. 4.b RD 1616/2011 prevé la opción de cumplir con sus términos a través de una “*garantía financiera*” que ofrezca condiciones similares de cobertura al seguro P&I de un club del Grupo Internacional de Clubes P&I. Esta opción está impedida porque la intervención de otras entidades no aseguradoras que presten la “*garantía financiera*” no está reconocida en el RD 1616/2011, pues las entidades suscriptoras han de ser aseguradoras<sup>198</sup>.

Finalmente, el art. 4.b RD 1616/2011 admite la posibilidad de cumplir la obligación legal de asegurarse mediante el recurso del autoseguro, que ofrezca unas condiciones

---

<sup>198</sup> Los clubes P&I y los aseguradores comerciales pueden prestar garantías financieras a favor del asegurado en el caso habitual para evitar el embargo preventivo del buque. La prestación de la garantía financiera tiene lugar en el marco del seguro y a favor de un presunto perjudicado. Sin embargo, no es suficiente por sí sola para satisfacer las exigencias de aseguramiento obligatorio del RD 1616/2011. La finalidad es que el propietario del buque esté asegurado *erga omnes* y frente a la pluralidad de reclamaciones de derecho marítimo del Convenio LLMC 1976/1996. La fianza que normalmente deposita un club P&I para levantar el embargo del buque inscrito favorece en principio sólo al embargante, en caso de que finalmente se le reconozca el derecho, y únicamente por la reclamación concreta que formula.

similares a las del seguro de indemnización ofrecido por los clubes P&I del Grupo Internacional. En sentido estricto, el autoseguro no es un seguro, pues no interviene ningún asegurador. Sería el mismo armador del buque quien asumiese sobre su patrimonio las consecuencias económicas derivadas de sus propios riesgos<sup>199</sup>. Se trata de una posibilidad legal sobre la cual no tenemos datos sobre su difusión, si bien se aleja de la práctica habitual de los armadores de buques mercantes de contratar un seguro P&I para tener una cobertura general frente a reclamaciones de derecho marítimo.

### **13. BUQUES EN RELACIÓN A LOS CUALES EL SEGURO ES OBLIGATORIO: DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, ESPAÑOLES O EXTRANJEROS EN AGUAS ESPAÑOLAS, TAMAÑO MÍNIMO. EXCLUSIÓN DE BUQUES DE ESTADO**

En cumplimiento de la Directiva 2009/20/CE y de acuerdo con lo dispuesto en el art. 254 TRLPEMM, el RD 1616/2011 se aplica a los propietarios de buques civiles con un arqueo igual o superior a 300 toneladas de registro bruto, que enarboleden pabellón español (art. 2.1) o extranjero si entran en un puerto español o navegan por el mar territorial del Estado español (art. 2.2).

El seguro obligatorio de responsabilidad civil es exigible, por entrar en el ámbito de aplicación del RD 1616/2011, al buque que cumpla los tres circunstancias siguientes: a) Buque de navegación marítima; b) Bandera española o de otro país si entra en un puerto español o se halla en el mar territorial español, y c) Un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas.

#### **1º. Buque de navegación marítima**

El RD 1616/2011 se aplica a buques de navegación marítima<sup>200</sup>. Incluye los empleados en transportes internacionales, pero no se excluyen los dedicados al cabotaje nacional. En cambio, se excluyen los buques que naveguen en las aguas continentales,

<sup>199</sup> Vid Fundación MAPFRE, *Diccionario de seguros*, en <http://www.mapfre.com/>, consultada el 15 de febrero de 2016. Más ampliamente, BLANCO GIRALDO, F. L., "Autoseguro: régimen legal y contractual", en *Revista de derecho de los seguros privados*, núm. 3, mayo-junio 1999, pp. 7-23.

<sup>200</sup> La Resolución A.898.21 de la Asamblea de la OMI y la Directiva 2009/20/CE resultan más claras al referirse expresamente a buques de navegación marítima ("seagoing vessels").

como ríos, lagos o canales. Esta exclusión opera manera implícita, pues el RD 1616/2011 se aplica sólo a “*buques civiles de navegación marítima*” (art.4.a) y el seguro obligatorio debe hacer frente a “*reclamaciones de derecho marítimo*” (art.1). Por ejemplo, las embarcaciones de pasajeros dedicadas a la navegación lacustre, como las del lago de Banyoles u otro, no se someten al RD 1616/2011. A falta de otra norma más específica, han de cumplir con las exigencias del seguro obligatorio de viajeros previsto en el Real Decreto 1575/1989. En cambio, el RD 1616/2011 sí es aplicable a los buques de navegación marítima que penetren en el interior terrestre a través de ríos. El ejemplo emblemático en España es la navegación por el Guadalquivir para llegar a Sevilla.

## **2º. Bandera española o de otro país si entra en un puerto español o se halla en el mar territorial español**

El RD 1616/2011 sólo se aplica a buques abanderados en España (art. 2.1) o que enarbolan pabellón extranjero “*cuando entren en un puerto español o cuando, de conformidad con el derecho internacional, se encuentren navegando en el mar territorial español*” (art. 2.2). Conforme a los arts. 3 a 6 CONVEMAR, el mar territorial abarca un máximo de 12 millas marinas desde la línea de la costa. El artículo 254.3 TRLPEMM concede al Gobierno la opción de exigir el seguro obligatorio a los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva española. Esta zona puede cubrir un área de 200 millas marinas desde la línea de costa (arts. 55 y 57 CONVEMAR). En cambio, como hemos visto, el RD 1616/2011 restringe el seguro obligatorio a buques extranjeros en el mar territorial. La referencia al mar territorial es una decisión de la Directiva 2009/20/CE, que el Gobierno español se limita a seguir.

No obstante, en la Propuesta de 2005 de Directiva se exigía el seguro obligatorio a los buques extranjeros que navegasen por la zona económica exclusiva de los Estados miembros. En la Directiva 2009/20/CE se cambió para sustituirlo por la referencia a las aguas territoriales de cada Estado, sin ninguna explicación alusiva al cambio. En nuestra opinión, por seguridad en la navegación marítima y en la protección de los perjudicados, hubiera sido mejor exigir el seguro obligatorio a todos los buques extranjeros que navegasen por la zona económica exclusiva. De hecho, las líneas de comunicación marítima internacional que acumulan los principales riesgos (por ejemplo, en el caso del “Prestige”) se hallan en la zona económica



exclusiva y no en el mar territorial del Estado ribereño. Sin embargo, quizá han sido los limitados derechos de soberanía del Estado ribereño sobre la zona económica exclusiva los que hayan dificultado la imposición del seguro obligatorio en cuanto puede interferir en los derechos del Estado de pabellón del buque (compárense los arts. 56 y 94 CONVEMAR).

### **3º. Un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas**

Su ámbito de aplicación natural son los buques mercantes, que son los que normalmente tienen un arqueo igual o superior a 300 toneladas<sup>201</sup>. La mayoría de buques mercantes supera sobradamente este tonelaje mínimo, por lo que entran dentro del ámbito de aplicación del RD 1616/2011 y deben disponer del seguro obligatorio de responsabilidad civil. En la práctica, la mayor parte de ellos ya dispone del seguro P&I, contratado con un club P&I del Grupo Internacional o con otros clubes o aseguradores comerciales. Con el RD 1616/2011, esta práctica voluntaria de cautela empresarial frente a riesgos derivados de la explotación mercantil del buque deviene jurídicamente obligatoria, con un seguro suficiente para cumplir con el Convenio LLMC 1976/1996.

El RD 1616/2011 no restringe el seguro obligatorio P&I a los buques mercantes, sino a cualquier otro buque civil que alcance el arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas. Objetivamente su ámbito de aplicación es por razón del tamaño, no del tipo de actividad a que el buque se dedica. Por tanto, el RD 1616/2011 puede también ser aplicable a buques pesqueros, de recreo o deportivos, de puerto y cualesquiera otros buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas. En cambio, los buques que tengan un volumen de carga inferior quedan fuera del ámbito de aplicación del RD 1616/2011 y no están obligados a disponer de un seguro general de responsabilidad civil para hacer frente a reclamaciones de derecho marítimo del Convenio LLMC 1976/1996.

---

<sup>201</sup> El Gobierno español sigue en cuanto al tonelaje mínimo de 300 toneladas las directrices de la Directiva 2009/20/CE. A su vez, el Parlamento y la Comisión Europea siguen las recomendaciones de la Resolución 898/21 de la Asamblea de la OMI en cuanto al tonelaje exigible para imponer el seguro obligatorio a los buques. La principal excepción son algunos buques de pasaje o *ferrys* de reducido tamaño y dedicados al cabotaje. Estos, al transportar pasajeros por mar, disponen de un régimen jurídico especial en el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre. También hay algunos pequeños buques mercantes que no alcanzan las 300 toneladas, como por ejemplo, buques frigoríficos que operan entre islas españolas (información obtenida de los servicios jurídicos de ANAVE).

El seguro obligatorio impuesto por el RD 1616/2011 también se aplica a los buques deportivos y de recreo a condición de que tengan también un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas. En la práctica, la mayoría de embarcaciones deportivas y de recreo tienen un tonelaje inferior a 300 toneladas. En consecuencia, quedan automáticamente fuera del ámbito de aplicación del RD 1616/2011 y su seguro obligatorio sigue sometido al RD 607/1999.

El RD 1616/2011 se aplica a los buques pesqueros de 300 o más toneladas de arqueo bruto. En realidad, los buques pesqueros tan grandes son también una minoría.

El RD 1616/2011 se aplica a cualquier otro buque civil que tenga un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas. En la categoría de buques dedicados a usos y servicios portuarios pueden incluirse las embarcaciones de remolque, practicable, gabarras de puerto y cualesquiera otras. Este tipo de embarcaciones suelen también disponer de un seguro obligatorio de responsabilidad civil por efecto de las normas y pliego de condiciones que regulan la concesión portuaria. Por ejemplo, la Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, aprueba el pliego regulador del servicio portuario básico de remolque portuario<sup>202</sup>. La Resolución dispone que el concesionario ha de acreditar su solvencia económica con un informe de instituciones financieras o *“en su caso, justificante de la existencia de un seguro de indemnización por riesgos profesionales cuya cuantía mínima será establecida por la Autoridad Portuaria en las Prescripciones Particulares”* (cláusula 5). Tras la entrada en vigor del RD 1616/2011, es preceptivo que aquellas embarcaciones que tengan un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas cumplan los términos del seguro obligatorio del RD 1616/2011 y, por ende, las coberturas y límites de indemnización serán los previstos por el Convenio LLMC 1976/1996.

#### **4º. Exclusión de buques de guerra o de Estado**

Con independencia de su arqueo, el RD 1616/2011 excluye de su ámbito de aplicación a los buques de guerra nacionales o extranjeros, a las unidades navales auxiliares y a otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, presten únicamente servicios públicos que no tengan carácter comercial (art. 3 RD 1616/2011).

---

<sup>202</sup> BOE, núm. 260, martes 31 de octubre de 2006, pp. 37852 y ss.

#### **14. COBERTURAS QUE DEBE COMPRENDER EL SEGURO OBLIGATORIO: LAS RECLAMACIONES SUJETAS A LIMITACIÓN DEL CONVENIO LLMC 1976/1996. EXCLUSIONES**

El RD 1616/2011 exige un seguro o garantía financiera “*que cubra la reclamaciones sujetas a limitación, en los términos previstos en el Convenio de 1996*” (art. 5.2 RD 1616/2011).

El Convenio LLMC 1976/1996 distingue entre créditos sujetos a limitación y créditos que no pueden ser objeto de limitación. El seguro obligatorio debe cubrir al menos aquellos créditos sujetos a limitación, sin perjuicio de que el contrato pueda o no extenderse voluntariamente a la cobertura de créditos no limitables.

La redacción de las reclamaciones sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996 está planteada de forma objetiva, por razón de la naturaleza del crédito, y no de forma personal según el tipo de acreedor<sup>203</sup>. La crítica que puede hacerse es que son categorías generales de créditos muy amplias<sup>204</sup>, de forma que prácticamente cubra la generalidad de los riesgos vinculados a la explotación del buque mercante. El carácter genérico y confuso de la redacción del art. 2.1 del Convenio LLMC 1976/1996 resulta compensado por la seguridad jurídica que ofrece el RD 1616/2011; considera que el seguro de indemnización, con o sin franquicia, ofrecido por uno de los clubes miembros del Grupo Internacional cubre los riesgos exigibles por el seguro obligatorio (art. 4.b). Basta, por tanto, contratar un seguro P&I con estos clubes para que el armador del buque cumpla la obligación legal de asegurar su responsabilidad civil. También podrá contratarse otro seguro o garantía financiera que satisfagan las coberturas y límites de indemnización previstos en el Convenio LLMC 1976/1996.

Analizamos a continuación cuáles son los créditos sujetos a limitación previstos en el art. 2.1 Convenio LLMC 1976/1996, para cuya satisfacción —aunque sea

<sup>203</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Curso de Derecho marítimo...*, *op. cit.*, p. 761 y PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, *op. cit.*, pp. 311 y 312, entre otros.

<sup>204</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho...*, *op. cit.*, p. 829, indican que las reclamaciones de derecho marítimo sujetas a limitación se describen en forma aún más amplia en el Convenio LLMC 1976/1996 que en su predecesor, el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, hecho en Bruselas el 10 de octubre de 1957.

limitada— es preceptivo que el propietario del buque disponga de un seguro o garantía financiera conforme al RD 1616/2011.

## 1º Reclamaciones por daños y perjuicios a personas y cosas

El seguro obligatorio ha de cubrir “*las reclamaciones por muerte, por lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas (incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación), que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de estas causas*” [art. 2.1.a Convenio LLMC 1976/1996]<sup>205</sup>.

Esta categoría de créditos sujetos a limitación incluye, de acuerdo con la doctrina<sup>206</sup>, daños personales y daños materiales. Los daños personales comprenden muerte y lesiones de los pasajeros y terceros en la superficie o en el mar, como bañistas o submarinistas. Entre los daños materiales, se comprenden los relacionados con las mercancías transportadas a bordo, equipajes y vehículos a bordo, equipos de navegación, contenedores alquilados, así como bienes en tierra, como muelles y grúas, así como otros buques o artefactos flotantes<sup>207</sup>.

<sup>205</sup> GABALDÓN, J. L y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de derecho...*, op. cit., p. 829 y PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, op. cit., p. 316. MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación...”, op. cit., p. 615, destaca que el art. 396.1 LNM reproduce el art. 2.1 Convenio LLMC 1976/1996 y destaca que, en cambio, el art. 463.1.a del Anteproyecto de Ley general de navegación marítima de 2004 y el art. 426.1.a del Proyecto de Ley general de navegación marítima de 2006 no hacían referencia a la “explotación del buque”, sino a unos términos más amplios: utilización o navegación del buque. Esta norma propuesta permitía incluir la navegación no comercial en el ámbito de la limitación de responsabilidad, aunque se planteaba si la norma nacional podía diferir del Convenio LLMC 1976/1996. La vigente LNM optar por seguir el término “explotación” del Convenio LLMC 1976/1996.

<sup>206</sup> PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, op. cit., p. 316, MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación...”, op. cit., p. 615 y GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Curso de Derecho marítimo internacional...*, op. cit., p. 765.

<sup>207</sup> En relación con abordajes entre buques, admiten la aplicación del Convenio LLMC 1976 las SSTs 17 de mayo de 2010 (cit.) y de 30 de septiembre de 2010 (RJ\2010\7301), ambas en casos de abordajes por culpa común. En relación a una colisión de un buque con las instalaciones portuarias y la limitación del crédito en base al Convenio LLMC 1976, puede verse la reciente sentencia de la *Cour de Cassation* francesa de 22 de septiembre de 2015 (en *Legifrance*). En cambio, la STS 28 de enero de 1998 (RJ\1998\118) rechazó en base al art. 2.1.c Convenio LLMC 1976 la limitación del crédito derivado del daño a las mercancías a bordo.

En la práctica, los daños materiales a mercancías, buques y elementos del puerto, así como a pasajeros y otros terceros está cubierto por el seguro P&I estándar ofrecido por los clubes P&I del Grupo Internacional, por clubes que no son miembros y por aseguradores comerciales.

## **2º. Reclamaciones de perjuicios por retrasos en el transporte de mercancías, personas y sus equipajes**

El seguro obligatorio ha de incluir “*las reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos*” (art. 2.1.b Convenio LLMC 1976/1996).

Los perjuicios derivados del retraso en la ejecución del transporte de mercancías o de personas presentan una notable inseguridad para el responsable de la explotación del buque, por cuanto no puede conocerse *a priori* su cuantificación económica. Por ejemplo, una partida de cemento que llega con retraso a destino y que, en consecuencia, el destinatario pierde el contrato de construcción por no haber comenzado la obra en un día concreto.

## **3º. Reclamaciones por otros perjuicios de derechos no contractuales**

El seguro obligatorio ha de ofrecer cobertura de “*las reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, irrogados en directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento*” (art. 2.1.c Convenio LLMC 1976/1996).

Se trata de una cláusula de cierre del sistema, tras imponer la limitación a todo tipo de créditos por daños materiales y personales, de naturaleza contractual y extracontractual (letra a), y por retraso (letra b). En este caso, se limita la reclamación que tiene su origen en el perjuicio sufrido por no poder ejercitar un derecho no contractual<sup>208</sup>.

---

<sup>208</sup> MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación...”, *op. cit.*, p. 616.

Es clara la voluntad omnicomprendensiva del legislador de beneficiar con la limitación frente a un amplio rango de créditos marítimos. La doctrina alude como ejemplo la reclamación de una línea férrea que ha sufrido daños por no poder operar en un puente debido a la colisión de un buque o al concesionario de un restaurante o de una piscina en un artefacto flotante que se hunde tras la colisión de un buque<sup>209</sup>.

#### 4º. Reclamaciones por remoción de pecios

El seguro obligatorio ha de incluir “*las reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo del buque*” (art. 2.1.d Convenio LLMC 1976/1996).

Las autoridades públicas pueden imponer que el buque siniestrado o abandonado sea objeto de estas operaciones, tal y como dispone en España el art. 304 TRLPMM<sup>210</sup>. Cuando el armador no se haga cargo del coste de estas medidas de remoción del buque, por razón de urgencia y necesidad, podrían ser asumidos por las autoridades públicas a costa del armador para evitar, por ejemplo, el cierre del puerto a causa de un hundimiento del buque a la entrada del puerto.

Para proteger el derecho al recobro íntegro, en España no cabe invocar la limitación de responsabilidad frente a estos créditos<sup>211</sup>. Ello se debe, por un lado,

<sup>209</sup> Así, GABALDÓN, J. L. y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de derecho...*, op. cit., p. 829; GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Curso de Derecho marítimo internacional...*, op. cit., p. 765 y MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación...”, op. cit., p. 616.

<sup>210</sup> El art. 304.2 TRLPMM dispone que “*En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento. Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial*”.

<sup>211</sup> También PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, op. cit., p. 316.

a la reserva hecha por España al ratificar el Protocolo de 1996 al Convenio LLMC 1976, tal y como le reconoce el art. 18.1 LLMC 1976. Por otro lado, el art. 304.6 TRLEMM reitera que, conforme a esta reserva, los propietarios de los buques o los navieros no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción, eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.

Recientemente, el art. 397.2 LNM recoge esta exclusión y declara que carecen de limitación las reclamaciones de la Administración Marítima o Autoridad Portuaria que se prevean en las normas reguladoras de la remoción de buques<sup>212</sup>. Por tanto, el propietario del buque y su asegurador no podrá beneficiarse de la limitación de responsabilidad para estos créditos relacionados con la remoción del buque. Con todo, aunque el crédito por remoción de buques no está sujeto a limitación en España, el RD 1616/2011 no lo excluye del seguro obligatorio de responsabilidad civil. Otra opción hubiera sido por otra parte incoherente con la voluntad de proteger el crédito de las autoridades públicas.

En la práctica, la remoción ("*wreck removal*") es una cobertura estándar de los seguros P&I celebrados con clubes del Grupo Internacional. Por ejemplo, Gard<sup>213</sup> incluye la responsabilidad del asegurado por la obstrucción y por la remoción del buque o del cargamento a bordo como resultado de un accidente, cuando la puesta a flote, remoción, destrucción, iluminación y señalización sea obligatoria por ley o los costes y gastos sean legalmente exigibles al asegurado.

Con la entrada en vigor del Convenio de Nairobi de 2007, sobre remoción de pecios de forma general (todavía no para España, que no lo ha ratificado)<sup>214</sup>, desde el 14 de abril de 2015, algunos países imponen una cobertura y la emisión de un certificado específico.

---

<sup>212</sup> Así, MARTÍN OSANTE, J. M., "*La limitación...*", *op. cit.*, p. 616.

<sup>213</sup> Por ejemplo, regla 40 del seguro P&I de Gard, edición 2015.

<sup>214</sup> Vid capítulo VIII

## **5º. Reclamaciones relacionadas con la remoción y destrucción del cargamento a bordo**

El seguro obligatorio cubre “*las reclamaciones relacionadas con la remoción o destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento*” (art. 2.1.e Convenio LLMC 1976/1996).

Al igual que la letra anterior, tampoco son créditos sujetos a limitación en España. Es un efecto de la reserva introducida por nuestro país al ratificar el Protocolo de 1996, tal y como se recoge igualmente en el art. 304.6 TRLPEMM. La Ley de navegación marítima no los excluye expresamente, pero opera de forma implícita al no estar recogidos en la lista de reclamaciones sujetas a limitación del art. 396 LNM.

A diferencia de la letra anterior, el buque no ha sufrido un siniestro, ni está abandonado<sup>215</sup>. Por ejemplo, el club P&I UK incluye también la responsabilidad por la remoción o destrucción de cualquier mercancía que esté o haya sido transportada a bordo, cuando estas operaciones sean obligatorias por ley o los costes puedan exigirse al asegurado<sup>216</sup>. Ello sin perjuicio del derecho de recobro contra otros responsables, como el propietario de las mercancías si el incumplimiento es a éste imputable.

## **6º. Reclamaciones relacionadas con medidas para evitar o aminorar perjuicios**

En efecto, también quedan incluidas en el seguro obligatorio “*las reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona pueda limitar su responsabilidad de conformidad con el presente convenio, y los ocasionados ulteriormente por tales medidas*” (art. 2.1.f Convenio LLMC 1976/1996).

Es un complemento de las reclamaciones anteriores, por el cual los gastos incurridos por un tercero y perjuicios asumidos por éste que eviten o aminoren la

---

<sup>215</sup> Así, GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Curso de Derecho marítimo internacional...*, op. cit., p. 766 y PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, op. cit., p. 317.

<sup>216</sup> Vid regla 15 de UK P&I club (edición 2015).



responsabilidad del propietario del buque en sentido amplio están sujetos a limitación. Gard, por ejemplo, dispone que el asegurado pueda reembolsarse del asegurador los costes de determinadas medidas que eviten o minimicen la responsabilidad del asegurado. Si tales medidas son asumidas por un tercero, el armador y el asegurador pueden oponer la limitación de responsabilidad. En todo caso, no han de incluirse dentro de la categoría de operaciones de auxilio o salvamento, que no están sometidas a limitación (art. 3.a Convenio LLMC 1976/1996).

## **7º. Reclamaciones no sujetas a limitación y para las cuales el seguro no es obligatorio**

Finalmente, el seguro o garantía financiera exigido por el RD 1616/2011 no se extiende a las “reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación” del art. 3 Convenio LLMC 1976/1996. El art. 397.1 LNM remite directamente a este precepto para aludir a las “reclamaciones excluidas de limitación”. Por tanto, el seguro o garantía financiera contratado puede incluir o no estas coberturas, pero no es obligatorio.

Los créditos excluidos de limitación y, por ende, del seguro o garantía obligatoria, son los siguientes:

### *A. Los créditos relacionados con operaciones de auxilio o salvamento y con contribución a la avería gruesa (art. 3.a)<sup>217</sup>.*

El seguro P&I excluye de cobertura estas reclamaciones por estar comprendidas en el seguro estándar<sup>218</sup>. Esto supone que el importe máximo de indemnización a cargo del asegurado y, por ende, de su asegurador, la que resulte de aplicar estas normativas especiales<sup>219</sup>.

<sup>217</sup> GABALDÓN, J. L y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de derecho...*, *op. cit.*, p. 831, señalan que la exclusión del premio de salvamento se justifica en que ya tiene limitado legalmente su importe a la cuantía del valor de los bienes salvados. En relación a la contribución a la avería gruesa, el importe de las contribuciones se limita automáticamente al valor del respectivo interés contribuyente. PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 318, añade que se excluyen por motivos prácticos: si quien interviene para salvar un buque o interés en la expedición, conoce que su crédito para obtener indemnización será limitado, no perseverará en dicha actividad, disuadiéndose así del ejercicio de importantes actividades para la seguridad marítima.

<sup>218</sup> Así, cl. 11.1 “*Institute Time Clauses Hulls*”, de 1 de octubre de 1983, no reformado por las enmiendas de 1995. Más ampliamente, RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., *Derecho...*, *op. cit.*, pp. 240 y ss.

<sup>219</sup> MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación...”, *op. cit.*, p. 617.

*B. Tampoco pueden ser objeto de limitación las reclamaciones por daños relacionados con la contaminación de hidrocarburos del CRC 1969 y en toda enmienda o protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor (sic el CRC 1992) (art. 3.b).*

Significa que el armador no podrá oponer el límite de responsabilidad del Convenio LLMC 1976/1996 vinculado con el arqueo del buque en este tipo de reclamaciones, y sí en cambio los límites de responsabilidad previstos en el CRC 1969 o en el CRC 1992<sup>220</sup>. Sin embargo, a efectos de seguro, los seguros P&I de clubes P&I del Grupo Internacional cubren estas reclamaciones por razón del seguro obligatorio impuesto.

*C. Las reclamaciones vinculadas con el transporte marítimo nuclear.*

Quedan excluidas también del ámbito de aplicación del Convenio LLMC 1976/1996 a favor de su normativa específica (art. 3 c y d). Estos riesgos nucleares están excluidos de cobertura del seguro estándar P&I.

*D. Las reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador, o causahabientes u otros representantes de los mismos en relación con el contrato de servicio concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados.*

Una cuestión del mayor interés jurídico y económico es si en los daños personales se incluyen o no los créditos nacidos a favor de la tripulación del buque en caso de muerte, lesiones o enfermedad. Aunque podrían integrarse en el tenor de la letra 2.1.a del Convenio LLMC 1976/1996, las reclamaciones promovidas por los empleados del armador cuyo cometido guarde relación con el buque están en principio excluidas de limitación conforme al art. 3.a Convenio LLMC 1976/1996. No obstante, este mismo precepto permite que la ley nacional que regule el contrato de servicio prevea la limitación de responsabilidad frente a los créditos laborales<sup>221</sup>. En la práctica, las reclamaciones por daños personales por

---

<sup>220</sup> GABALDÓN, J. L y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de derecho...*, *op. cit.*, p. 831, señalan que los navieros responderán ilimitadamente por daños por contaminación producidos en un Estado que no sea parte del CRC 1992, aunque sí lo sea del Convenio LLMC 1976/1996. Vid capítulo IV.

<sup>221</sup> PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 319, indica que en el ordenamiento español los créditos laborales no quedan sujetos a limitación alguna, por lo que deben ser íntegramente

parte de los marineros representan un gran dispendio económico a cargo de muchos aseguradores P&I, pues la responsabilidad del propietario por muerte, lesiones o enfermedad de los marineros es riesgo cubierto por el seguro P&I estándar y, como hemos visto, no están en principio sujetos a limitación.

Con la entrada en vigor de las enmiendas de 2014 al Convenio de Trabajo Marítimo de 2006, en 2017, se instituirá entre los Estados parte un seguro o garantía financiera obligatoria para hacer frente a la responsabilidad por los costes y gastos de repatriación en caso de abandono de marineros, así como en caso de muerte o incapacidad de los mismos.

## 15. SUMAS ASEGURADAS MÍNIMAS

### 15.1. Variedad de límites en función de la naturaleza de los daños

El art. 5.2, ap. 2º RD 1616/2011 dispone que *“el seguro o garantía financiera será para cada buque civil y por cada incidente de una cantidad igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad tal y como se establece en el convenio anteriormente citado”*. La suma asegurada es entendida como el límite máximo de la indemnización a pagar por el asegurador en cada siniestro (art. 27 LCS). Por tanto, el seguro o garantía financiera con el que el propietario del buque cumpla con el RD 1616/2011 ha de cubrir, al menos, el importe del límite de indemnización que resulte del Convenio LLMC 1976/1996. El Grupo Internacional de Clubes P&I emitió una nota señalando que todos los clubes miembros del mismo ofrecen un seguro P&I suficiente para satisfacer los límites de indemnización de dicho Convenio.

En realidad, como ocurre en los seguros multirriesgo, no existe una única suma asegurada para cada contrato de seguro, sino varias diferentes en atención al tipo de riesgos cubiertos. Son una o varias cantidades variables, según si ha habido: 1) daños personales; 2) daños materiales; o 3) muerte o lesiones de los pasajeros.

---

abonados por el deudor. MARTÍN OSANTE, J. M., *“La limitación...”, op. cit.*, p. 618, indica que una normativa social moderna no puede amparar la limitación de responsabilidad relacionadas con accidentes de trabajo y otras derivadas de la relación laboral.

Se calculan en general en función del arqueo del buque involucrado o el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar.

Cada uno de los límites de indemnización (daños personales, daños materiales y daños personales a pasajeros) opera de forma autónoma. Significa que el acreedor o acreedores con créditos reconocidos para cada categoría se integran en el fondo de limitación constituido por el beneficiario para hacer frente al pago de los créditos de una naturaleza específica: daños personales, daños materiales o daños a los pasajeros (art. 400.1 LNM)<sup>222</sup>. Cada afectado deberá personarse ante el fondo en cuestión, en sede judicial, para reclamar el importe de su crédito y, probablemente, si éste es insuficiente para colmar las expectativas de todos los acreedores de dicho fondo, el acreedor asume sus propios daños. Se admite con todo cierta transversalidad entre fondos de limitación: los arts. 400.2 LNM y 6.2 Convenio LLMC 1976/1996 permiten que, en caso de que el límite de responsabilidad por daños personales no sea suficiente para satisfacer a sus acreedores, podrán concurrir por el remanente, en igualdad de rango, con el fondo destinado a la satisfacción de los daños materiales.

El Convenio LLMC 1976/1996 adopta la forma de cálculo de la limitación denominada de baremo o tarifa. Así lo interpreta el apartado IX del preámbulo de la Ley de navegación marítima. El Convenio ofrece unos parámetros de cálculo basados en las toneladas de arqueo del buque o, si es de pasaje, en el número de pasajeros que está autorizado a transportar. A cada tonelada o pasajero se atribuye un valor en "unidades de cuenta", que en general corresponden al Derecho Especial de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional. La multiplicación de cada tonelada (según el sistema de limitación general del art. 6) o pasajero (según el sistema especial para daños a los pasajeros del art. 7) permite conocer el importe global de cada fondo de limitación. El fondo de daños personales es mayor que el fondo de daños materiales y, a su vez, el fondo de daños a pasajeros ha sido sustituido, en Derecho español, por los convenios internacionales y normas comunitarias específicas de este tipo de daños personales a pasajeros, que arrojan una cuantía más alta.

Después del siniestro y de la indemnización, el perjudicado no puede haberse enriquecido, por lo que sólo tendrá derecho a ser resarcido por el importe del daño

---

<sup>222</sup> Más ampliamente, *vid* MARTÍN OSANTE, J. M., "La limitación...", *op. cit.*, p. 622 y doctrina aquí citada.

efectivamente sufrido, reclamado y reconocido judicial o extrajudicialmente. El daño es una cuestión de hecho sometida a prueba, igual que la cuantificación. En los daños personales, ni el Convenio LLMC 1976/1996 ni el RD 1616/2011 incluyen un baremo al modo del dispuesto para los accidentes de vehículos a motor<sup>223</sup>, por lo que la cuantificación corresponde al Juzgado de lo mercantil donde se haya presentado una demanda contra el titular del derecho a limitar y se haya constituido el fondo de limitación (art. 487.1 LNM).

### **1º. Sumas aseguradas mínimas para daños personales y para daños materiales**

Los artículos 6 y 7 Convenio LLMC 1976/1996 establecen un límite general para reclamaciones por muerte o daños personales para cada caso concreto (art. 6.1.a). La cuantía depende del arqueo del buque en relación al cual hayan surgido los créditos. Tiene carácter progresivo, esto es, cuanto mayor arqueo tiene el buque, mayor es el importe del límite de responsabilidad.

El límite general respecto de toda otra reclamación para cada caso concreto (art. 6.1.b), conocido también como de “daños materiales”, se calcula también progresivamente ambas en base al arqueo bruto del buque, siendo la mitad del anterior límite.

El art. 392 LNM remite al Convenio LLMC 1976/1996 para el ejercicio del derecho a limitar y el art. 398 LNM indica que la suma máxima de indemnización, pagadera por reclamaciones limitables se calculará, progresivamente, en función del arqueo bruto del buque respecto al cual hayan nacido los créditos, con arreglo a lo establecido en los arts. 6 a 9 del Convenio LLMC 1976/1996. Esta remisión ha de entenderse hecha a los nuevos límites generales adoptados en 2012, conforme al proceso de revaloración previsto en el Protocolo de 1996 (art. 8)<sup>224</sup>. Estos nuevos límites, que

<sup>223</sup> Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

<sup>224</sup> El art. 8.6 Protocolo de 1996 el cual permite la revaloración por acuerdo del Comité Jurídico, bajo ciertas condiciones, con ratificación tácita, salvo oposición de los Estados. De acuerdo con el art. 8 Convenio LLMC 1976/1996, la enmienda se considera aceptada al final de un período de 18 meses, contados a partir de la fecha de notificación de los aumentos a los Estados, salvo que durante ese período no menos de un cuarto de los Estados parte en el momento de la aprobación de la enmienda hayan comunicado al Secretario General que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso ésta se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno. Toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor 18 meses después de su aceptación. La notificación a los Estados quizá

aumentan los anteriores, entraron en vigor en 2015<sup>225</sup>. Por razón de su vigencia en España, los tribunales españoles que conozcan de fondos de limitación han de aplicar los nuevos límites desde su entrada en vigor, lo que tuvo lugar el 8 de junio de 2015, por cuanto todos los Estados quedan obligados a respetar la enmienda (art. 8.9 Protocolo 1996). Sin embargo, todavía no se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado, lo que genera inseguridad jurídica<sup>226</sup>.

**2º. Suma asegurada especial para muerte y lesiones corporales a los pasajeros. Preeminencia de los límites de indemnización del Convenio de Atenas 2002 y Reglamento CE 309/2009 en virtud de la Ley de navegación marítima de 2014**

Esta materia, por razón del carácter prevalente de la normativa específica en España, se trata en el capítulo del seguro obligatorio de buques de pasaje.

**3º. Suma asegurada especial para buques de arqueo inferior a 300 toneladas**

El art. 15.2 Convenio LLMC 1976/1996 reconoce a los Estados parte la facultad de *“regular mediante disposiciones expresas en su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a (...) los buques de arqueo inferior a 300 toneladas”*

---

se haya retrasado, pues desde la aprobación en abril de 2012 hasta junio de 2015, que la OMI indica que ha tenido lugar su entrada en vigor, hay un período de 38 meses.

<sup>225</sup> *IMO-News*, el núm. 3 de 2015 de la revista oficial de la OMI, informa de las enmiendas para aumentar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 al Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976, las cuales entraron en vigor el 8 de junio de 2015. En particular, las enmiendas afectan a los límites generales del art. 6. Los aumentos de límites por muerte o lesiones personales en buques son los siguientes. Los buques que no superen las 2.000 toneladas de arqueo bruto disponen de un límite de responsabilidad de 3,02 millones de unidades de cuenta, que equivalen a los Derechos Especiales de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional. Para buques de mayor tamaño, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la arriba citada; de 2.001 a 30.000 toneladas, 1208 DEG (antes 800 DEG); de 30.001 a 70.000 toneladas; de 30.001 a 70.000 toneladas, 906 DEG (antes 600 DEG); por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 604 DEG (antes 400 DEG).

Los aumentos de límites para cualquier otra reclamación son los siguientes: los buques que no superen las 2.000 toneladas de arqueo bruto disponen de un límite de responsabilidad de 1,51 millones DEG (antes 1 millón). Para buques de mayor tamaño, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la arriba citada; de 2.001 a 30.000 toneladas, 604 DEG (antes 400 DEG); de 30.001 a 70.000 toneladas; de 30.001 a 70.000 toneladas, 453 DEG (antes 300 DEG); por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 302 DEG (antes 200 DEG).

<sup>226</sup> La reforma de 2015 no ha actualizado en cambio el sistema de limitación de responsabilidad por daños a los pasajeros.

(art. 15.2). España ya hizo uso de esta facultad de dictar normas e introdujo una reserva al ratificar el Protocolo de 1996 por la cual el límite de responsabilidad de estos buques es la mitad del límite de responsabilidad aplicable a un buque con arqueo de 2.000 toneladas conforme al art. 6. A esta mitad corresponden las cifras del art. 398.2 LNM. No obstante, con la entrada en vigor en 2015 del incremento de los límites en más del 50% del art. 6 Convenio LLMC 1976/1996 para los buques de más de 2.000 toneladas, si no se actualiza también el art. 398.2 LNM, se ha perdido esta proporción de mitad.

El art. 398.2 LNM dispone que el límite de indemnización sea de 1 millón de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales y de 500.000 derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables.

### **15.2. Pérdida del derecho del asegurado a invocar la limitación en caso de dolo personal y sus efectos en el seguro**

El art. 4 Convenio LLMC 1976/1996 prevé la pérdida del derecho de limitación del beneficiario si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente o sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio. Esta norma se aplica directamente por razón de la remisión del art. 392 LNM. Estas conductas son identificables con el dolo directo y el dolo eventual. La carga de la prueba del dolo corresponde a quien lo invoca<sup>227</sup>.

El dolo personal de los titulares del derecho a limitar es realmente inusual. Lo esencial es si cabe la limitación en casos de culpa grave propia (por ejemplo, por no mantener el buque en estado de navegabilidad o en condiciones para el transporte de la mercancía específica) o de sus auxiliares (por ejemplo, por falta náutica del capitán o del resto de la dotación).

En base al tenor del Convenio LLMC 1976/1996, es el dolo y no la culpa grave el excluyente del derecho a limitar. Desde un punto de vista de Derecho comparado, la

---

<sup>227</sup> MARTÍN OSANTE, J. M., "La limitación...", *op. cit.*, p. 613

*Cour de Cassation* francesa ha tenido la oportunidad de pronunciarse al respecto y ha negado, por ejemplo, que la responsabilidad penal del capitán de una embarcación de recreo le excluya de su derecho a limitar en caso de accidente al no haber incurrido en dolo<sup>228</sup>. También se ha negado expresamente la equiparación de la culpa grave al dolo en un supuesto de colisión de un buque de carga con instalaciones portuarias<sup>229</sup>. En cambio, otra sentencia del Alto Tribunal francés ha admitido la inaplicación de los límites de responsabilidad del Convenio LLMC 1976 a un caso de daños a pasajero por grave negligencia del armador<sup>230</sup>.

En caso de dolo del asegurado, se plantea si su asegurador de responsabilidad civil ha de responder íntegramente, hasta el límite de la suma asegurada o no ha de responder en absoluto, así como frente a quién sería responsable. El citado art. 1.6 *Convenio LLMC 1976/1996* dispone que el asegurador de la responsabilidad goza “de los privilegios del Convenio en la misma medida que el asegurado”, por lo que algunos autores interpretan que deberá responder sin limitación si el asegurado incurre en dolo; otros niegan esta solución<sup>231</sup>.

A falta de una norma en el propio Convenio LLMC 1976/1996 que así lo indique, la cuestión será resuelta conforme al Derecho nacional que conozca de la reclamación que se formule contra el asegurador. Por ejemplo, si es un seguro P&I configurado como un seguro de reembolso, ante la reclamación del asegurado doloso a su club o asegurador P&I, puede resultar que existe un principio nacional según el cual el asegurador no debe nada en caso de dolo del asegurado (como ocurre con el art. 19 LCS en Derecho español).

Se trata de una acción directa formulada por el tercero contra el asegurador —en el hipotético caso que ésta es admitida—, habrá que atender al mismo Derecho nacional regulador de la reclamación. Si fuese el Derecho español, puede interpretarse

<sup>228</sup> Sentencia de la *Cour de Cassation* 11 de diciembre de 2012 (en *Legifrance*)

<sup>229</sup> Sentencia de la *Cour de Cassation* 8 de octubre de 2003 (en *Legifrance*). En la Sentencia de la *Cour de Cassation* (en *Legifrance*) 22 de septiembre de 2015 (en *Legifrance*), también de colisión de un buque con una instalación portuaria, se indica que para no que rija la limitación de responsabilidad del Convenio LLMC 1976 es necesario probar el dolo del armador. La culpa náutica atribuible al capitán no priva al armador de hacer valer su derecho de limitación.

<sup>230</sup> Sentencia de la *Cour de Cassation* 18 de junio de 2014 (en *Legifrance*).

<sup>231</sup> Vid más ampliamente MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación...”, *op. cit.*, p. 613.



que el asegurador del asegurado doloso habrá de responder frente al tercero perjudicado, sin perjuicio del derecho de repetición, de acuerdo con el art. 76 LCS. Los arts. 73 LCS y 466 LNM confirman que el asegurador responde como máximo hasta el límite de la suma asegurada, no más. Ésta ha sido la solución del Tribunal Supremo en el caso “Prestige”.

### **15.3. La práctica aseguradora en cuanto a la suma asegurada para cada buque inscrito en un club P&I**

A los efectos del seguro obligatorio exigido por el RD 1616/2011, el asegurador ha de cubrir como suma asegurada, al menos, las que resulten del Convenio LLMC 1976/1996. Sin embargo, éste es sólo aplicable en España, y aunque puede ser similar al de otros Estados parte de la Unión Europea o de Estados parte del Convenio LLMC 1976/1996, hay importantes lagunas debidas a la falta de uniformidad jurídica.

Es la práctica aseguradora la que viene a dotar de seguridad jurídica, por medio de un seguro P&I con un club P&I del Grupo Internacional u otro de responsabilidad civil con similar cobertura, al armador de buques, con una suma asegurada ilimitada en la cuantía, pero hasta el límite legal de responsabilidad que pudiera resultar aplicable<sup>232</sup>. Se comprenden todo tipo de límites, nacionales, comunitarios, internacionales, de carácter global o sectorial, de los que pueda beneficiarse el armador asegurado y, por extensión, su asegurador. Solamente para determinados riesgos que sí pueden ser catastróficos, por razón de los daños de los cuales el armador asegurado es responsable (buques de pasaje y buques petroleros), fijan una cuantía muy alta como suma asegurada. En concreto, el seguro P&I estándar ofrecido por los clubes P&I del Grupo Internacional cubre hasta 2.000 millones de dólares para cualquier evento con respecto a pasajeros y hasta 3.000 millones de dólares para cualquier evento relacionada con pasajeros y tripulantes<sup>233</sup>, y la cobertura es de 1.000 millones de dólares para daños por contaminación de hidrocarburos.

---

<sup>232</sup> Por ejemplo, la regla 27(1), edición 2015, del seguro P&I de Britannia, integrado en el Grupo Internacional de Clubes P&I, dispone que “*la Asociación cubre la responsabilidad de un asociado con respecto a un buque inscrito en la forma que esta responsabilidad pueda ulteriormente ser determinada y fijada por ley, incluyendo cualquier ley relativa a limitación de responsabilidad. La Asociación no será responsable en ninguna circunstancia de cualquier suma en exceso de dicha responsabilidad legal*”.

<sup>233</sup> Por ejemplo, Britannia, regla 27 (reglas 2015) y Gard, regla 53.2 y apéndice IV (reglas 2015).

En 2011, el Grupo Internacional del Clubes P&I emitió una nota informativa para destacar que el certificado de entrada que llevan a bordo los buques inscritos en alguno de estos clubes, como prueba de estar asegurado, es suficiente para cumplir con los requisitos de la Directiva 2009/20/CE, traspuesta en España por el RD 1616/2011. Se refiere al certificado de entrada del armador (*owner's entry*), no a la entrada de fletador (*charterer's entry*). El Grupo Internacional de Clubes P&I señala que el nivel de cobertura que prueba dicho certificado “*será siempre más que adecuado para cumplir el apropiado nivel de responsabilidad exigido a los propietarios de buque en cualquier puerto de la Unión Europea*”. Añade que es irrelevante que este certificado esté emitido en base a los límites de indemnización del Convenio LLMC 1976 (sin el Protocolo de 1996) o del Convenio LLMC 1976/1996 (con el Protocolo de 1996). Concluye que no hay necesidad que los propietarios de buque contraten un seguro extra para incrementar los niveles de cobertura<sup>234</sup>.

Otros aseguradores comerciales, más pequeños y que operan a prima fija, ofrecen sumas aseguradas, según detallado en el certificado de seguro, sin sobrepasar los 500 millones de cobertura<sup>235</sup>.

#### **15.4. Constitución de un fondo de limitación**

El armador asegurado y su asegurador de responsabilidad civil pueden invocar su derecho a limitar su responsabilidad por reclamaciones sujetas a limitación conforme al Convenio LLMC 1976/1996 (art. 1). La invocación del derecho de limitación puede realizarse con o sin constitución de un fondo de limitación con la suma de las cantidades resultantes del cálculo conforme a los arts. 6 y 7 Convenio LLMC 1976/1996 para el pago de los créditos sujetos a limitación (art. 10.1).

En cambio, el art. 403.1 LNM sí condiciona el derecho a limitar a la constitución del fondo de limitación. El fondo ha de estar integrado por las sumas establecidas por remisión al Convenio LLMC 1976/1996 (art. 398), a los convenios internacionales y normas comunitarias en materia de daños a pasajeros (art. 399.1) o en la propia ley

<sup>234</sup> Vid <http://www.igpandi.org/downloadables/news/news/Ins%20Dir%20LL%20response.pdf> (consultada el 16 de febrero de 2016).

<sup>235</sup> Por ejemplo, vid condiciones de seguro P&I de Raets Marine, sección 11, edición de 2015 (en <https://www.raetsmarine.com/>, consultada el 16 de febrero de 2016).

para buques de menos de 300 toneladas de arqueo (art. 399.2). A estas cantidades, cada fondo ha de agregar los intereses legales devengados desde la fecha del accidente que originó la responsabilidad.

El fondo puede ser en dinero o aportando garantía suficiente a juicio del órgano judicial (art. 403.2 LNM). El art. 490.a LNM, al regular el procedimiento, exige una garantía emitida por “una entidad financiera autorizada para operar en España”, por lo que quedarían excluidas las garantías puestas por un club P&I. El armador debería depositar el dinero o buscar una garantía financiera, lo cual puede entorpecer la práctica habitual en donde es el propio Club P&I o asegurador comercial el que garantiza el pago hasta el límite del correspondiente fondo de limitación<sup>236</sup>.

Recientemente se discutía en Inglaterra si, para levantar el embargo preventivo de un buque inscrito, era necesario que el club P&I del armador depositase el dinero en efectivo, como es habitual en Inglaterra, o bastaba una carta de garantía del propio Club. Aunque en primera instancia, la *High Court* dispuso el depósito en efectivo, la *Court of Appeal* anula esta sentencia y admite que sea posible una carta de garantía<sup>237</sup>. A destacar cómo la *Court of Appeal* se da por enterada de la información que le ha suministrado el Grupo Internacional de Clubes P&I sobre las consecuencias en el tráfico marítimo de no aceptar las cartas de garantía de los clubes. En Francia, la sentencia de la *Cour de Cassation* 9 de julio de 2013 también admitió la carta de garantía de un club para constituir el fondo del Convenio LLMC 1976/1996.

La limitación de la responsabilidad conforme al Convenio LLMC 1976/1996 es aplicable siempre que cualquiera de las personas citadas trate de limitar su responsabilidad o pretenda levantar el embargo de un buque ante un tribunal de un Estado parte (art. 15.1). Este precepto añade que es indiferente la nacionalidad y el domicilio del acreedor y del deudor, así como de la bandera de buque en relación al cual ha surgido el crédito sujeto a limitación, salvo que otra cosa se regule nacionalmente<sup>238</sup>.

---

<sup>236</sup> ALBORS, E., “La limitación..., *op. cit.*, p. 371, considera, en cambio, que podría admitirse la carta de garantía de un club P&I si todas las partes interesadas así lo acuerdan y el órgano judicial así lo acepta. No ve inconveniente, en principio, para que lo haga.

<sup>237</sup> Así, “*Kairos Shipping Ltd. and another v. Enka & Co LLC and others*”, [2014] EWCA Civ 217.

<sup>238</sup> La STS 17 de mayo de 2010 (*cit.*) descarta expresamente que se condicione la aplicación del Convenio LLMC 1976/1996 a la nacionalidad, porque estas exclusiones le corresponden al

El Estado parte tiene la jurisdicción o competencia para conocer de la invocación y, si es necesario, para aceptar la constitución del fondo de limitación conforme al Convenio LLMC 1976/1996. Su art. 11.1 señala que se podrá constituir un fondo ante un tribunal u otra autoridad competente en cualquier Estado parte en el que se haya iniciado la actuación respecto de las reclamaciones sujetas a limitación. Se plantea si es necesario que haya una demanda previa o puede el titular del derecho a limitación invocarla ante los tribunales de un Estado parte que considere convenientes<sup>239</sup>. La cuestión afecta a la valoración de la responsabilidad y del fundamento de los daños por parte del tribunal competente y también produce una paralización de acciones de ejecución contra bienes distintos de los beneficiarios.

De vital importancia es el tema de los “beneficiarios” del fondo de limitación. De acuerdo con el art. 11.3 Convenio LLMC 1976/1996, un fondo constituido por una de las personas mencionadas en el art. 9 (remite al art. 1.2: el propietario, el fletador, el gestor naval y el armador del buque de navegación marítima), “*se entenderá constituido por todas las personas mencionadas en dichos apartados o párrafo*”. Por ejemplo, el fletador se beneficiaría del fondo constituido por el armador. El Convenio LLMC 1976/1996 no prevé si entre los beneficiarios hay contribución o restitución, siendo una cuestión que corresponde a la ley nacional determinarlo<sup>240</sup>.

---

legislador nacional, el cual no ha hecho uso, por el momento, de la potestad de regularlas. La entrada en vigor de la LNM no ha introducido cambios en esta materia. MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación...”, *op. cit.*, indica que el nuevo art. 394.1 LNM sigue también el criterio del “*forum limitationis*” al disponer su aplicación cuando los titulares del derecho lo invoquen ante los tribunales judiciales o administrativos competentes, siendo irrelevante la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores o el pabellón del buque respecto al cual se invoque el derecho de limitación. ALBORS, E., “La limitación...”, *op. cit.*, p. 362, destaca también la aplicación del régimen a todos los supuestos que se planteen en España por parte de los titulares del derecho a limitar la responsabilidad por créditos marítimos. Para superar ciertas posiciones judiciales que excluían la limitación en la jurisdicción penal, la novedad la introduce el art. 393 LNM que permite invocar la limitación ante tribunales civiles, penales, sociales o en vía administrativa.

<sup>239</sup> La sentencia de la *Cour de Cassation* 9 de julio de 2013 (*cit.*) aborda un caso de invocación de la limitación ante los tribunales de Marsella. La invocaba la naviera francesa CMA CGM, como fletador por tiempo que un buque de carga y en el cual se produjeron daños a las mercancías a bordo y que necesitó de salvamento en la costa de Líbano. La *Cour de Cassation* considera adecuada la constitución preventiva del fondo de limitación en el domicilio del fletador por tiempo, aunque no se haya presentado ninguna acción judicial contra quien invoca la limitación de la responsabilidad.

<sup>240</sup> Un ejemplo de este beneficio puede verse en la sentencia inglesa “Metval Ltd. & Anor v. Monsanto International SARL & Ors”, de la Queen’s Bench Division (Admiralty Court), de 9 de diciembre de 2008 [2008] 2. C.L.C. 944, que reconoce que el “*slot charterer*” es fletador a los

A buen seguro es una cuestión que generará debates jurídicos, sobre todo tras la regulación del art. 404.2 LNM, según el cual “una vez constituido el fondo de limitación, los titulares de créditos limitables carecerán de acción para perseguir cualesquiera otros bienes del deudor, *así como frente a otros titulares del mismo crédito* (la cursiva es nuestra)”. Los fletadores probablemente pretenderán someter la ejecución de sus reclamaciones de terceros al fondo de limitación constituido por el armador.

## 16. EL DOCUMENTO PROBATORIO DE LA COBERTURA ASEGURADORA

El documento probatorio de la cobertura aseguradora debe llevarse a bordo (art. 9 RD 1616/2011), pues forma parte de la documentación reglamentaria del buque (307.3.c TRLPEMM).

Es necesario acreditar la existencia del seguro obligatorio P&I u otro de responsabilidad civil (o garantía financiera o autoseguro alternativos) adecuado para cumplir con el régimen de coberturas y límites de responsabilidad del Convenio LLMC 1976/1996 y el RD 1616/2011. Ello se demuestra mediante la exhibición de los originales o copia autenticada de los certificados de cobertura, suscritos con algunas de las entidades aseguradoras a las que se refiere el artículo 7 RD 1616/2011 y expedidos por las mismas, los cuales deben llevarse a bordo de los buques (art. 6.1 RD 1616/2011).

Los certificados de cobertura deben incluir como mínimo los siguientes datos: nombre del buque, número OMI del mismo cuando se trate de buques mercantes y puerto de matrícula; nombre y lugar del establecimiento principal del propietario del buque; tipo y duración del seguro o de la garantía financiera suscrita; y, el nombre y lugar del establecimiento principal del proveedor del seguro o de la garantía financiera y del establecimiento en el que se haya suscrito el

---

efectos del Convenio LLMC 1976 y se beneficia del fondo de limitación constituido por el armador en Inglaterra. De modo que el fletador tiene derecho a limitar su responsabilidad y el fondo se entiende constituido también por el mismo. Por tanto, concluye que los tribunales alemanes que están conociendo de acciones contra el fletador serán requeridos a dirigir la ejecución de cualquier reclamación ante el fondo. Es una cuestión de notoria importancia.

seguro (art. 6.2 RD 1616/2011). Los certificados del seguro o de la garantía financiera deben estar redactados en lengua castellana, inglesa o francesa y en el caso en que se hubiera utilizado otra lengua el certificado o su copia deben ir acompañados de una traducción auténtica a una de las tres lenguas citadas (art. 6.3 RD 1616/2011).

El RD 1616/2011 no obliga a los Estados parte a emitir un certificado propio que acredite la existencia y validez del seguro P&I u otro seguro o garantía equivalente. Basta, pues, el certificado del asegurador, como el certificado de entrada emitido por el club P&I u otro documento similar emitido por otro asegurador, para cumplir con lo dispuesto con el RD 1616/2011. Es una importante diferencia con los seguros obligatorios de contaminación marítima por contaminación de hidrocarburos de petroleros (CRC 1992), de combustible de buques no petroleros (Convenio Bunkers 2001) y de daños personales a los pasajeros (Convenio de Atenas 2002). Esto evita la carga administrativa que supondría certificar el aseguramiento de todos los buques mercantes y cualesquiera otros buques civiles de arqueo igual o superior a 300 toneladas. Además, elude el problema de intentar hacer responsable al Estado que certifique la validez y vigencia de un seguro de la posible insolvencia del asegurador.

El control ordinario del cumplimiento del seguro o garantía financiera obligatoria dispuesto en el RD 1616/2011 tiene lugar en el procedimiento de tramitación de despacho del buque en un puerto español. El art. 8 RD 1616/2011 atribuye a las capitanías marítimas la competencia para exigir a los capitanes y patrones de buques civiles nacionales, de países miembros de la Unión Europea y de otros países, la exhibición de los certificados a que se refiere el artículo anterior cuando entren en puerto español, mediante la presentación de los certificados o copia auténtica de los mismos (art. 8 RD 1616/2011).

La Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala en los puertos de interés general, con objeto de facilitar la gestión de escalas de los buques por las autoridades portuarias y el despacho de los mismos por las capitanías marítimas, según indica su preámbulo. Ello se realiza a través principalmente del Documento Único de Escala (DUE), que ha de presentarse ante la autoridad portuaria del puerto donde va a hacer escala el buque. En su

parte dedicada a “ficha técnica del buque”, hay dos casillas relacionadas con los seguros que tradicionalmente se contratan en relación con un buque mercante: “*la compañía aseguradora (seguro cascos).*.- Indicar el nombre de la compañía aseguradora actual del casco del buque”. Club P&I.- Indicar el nombre del club P&I responsable del seguro de responsabilidad civil del buque”. La referencia expresa a estos es una manifestación de la práctica habitual marítima, pero que no tiene efectos limitativos. A la vista del RD 1616/2011, el armador podría cumplir con el seguro obligatorio con entidades aseguradoras distintas del club P&I.

En cuanto a la sanción por la no exhibición de los certificados o la ausencia de seguros y garantías financieras reguladas por el RD 1616/2011, se sancionará conforme al art. 9 del mismo real decreto como infracción grave de las previstas en los arts. 307.2.k y 307.3.c TRLPEMM. El primero, “sobre infracciones contra la seguridad y protección marítimas”, identifica como tal “*el incumplimiento por los navieros, capitanes y patronos de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos*”. El segundo, “sobre infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo”, alude a “*la carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque*”.

El art. 310.2.b TRLPEMM identifica como responsables administrativos de “*las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque*”. Este precepto es anterior a la entrada en vigor de la LNM y de su concepto de armador, por lo que plantea quien responde administrativamente de la falta del seguro obligatorio. Por ejemplo, el armador del buque que lo ha fletado por tiempo a una compañía naviera, la propia compañía naviera o ambos. Creemos que frente a una multa impuesta a la naviera fletadora, podría oponerse el tenor del RD 1616/2011, conforme al cual el seguro obligatorio ha de ser contratado por el propietario registral o cualquier otra persona que sea responsable de la explotación del buque, en cuya definición cabe el armador<sup>241</sup>.

---

<sup>241</sup> Esta interpretación se ajusta también a la práctica marítima, donde los contratos de fletamento por tiempo al uso, como la NYPE'93, atribuyen al fletante (“owner”) la responsabilidad de disponer de los seguros del buque, como si estuviese navegando por su cuenta (cláusulas 6 y 26). También en la Baltimore 1939, revisada, cláusula 3. Se trata de los seguros tradicionales de cascos y de P&I.

Si es un buque civil no mercante (por ejemplo, un buque pesquero de más de 300 toneladas, obligado a disponer del seguro obligatorio del RD 1616/2011), es responsable administrativamente por no disponer del mismo la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque (art. 310.2.a LPEMM).

Si es un buque utilizado exclusivamente en la navegación de recreo y entra dentro del ámbito de aplicación del RD 1616/2011 (por ejemplo, megayates), responde la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción (art. 310.2.a LPEMM).

En particular, el art. 307.2.b TRLPEMM prevé una multa de hasta 180.000 euros por infracción contra la seguridad marítima y el art. 307.2.c de hasta 120.000 euros por infracción contra la ordenación del tráfico marítimo. Las autoridades pueden condonar la multa si se subsana la infracción (art. 312.5), por ejemplo, presentando el certificado de entrada ulteriormente. Las autoridades habrán de decidir qué tipo concreto de infracción es y la cuantificación exacta de la multa conforme al art. 314 TRLPEMM. Ello sin perjuicio de otras sanciones accesorias del art. 313 TRLPEMM que pudieran corresponder.

Finalmente, el art. 10 RD 1616/2011 prevé “medidas complementarias” frente a los buques que no acrediten la cobertura aquí exigida. Traspone así la facultad prevista en el art. 5.2 Directiva 2009/20/CE. En particular, *“en el caso de que un Estado miembro de la Unión Europea hubiese dictado una orden de expulsión contra buques que no llevasen a bordo el certificado acreditativo de cobertura y hubiesen notificado dicha resolución a la Administración marítima española, el Director General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada, denegará la entrada de dicho buque en los puertos españoles”*. El apartado segundo del mismo precepto añade que *“la denegación de entrada se mantendrá hasta que el propietario del buque presente ante la autoridad competente dichos certificados”* (art. 10 RD 1616/2011).

---

Ambas pólizas-tipo dedican especial atención a la cobertura de los riesgos de guerra, excluidos del seguro P&I estándar.



## 17. EL CONVENIO LLMC 1976/1996 Y EL RD 1616/2011 NO PREVÉN LA ACCIÓN DIRECTA. APLICACIÓN SUPLETORIA DE LA ACCIÓN DIRECTA DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

### 17.1. Incertidumbre jurídica respecto a una cuestión esencial

La entrada en vigor de la Ley de navegación marítima, el 25 de septiembre de 2014, no ha cambiado el art. 254 TRLPEMM, ni ha derogado el RD 1616/2011 que lo desarrolla. El problema interpretativo es que no menciona ni siquiera el seguro obligatorio de responsabilidad civil que estas normas imponen.

Se trata de un importante diferencia de la Ley de navegación marítima con el Proyecto de Ley general de navegación marítima de 2008<sup>242</sup>, cuyo art. 39 incorporaba el seguro obligatorio del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante a la propuesta Ley general de navegación marítima con algunas variaciones: los sujetos obligados a contratar el seguro eran “*los armadores o propietarios y los gestores navales españoles*”, en sustitución del concepto de naviero y el Gobierno establecería el alcance de la cobertura obligatoria, de acuerdo con las usuales de este ramo en el mercado internacional “*y teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional*”. Durante la tramitación de la Ley de navegación marítima, el Consejo General del Poder Judicial puso de manifiesto la desaparición de este seguro de responsabilidad civil<sup>243</sup>.

El legislador tuvo la oportunidad de incorporar este precepto también durante la fase de tramitación parlamentaria, de haber aceptado las enmiendas del Grupo Socialista en el Congreso y en el Senado, así como del Grupo Entesa del Progrés de Catalunya en el Senado. Estos propusieron enmendar el Proyecto de Ley incorporando un tenor similar del art. 254 TRLPEMM a la nueva Ley de navegación marítima. La motivación fue la siguiente: “*La efectiva cobertura de los riesgos que se generan con ocasión de la navegación debe atenderse mediante el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil de armadores o propietarios y gestores navales. Su supresión*

<sup>242</sup> BOCG, 19 de diciembre de 2008, núm. 14.1.

<sup>243</sup> En CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL, *Informe al Anteproyecto de Ley de navegación marítima*, p. 7, disponible en poder.judicial.es (consultado el 16 de febrero de 2016).

respecto de los proyectos anteriores ha sido puesta de manifiesto por el Consejo General del Poder Judicial<sup>244</sup>". Ninguna de estas enmiendas fue aceptada.

El resultado legislativo actual adolece, en nuestra opinión, de una explicación suficiente de esta ausencia y genera inseguridad jurídica respecto al régimen jurídico del seguro general de responsabilidad civil impuesto por el art. 254 TRLPEMM y RD 1616/2011. En particular, sobre la aplicación o no de las normas del seguro de responsabilidad civil de la Ley de navegación marítima a este tipo de seguro obligatorio. Especialmente, si cabe la acción directa del art. 465 LNM contra el asegurador del RD 1616/2011. La razón es que la regla general de reconocimiento de la acción directa en los seguros obligatorios puede tener excepciones y, precisamente, una es el RD 1616/2011 y la Directiva 2009/20/CE que traspone al ordenamiento español<sup>245</sup>; ni una ni otra contemplan de forma expresa la acción directa contra el asegurador o garante financiero<sup>246</sup>. No obstante, tampoco la descarta, por lo que subsiste la incertidumbre jurídica.

## 17.2. Interpretación a la vista de los trabajos preparatorios

Para saber más sobre esta cuestión e interpretar las normas hay que atender a los antecedentes legislativos, así como la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas (art. 3.1 CC). Precisamente, un argumento en contrario de admitir la acción directa para las reclamaciones del RD 1616/2011 son los trabajos

<sup>244</sup> Vid enmienda núm. 149 del Grupo Socialista en el Congreso (en *BOCG*, Congreso de los Diputados, serie A, núm. 73-2, de 21 de abril de 2014). En el Senado, el Grupo Socialista reiteró la propuesta en la enmienda núm. 290. El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya presentó también la enmienda núm. 93 en los mismos términos (en *BOCG*, Senado, apartado I, núm. 364-2502, de 11 de junio de 2014).

<sup>245</sup> El Grupo Internacional de Clubes P&I, mediante votación de 27 de febrero de 2007, se había opuesto públicamente a dos puntos claves de la Propuesta de Directiva: la posibilidad de que la negligencia grave excluyese la limitación de la responsabilidad y la acción directa para la gran mayoría de reclamaciones de derecho marítimo en base a la remisión a las categorías de créditos sujetos a limitación del Convenio LLMC 1976/1996 (en <http://www.igpandi.org/>, consultada el 16 de enero de 2016).

<sup>246</sup> Supone una importante diferencia de trato y de protección del tercero respecto a otras coberturas obligatorias de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima, que sí la reconocen. Por ejemplo, así ocurre en materia de contaminación y daños a los pasajeros, en donde la respectiva normativa nacional, europea e internacional. Por tanto, jurídicamente se reconoce de forma expresa la acción directa a favor de los perjudicados de un determinado tipo de daños y perjuicios derivados de la navegación de un buque, pero no a todos.

preparatorios de la Directiva 2009/20/CE, que aquel incorpora al Derecho español. Analicemos cronológicamente la aprobación de la misma.

- 1º Dentro del tercer paquete “Erika” de medidas de seguridad marítima, como ya se ha comentado, la Propuesta de la Comisión Europea de 2005 de Directiva del Parlamento europeo y del Consejo sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques forma parte de los trabajos preparatorios de la Directiva 2009/20/CE<sup>247</sup>. Según su Preámbulo, se pretendía establecer un seguro obligatorio de responsabilidad civil para ámbitos no cubiertos por el CRC 1992, por el Convenio Bunkers 2001 y por el Convenio HNS que. Entre otros importantes aspectos<sup>248</sup>, también reconocía la acción directa del tercero perjudicado (art. 10).
- 2º El dictamen del Comité de las Regiones a esta Propuesta de la Comisión, publicado en 2006, no se opuso al seguro obligatorio, porque ayudaría a afrontar el problema de los buques deficientes (recomendación 5.2). No se pronunciaba sobre la acción directa propuesta<sup>249</sup>.
- 3º El dictamen del Comité Económico Social y Europeo, también de 2006, valoraba positivamente la acción directa (apartado 4.7.4.1)<sup>250</sup>.
- 4º En febrero de 2007, el Grupo Internacional de clubes P&I se opuso públicamente a la inclusión de una acción directa para todo tipo de reclamaciones<sup>251</sup>.

---

<sup>247</sup> Según consta en el apartado de procedimiento de aprobación de la Directiva 2009/20/CE, en eurlax. La Propuesta de Directiva de 2005 es el documento prelegislativo de partida, disponible en eurlax (consultada el 4 de enero de 2016).

<sup>248</sup> Otros son la de imponer la pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad en caso de dolo y también por negligencia grave (art. 4.3); exigir una garantía financiera en caso de abandono de la gente del mar (art. 6); e imponer a los Estados miembros que comprobasen la existencia del seguro o garantía financiera obligatoria y emitiesen un certificado acreditativo estatal (art. 7).

<sup>249</sup> En *DOUE*, C 229/38, de 22 de septiembre de 2006.

<sup>250</sup> En *DOUE*, C 318/195, de 23 de diciembre de 2006. El Comité sugirió admitir el certificado de los clubes P&I para acreditar el seguro, sin necesidad de un certificado estatal (apartado 4.7.4.3)

<sup>251</sup> En “International Group Position Statement on the proposed Civil Liability Directive following the EP TRAN Committee Vote on 27 February 2007”, en <http://www.igpandi.org/downloadables/news/news/Post%20TRAN%20IG%20Statement.pdf>., consultada el 17 de febrero de 2016.

- 5º El informe del ponente del Parlamento Europeo, Sr. Gilles Savary, de 6 de marzo de 2007, no puso inconvenientes al reconocimiento de la acción directa. Tampoco constan inconvenientes a la acción directa en el dictamen de primera lectura del Parlamento Europeo<sup>252</sup>.
- 6º Durante la tramitación de la Propuesta de Directiva en el Consejo de la Unión Europea en abril 2008, la acción directa desapareció del texto prelegislativo, pero no se ha publicado información sobre esta tramitación, por lo que no nos constan las razones de esta supresión.
- 7º En la conclusión literal de la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo de 9 de diciembre de 2008<sup>253</sup> se indica que: *“la Comisión toma nota de que el Consejo, tras haber expresado su oposición de principio a esta propuesta en su sesión de abril de 2008, ha podido finalmente adoptar por unanimidad una posición común sobre un texto que aporta valor añadido”*. Añade que *“las ambiciones iniciales de la Comisión, secundadas por el Parlamento Europeo con su dictamen de primera lectura, han sufrido una sensible revisión a la baja dentro del Consejo. La posición común no recoge más que una parte de la propuesta inicial”*. En particular, *“se elimina la acción directa contra los aseguradores”*.
- 8º Esta *“posición común”* a la que alude la Comunicación de la Comisión cristalizó con la aprobación de la Directiva 2009/20/CE, sin la acción directa.
- 9ª Se traspone la Directiva 2009/20/CE al ordenamiento español por el RD 1616/2011, que tampoco contempla la acción directa.

Interpretamos que los trabajos preparatorios revelan que la Unión Europea no pretendió reconocer la acción directa generalizada para todas las reclamaciones de derecho marítimo, comprometiendo *erga omnes* a los clubes P&I y a otros aseguradores P&I. Pudiendo aprobarla, tal y como estaba prevista al inicio de los trabajos preparatorios en la Propuesta de Directiva 2005 de la Comisión y el Parlamento, las instituciones europeas optaron por descartar la acción directa. La Comisión y el

---

<sup>252</sup> En <http://www.europarl.europa.eu/> [consultada el 4 de enero de 2016].

<sup>253</sup> En <http://eur-lex.europa.eu> [consultada el 4 de enero de 2016].

Parlamento aceptaron finalmente el criterio del Consejo de no contemplarla en el texto final de la vigente Directiva 2009/20/CE.

### **17.3. Interpretación tras la entrada en vigor de la Ley de navegación marítima**

Con la entrada en vigor de la Ley de navegación marítima en 2014 se plantea si la acción directa del art. 465 LNM<sup>254</sup> puede completar y ser aplicable al seguro obligatorio del RD 1616/2011. Este debate ya se había planteado con anterioridad a dicha ley, si bien en relación con la acción directa del art. 76 LCS.

Un argumento en contrario de reconocer la acción directa está en el tenor literal del art. 464 LNM. Según este precepto, los seguros obligatorios de responsabilidad civil *exigidos por esta ley* (*sic* la cursiva es nuestra) se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en la sección del seguro de responsabilidad civil (arts. 463 a 467 LNM), que incluye la acción directa. El seguro general de responsabilidad civil para el ejercicio de la navegación marítima es obligatorio en virtud del art. 254 TRLPEMM y el RD 1616/2011, pero no es exigido por la LNM. *A sensu contrario*, a los seguros obligatorios no exigidos por la LNM no sería aplicable el régimen de la acción directa que ésta contempla. Esta limitada aplicación a los seguros obligatorios exigidos en la LNM se confirma en el apartado X de la Exposición de motivos LNM, que establece la misma “*como disciplina supletoria en los supuestos en los que esta Ley de Navegación Marítima impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que tiene lugar en los casos de responsabilidad civil por contaminación y por daños a los pasajeros*”. Estos son exigidos en los arts. 391 LNM y 300 LNM, respectivamente. De nuevo, tampoco hay referencia a la aplicación supletoria de la LNM al seguro general de responsabilidad civil exigido por el art. 254 TRLPEMM y el RD 1616/2011.

En cambio, hay otros argumentos a favor de la extensión de la acción directa del art. 464 LNM a los seguros obligatorio impuesto por el art. 254 TRLPEMM y el RD

---

<sup>254</sup> Como se ha comentado previamente, una novedad de los seguros marítimos de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación es el reconocimiento de la acción directa (art. 465 LNM). Se diferencia así del derecho anterior, donde se dudaba de la aplicación supletoria a los seguros marítimos de la acción directa del art. 76 LCS. La LNM sanciona ya, y además con carácter indisponible para los contratantes, una acción directa del perjudicado contra el asegurador de responsabilidad civil marítima.

1616/2011. En concreto, 1) el art. 464 LNM no excluye la aplicación de la LNM a seguros exigidos en otras normas; y 2) la aplicación general de la LNM a todos los seguros marítimos<sup>255</sup>. El art. 464 LNM, entendemos, sólo tiene como objetivo declarar la preferencia de las normas particulares de los seguros obligatorios exigidos en la LNM (contra contaminación marítima y de daños a pasajeros), pero no establecer su inaplicación al seguro obligatorio exigido por el RD 1616/2011 (seguro general de responsabilidad civil). A favor de la aplicación de la LNM también hallamos la amplitud de la LNM, “*que conlleva que esta Ley incluya prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado*” (preámbulo, ap. I). En el articulado, el art. 1 LNM señala que “*el objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima*”. Es claro que el seguro general de responsabilidad civil derivado del ejercicio de la navegación marítima es una relación jurídica nacida con ocasión de la navegación marítima.

El art. 464 LNM dispone su aplicación supletoria a seguros exigidos en sus preceptos, pero no excluye su extensión a seguros exigidos en otras normas. En esta aplicación general de la LNM destaca el art. 406 LNM, según el cual “*están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima. En lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley del contrato de seguro*”. Asimismo, el art. 409.d LNM prevé como interés asegurable “*la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima*”. Por tanto, interpretamos que también el seguro obligatorio del RD 1616/2011 se rige por la sección del seguro de responsabilidad civil marítima de la LNM.

Creemos que se puede defender que el seguro marítimo obligatorio del RD 1616/2011 se integra con la acción directa del art. 465 LNM y del art. 76 LCS, por imperativo del art. 406 LNM. Esto supone que si el contrato de seguro con el que se cumple con el RD 1616/2011 está sometido al Derecho español, porque así lo han decidido voluntariamente las partes (o el propio asegurador si se trata de un contrato de adhesión), el tercero perjudicado podrá accionar directamente contra el asegurador, sin que quepa pacto en contrario en el contrato. El Derecho español es

---

<sup>255</sup> Por ejemplo, el seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo o deportivas del RD 609/1999, para el cual el art. 406.2 LNM remite a la Ley del contrato de seguro, sin mención a la posible aplicación de la LNM. Sobre la cuestión, *vid* capítulo VI.

incorporado en bloque, incluyendo la acción directa del art. 465 LNM. Por consiguiente, cuando un asegurador incluya la cláusula de sujeción al Derecho español en un seguro de responsabilidad civil de un buque o embarcación o en un seguro de cascos multirriesgo con cobertura de responsabilidad civil (admitido en el art. 463 LNM), su riesgo de exposición al tercero perjudicado es mayor, al serle reconocida legalmente la acción directa (art. 465 LNM y art. 76 LCS).

Finalmente, en cuanto a las excepciones oponibles por el asegurador al perjudicado en la LNM, el art. 467 LNM añade que, frente a la acción directa del tercero, el asegurador puede oponerle las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que éste gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad. La Exposición de motivos de la LNM tiene una redacción más clara: 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 que no es parte del contrato de seguro se beneficia, sin que quepa pacto en contrario, de los términos de la acción directa del art. 76 LCS (art. 406.1, ap. 2º LCS). En concreto, el perjudicado tiene derecho a que el asegurado le revele información sobre el seguro de responsabilidad civil y goza de inmunidad frente a las excepciones personales entre asegurado y asegurador.

En cambio, cuando el seguro obligatorio del RD 1616/2011 esté sometido a un Derecho extranjero, lo que es la regla habitual, el Derecho positivo y la jurisprudencia española actual no garantizan la viabilidad de la acción directa contra el Club P&I u otro asegurador extranjero.

## **IV. COBERTURAS DE RIESGOS DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (CRC 1992 Y BUNKERS 2001)**

### **18. LOS SEGUROS OBLIGATORIOS SEGÚN LA FUENTE DE CONTAMINACIÓN MARÍTIMA. SEGUROS VIGENTES Y SEGUROS NO VIGENTES**

El art. 235.3 CONVEMAR contempla el establecimiento de seguros obligatorios o fondos de indemnización como medios para *“asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino”*.

Así ocurre, por ejemplo, con la contaminación marítima por hidrocarburos procedente de buques petroleros entre los países que han suscrito los correspondientes convenios internacionales; hay seguros obligatorios y fondos de indemnización. Un primer tramo de la indemnización corre a cargo del propietario del buque y de su asegurador obligatorio de responsabilidad civil conforme al CRC 1992. Si no es suficiente para satisfacer la integridad de los daños por contaminación, el segundo tramo de la indemnización la asume el fondo de indemnización establecido conforme al Convenio del Fondo de 1992. Este fondo está sufragado por la industria petrolera, mediante contribuciones económicas al mismo cada vez que se produce la importación marítima de hidrocarburos en Estados parte del Convenio del Fondo de 1992. La realidad de los accidentes catastróficos de petroleros demuestra que la conjunción de ambas normas hace insuficientes los límites de indemnización en ellos previstos respectivamente a favor del propietario del buque y su asegurador, y del Fondo de 1992. De ahí que algunos Estados son parte de un Fondo Complementario creado por el Protocolo de 2003, que asumiría la indemnización de un tercer tramo, para mayor garantía de los perjudicados.

En un momento posterior, se aprobó el Convenio Bunkers 2001, al advertir que la contaminación de hidrocarburos procede a veces del combustible de los buques. Presenta diferencias de interés con la contaminación de hidrocarburos del CRC 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. La primera es que se amplía la gama de obligados a responder, abandonando el denominado principio de



canalización de responsabilidad que el CRC 1992 atribuye en exclusiva al propietario del buque, vetando la acción frente a terceros que puedan participar en la gestión del buque. La segunda es que el Convenio Bunkers 2001 no contiene sus propios límites de indemnización; se remite al Convenio LLMC 1976/1996, que se han revelado insuficientes en algunos siniestros de contaminación por hidrocarburos procedente de combustible de buques. La tercera, e igualmente importante, es que no se prevé la constitución de un fondo, de modo que la solvencia del asegurador es determinante, pues los afectados no pueden reclamar a los Fondos de 1992 o al Fondo Complementario.

En la práctica, el seguro P&I estándar cubre los daños por contaminación por hidrocarburos, tanto si proviene de un buque petrolero conforme al CRC 1992 o de un buque no petrolero conforme al Convenio Bunkers 2001. La suma asegurada es de 1.000 millones de dólares por siniestro en el caso de los clubes P&I del Grupo Internacional, muy por encima de los límites de indemnización que prevén ambos convenios y para el supuesto que tales límites no sean reconocidos; por ejemplo, la sentencia del buque “Prestige” del Tribunal Supremo en febrero de 2016. Si el buque asegurado comercia con Estados Unidos de Norteamérica, donde rige su propia *Oil Pollution Act* 1990, hay que pagar una cuota adicional por ser los límites de indemnización mayores a cargo del propietario del buque.

Paralelamente a la contaminación marítima de hidrocarburos, hay preocupación por la contaminación marítima causada por otras fuentes, singularmente sustancias nocivas y potencialmente peligrosas distintas de los hidrocarburos. Sobre este seguro obligatorio o fondo de indemnización, en cambio, no hay suficiente acuerdo internacional. El Convenio HNS de 1996 no ha entrado aún en vigor, a pesar de reiterados intentos para conseguirlo, incluido su Protocolo de 2010. Las garantías financieras exigidas al transportista marítimo de estas mercancías contaminantes en la Ley de responsabilidad medioambiental de 2007 también continúan inoperativas, por falta de desarrollo reglamentario.

En la práctica de los seguros P&I, las reglas de los clubes P&I y de otros aseguradores comerciales cubren los daños por contaminación, sin distinguir la fuente, por lo que la responsabilidad civil del propietario del buque por este tipo de contaminación

*puede* ser asegurada. La procedente de contaminación de hidrocarburos, en cambio, *debe* asegurarse.

Distinto es el caso de la contaminación marítima por sustancias nucleares, que cuentan con una normativa específica muy antigua y que imponen también el seguro obligatorio. A diferencia de las anteriores fuentes de contaminación, la de origen nuclear es un riesgo excluido del seguro estándar P&I, y el sujeto pasivo es la instalación nuclear, no el armador.

En este contexto normativo hay que analizar el título VI de la Ley de navegación marítima de 2014, de “accidentes de la navegación”, cuyo capítulo V regula específicamente la responsabilidad civil por contaminación. Se dedican los arts. 384 a 391<sup>256</sup>, cuyos principios son los siguientes:

- 1º La Ley de navegación marítima se aplica a la responsabilidad civil por contaminación en costas y espacios marítimos españoles procedente de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas, donde quiera que se encuentren (art. 384 LNM). Obsérvese la intención del legislador de crear una categoría general de contaminación marítima procedente de buques y artefactos navales, no centrada en la fuente de la contaminación, sino en la zona geográfica afectada.
- 2º El armador del buque o el titular del artefacto naval tienen obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados por la contaminación, sin perjuicio de su derecho a repetir contra el culpable. Si hay varios buques involucrados, sus armadores responden solidariamente, salvo que pueda atribuirse la culpa exclusiva a uno de los buques (art. 385 LNM). La Ley de navegación marítima no sigue el principio de canalización de responsabilidad sobre el propietario registral del CRC 1992, el cual pasa a un plano secundario, con respecto a la figura nueva y emergente de la nueva Ley de navegación marítima: el armador del buque.

---

<sup>256</sup> MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “La responsabilidad civil por contaminación”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima, op. cit.*, pp. 565-593, realiza un estudio comparativo de las normativas específicas reguladoras de la contaminación (CRC 1992, Convenio Bunkers 2001, Convenio HNS, convenios y leyes de responsabilidad nuclear) y de la Ley de navegación marítima, incluyendo también una referencia al seguro obligatorio exigido en el CRC 1992, Convenio Bunkers, Convenio HNS y la Ley de navegación marítima (pp. 592-593).

- 3º El armador del buque es responsable civil por la mera producción de los daños por contaminación. Para exonerarse de responsabilidad, puede probar que el daño ha sido causado por una fuerza mayor inevitable, por negligencia de la autoridad responsable del mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación, por una acción u omisión intencional de tercero (art. 386) o por la culpa exclusiva de la víctima (art. 387 LNM). Se consagra así un sistema de responsabilidad objetiva, con independencia de la culpa del armador, que cuenta con limitadas causas de exoneración.
- 4º La indemnización alcanza las pérdidas y daños causados por la contaminación y las medidas razonables adoptadas para prevenir o minimizar los daños. En todo caso se aplica siempre la limitación de responsabilidad del título VII de la Ley de navegación marítima (art. 388). Se refiere a las previstas en el Convenio LLMC 1976/1996, al cual remite el art. 392 de la Ley de navegación marítima. Como se ha adelantado, tales límites se han revelado, al menos, insuficientes para hacer frente a algunos grandes siniestros de contaminación de hidrocarburos procedente de combustible de buques.
- 5º La Ley de navegación marítima impone el aseguramiento obligatorio de las responsabilidades civiles por daños por contaminación en las costas y aguas navegables. Estas condiciones y coberturas mínimas se fijarán reglamentariamente (art. 389.1). En febrero de 2016, los reglamentos aprobados son los relativos a la ejecución del Convenio CRC 1992 (RD 1892/2004) y a la ejecución del Convenio Bunkers 2001 (RD 1795/2008). Por tanto, de momento, la Ley de navegación marítima no ha alterado el contexto básico previo a su entrada en vigor. Asimismo, los reglamentos de desarrollo del seguro de responsabilidad civil por contaminación marítima causada por buques y distinta de hidrocarburos no han sido aprobados todavía. La Orden Ministerial ARM/1783/2011 en desarrollo de la Ley de responsabilidad medioambiental considera que la garantía financiera exigible al operador de buques por la contaminación tiene sólo una prioridad 3 e impone una moratoria para aprobar las órdenes ministeriales de desarrollo de la citada Ley.
- 6º Los perjudicados tendrán acción directa contra el asegurador hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que

correspondan al armador, la contaminación intencional de éste, así como la limitación de responsabilidad del título VII de la Ley de navegación marítima (art. 389.2 LNM). Esta prerrogativa es común al CRC 1992 y al Convenio Bunkers 2001 y forma parte del reconocimiento general que hace la Ley de navegación marítima en los seguros de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima (art. 465).

7º Se impone la prohibición de la navegación sin este seguro obligatorio, alcanzando también a los buques extranjeros que entren en las aguas interiores marítimas o el mar territorial español (art. 390 LNM). Éste es también un principio esencial de protección de los Estados parte de los citados convenios, derivado del ejercicio de su soberanía sobre los buques de su pabellón y sobre el control de Estado ribereño y de puerto en relación a buques extranjeros en sus aguas.

8º El régimen de la responsabilidad civil en costas y espacios marítimos españoles por contaminación y el seguro obligatorio de la Ley de navegación marítima cede ante la aplicación preferente en su ámbito respectivo de los convenios internacionales de que España sea parte. Particularmente, la Ley de navegación marítima cita los convenios en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos, o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques (art. 391.1 LNM). En realidad, los convenios se reducen a dos: el CRC 1992 y el Convenio Bunkers 2001, por cuanto el Convenio HNS de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, como se ha adelantado, no está en vigor, ni probablemente, visto que ningún Estado es parte, nunca alcanzará vigencia.

9º La Ley de navegación marítima no será aplicable, ni supletoriamente, a los daños causados por sustancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas (art. 391.2).

El objetivo del presente capítulo es analizar el seguro o garantía obligatoria impuesta:

a) En caso de contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros, tal y como está regulado en el CRC 1992 y en el RD 1892/2004.

- b) En caso de contaminación por hidrocarburos procedentes de combustible de buques no petroleros, tal y como está regulado en el Convenio Bunkers 2001 y el RD 1795/2008.

En cambio, no se analiza en este capítulo el seguro obligatorio de contaminación por sustancias peligrosas o contaminantes, previsto en la Ley 26/2007, de responsabilidad medioambiental y en el Convenio HNS, por cuanto no es todavía exigible. Se trata en el capítulo final, junto con otros seguros obligatorios que aún no son operativos.

## **19. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE BUQUES PETROLEROS (CRC 1992 Y RD 1892/2004)**

### **19.1. Régimen jurídico**

Específicamente para buques petroleros que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos como carga, su propietario debe contar con un seguro o garantía financiera que satisfaga las exigencias del CRC 1992. El perjudicado por la contaminación de hidrocarburos producida en el ámbito de aplicación del CRC 1992 tiene reconocida una acción directa frente al asegurador o garante<sup>257</sup>. Se trata del seguro

---

<sup>257</sup> El lector puede consultar referencias al seguro o garantía obligatoria sancionada en el CRC en las siguientes obras de autores españoles y extranjeros: RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación de indemnizar del propietario del buque tanque*, Tirant lo Blanc, Valencia, 2003, pp. 136 y ss.; RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de accidentes de la navegación*, Escuela de Administración Marítima, Vitoria, 1992, pp. 284-289; BERLINGIERI, F., "Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi", en *Dir.Mar.*, fasc. I, 1992, pp. 17-18; BOCKEN, H., "Sistemas alternativos de indemnización en responsabilidad medioambiental", en *R.E.S.*, núm. 112, oct.-dic., 2002, pp. 507-556; COMENALE PINTO, M. M., *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, Cedam, 1993, pp. 9-10; Comité de Transporte Marítimo de la OCDE: "The removal...", *op. cit.*; KELLY, A. B., "Inquinamento e assicurazione", en *Assicurazioni*, fasc. 4-5, 1980, pp. 487-494; MANCA, P., *Commento alle Convenzioni internazionali marittime*, vol. 1, Giuffrè Editore, Milán, 1974, pp. 253, 273-290; SASSOON, D. M., "Sugli aspetti assicurativi della recente Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni da inquinamento da petrolio", en *Assicurazioni*, fasc. 1, 1971, pp. 56-60; VINCENZINI, E., "Profili assicurativi della responsabilità civile per inquinamento da idrocarburi nella legislazione internazionale uniforme", en *Dir.Mar.*, fasc. IV, 1993, pp. 978-992; y, VOLPE PUTZOLU, G., "Inquinamento e assicurazione, con particolare riguardo alla assicurazione della responsabilità civile", en *Assicurazioni*, fasc. 2,

obligatorio y la acción directa excepcional, por cuanto absolutamente contraria a la práctica de la regla del pago previo de los clubes P&I. Fue el primero en establecerse y el modelo de los seguros obligatorios impuestos por los convenios internacionales pactados bajo los auspicios de la OMI (Convenio HNS, Convenio Bunkers 2001, Convenio de Atenas 2002, Convenio de Nairobi 2007)<sup>258</sup>. En lo no previsto en el CRC 1992, la LNM tiene carácter supletorio (arts. 391 y 464 LNM).

Esta cobertura se incluye en el seguro P&I estándar ofrecido por los clubes P&I del Grupo Internacional de Clubes P&I, de clubes no integrados en esta asociación y de aseguradores comerciales que participan en este mercado. Los clubes P&I del Grupo Internacional ofrecen una suma asegurada de hasta 1.000 millones de dólares por daños por contaminación por siniestro, pero no renuncian naturalmente a servirse de los límites mucho más bajos del CRC 1992. Para ofrecer este producto tan ventajoso para el propietario de buques petroleros, los clubs P&I del Grupo consorcian entre ellos, según explicado, las reclamaciones de importancia, utilizan una reaseguradora cautiva y contratan reaseguros con terceros de forma colectiva entre los clubes miembros.

Por CRC 1992 se entiende el CRC 1969 tal y como quedó modificado por el Protocolo de 1992<sup>259</sup>. Desde entonces, ha sufrido una sola modificación en 2000 para aumentar los límites de indemnización, que siguen siendo muy bajos para los siniestros de

---

pp. 210-212, así como la ingente bibliografía española surgida en relación con la catástrofe marítima del buque "Prestige".

<sup>258</sup> ZHU, L., "Can the Bunkers Convention ensure adequate compensation for pollution victims?", en *J.M.L.C.*, núm. 40, abril 2009, p. 204. RØSÆG, E., "Compulsory maritime insurance" (2000) no. 258 *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2000*, Marlus (<http://www.jus.uio.no/nifs>) (consultado el 20 de febrero de 2016), p. 13, destaca que aunque estas disposiciones parecen inadecuadas y ambiguas, el Comité Legal de la OMI insiste en modelar los nuevos convenios a partir de este modelo.

<sup>259</sup> De acuerdo con el art. 11 del Protocolo de 27 de noviembre de 1992 de enmienda del CRC 1969, el CRC 1969 y el presente Protocolo se leerán e interpretarán entre las Partes del presente Protocolo como constitutivos de un instrumento único (art. 11.1). Los artículos 1 a 13 ter, incluido el modelo de certificado del CRC 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo, tendrán la designación de Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil 1992). En el presente trabajo se utiliza el acrónimo "CRC 1992", con el que es conocido en castellano por la doctrina, más el año de aprobación del Protocolo para distinguirlo del convenio anterior. En la práctica marítima, donde el inglés es predominante, se conoce por su acrónimo *Civil Liability Convention* o CLC.

contaminación de hidrocarburos de cierta importancia. En enero de 2016, 133 Estados son parte del CRC 1992. La mayor parte de los Estados del CRC 1992 fueron parte del CRC 1969 y lo han denunciado. A pesar de su difusión internacional, es inaplicable en aquellos Estados que no son parte del CRC 1992, como notoriamente ocurre con los Estados Unidos de Norteamérica<sup>260</sup>.

El CRC 1969 todavía continúa en vigor, pues hay 33 Estados parte. España ratificó el CRC 1969 con fecha de 8 de diciembre de 1975, entrando en vigor el 7 de marzo de 1976<sup>261</sup>, de conformidad con lo previsto en su art. 15. Para posibilitar su ejecución, se dictaron las Órdenes Ministeriales de 4 de marzo de 1976<sup>262</sup>, de 24 de febrero<sup>263</sup> y de 31 de diciembre de 1971<sup>264</sup>. España se adhirió al CRC 1992 el 6 de junio de 1995<sup>265</sup>, entrando en vigor el 30 de mayo de 1996. España denunció el CRC 1969 con efectos desde el 15 de mayo de 1998<sup>266</sup>.

El Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre<sup>267</sup>, deroga las Órdenes ministeriales dictadas en ejecución del CRC 1969, y establece las reglas necesarias para la ejecución del CRC 1992. En concreto, trata de una cuestión esencial para este trabajo sobre seguros, pues como indica el propio tenor de su preámbulo, regula “*en una única disposición los distintos aspectos relacionados con la exigencia y el control por parte de la Administración marítima de los certificados de seguro o de garantía financiera emitidos*”. Se completa con la Resolución de 3 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, la cual regula el procedimiento de solicitud y expedición de los certificados que emite el Estado español conforme cada

---

<sup>260</sup> Sin perjuicio de que un Estado no parte del CRC 1992 pueda decidir no ejercer jurisdicción sobre siniestros de contaminación marítima a la cual dicho convenio sea aplicable, bien por razones de evitación del “*forum conveniens*” o en base a consideraciones de cortesía internacional. Esta fue la respuesta de la *Court of Appeal for the Second Circuit* de 12 de junio de 2009, comentada en *Dir.Mar.*, fasc. II, abril-junio 2011, pp. 666-668, frente a la alegación del Reino de España de que el CRC 1992 no impedía a los tribunales norteamericanos conocer de la demanda frente a la sociedad clasificadora del buque “Prestige”.

<sup>261</sup> B.O.E., núm. 58, de 8 de marzo de 1976.

<sup>262</sup> B.O.E., núm. 60, de 10 de marzo de 1976.

<sup>263</sup> B.O.E., núm. 58, de 9 de marzo de 1977.

<sup>264</sup> B.O.E., núm. 12, de 14 de enero de 1978.

<sup>265</sup> B.O.E., núm. 225, de 20 de septiembre de 1995.

<sup>266</sup> B.O.E., núm. 176, de 24 de julio de 1997.

<sup>267</sup> B.O.E., núm. 226, de 18 de septiembre de 2004.

buque dispone del seguro o garantía financiera obligatoria impuesta por el CRC 1992 o el Convenio Bunkers 2001.

## **19.2. Antecedentes legislativos: el seguro obligatorio en el CRC 1969**

El naufragio del buque petrolero “Torrey Canyon” delante de la costa sudoeste de Inglaterra en 1967 produjo un gran desastre medioambiental y también despertó la conciencia de los Estados y de los ciudadanos frente a un nuevo tipo de problema derivado del tráfico marítimo de hidrocarburos. No era el primer accidente relacionado con buques petroleros, pero sin duda es el que desencadenó los mayores esfuerzos para buscar soluciones legales para posibles siniestros futuros. Desde entonces hasta la actualidad, la concienciación con el transporte marítimo de hidrocarburos no ha hecho más que crecer, sin duda motivado por múltiples accidentes catastróficos conocidos por los buques protagonistas. Se suman así al “Torrey Canyon”, por ejemplo, el “Exxon Valdez”, el “Erika”, el “Mar Egeo” o el “Prestige”. Hasta ahora, los siniestros de petroleros constituyen el mayor riesgo que se enfrenta la industria armadora y aseguradora marítima, aparte del vinculado con los grandes buques de crucero.

Como respuesta al desastre del buque “Torrey Canyon”, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), precedente de la actual OMI, fue el seno de las discusiones entre los Estados. La finalidad era hallar sistemas de asegurar una compensación adecuada a las personas que sufrían daños por la contaminación resultante del vertido o descarga de hidrocarburos provenientes de los buques petroleros<sup>268</sup>. La pretensión no era modificar las convenciones internacionales en vigor, sino una solución más ambiciosa: aprobar nuevas normas para superar satisfactoriamente los problemas futuros similares que pudiesen presentarse<sup>269</sup>.

El borrador del CRC 1969 fue preparado en el seno del Comité Legal de la OCMI. Se pretendía:

---

<sup>268</sup> WEISS, J. A., “Maritime disasters through the ages”, en *J.M.L.C.*, vol. 32, abril 2002, pp. 233-234.

<sup>269</sup> DU PONTAVICE, F., *La pollution des mers par les hydrocarbures (A propos de l’affaire du <Torrey Canyon>)*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, París, 1968, p.115.



- 1º. Mantener la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques petroleros, si bien en una cantidad considerablemente más alta que aquella a la que tenía derecho de acuerdo con los tratados en vigor<sup>270</sup>.
- 2º. Instaurar un seguro obligatorio de responsabilidad civil del propietario del buque petrolero<sup>271</sup>. Consistía en convertir en obligación legal la práctica hasta entonces voluntaria seguida por los propietarios de buques petroleros de mantener un seguro P&I con un club P&I frente a las reclamaciones resultantes de daños causados por hidrocarburos<sup>272</sup>. Como novedad respecto a esta práctica, el borrador del CRC 1969 proponía una novedosa solución: cada Estado parte debería emitir un certificado acreditativo de que el seguro o garantía financiera obligatoria estaba en vigor para cada buque que enarbolase su pabellón<sup>273</sup>. Se consideró que así el Estado de pabellón podría determinar las condiciones para su expedición, ejercer eficazmente poderes de policía sobre los buques inscritos en su registro y, en su caso, habilitar a los buques petroleros para la navegación<sup>274</sup>.

Tras las deliberaciones en el seno de su Comité Legal de la OCMI, se convocó una Conferencia diplomática en Bruselas, del 10 al 29 de noviembre de 1969. En la misma se adoptó, por un lado, el Convenio relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por hidrocarburos (conocido como *Intervention*) y, por otro lado, el CRC 1969<sup>275</sup>.

---

<sup>270</sup> ABECASSIS, D. W., *The law and practice relating to oil pollution from ships*, Butterworths, 1978, p.172.

<sup>271</sup> LEGENDRE, C., "Projet de convention internationale sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures", en *D.M.F.*, núm. 243, marzo 1969, p. 136.

<sup>272</sup> MANCA, P., *Commento...*, *op. cit.*, p. 285 y VINCENZINI, E., *Profili assicurativi...*, *op. cit.*, p. 980.

<sup>273</sup> La OCMI inspiraba su propuesta en el Convenio de Bruselas sobre responsabilidad de los propietarios de buques nucleares de 25 de mayo de 1962, aunque no había entrado en vigor (sigue sin estarlo).

<sup>274</sup> BERLINGIERI, F., "Il sistema...", *op. cit.*, pp. 17-18.

<sup>275</sup> Con el voto en contra de Canadá, que pretendía extender la aplicación del CRC 1969 a alta mar (LEGENDRE, C., "Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures", en *D.M.F.*, núm. 262, octubre 1970, "Convention...", p. 580).

El CRC 1969 entró en vigor de forma general en 1976. A pesar de la conciencia surgida por el siniestro del buque "Torrey Canyon", en realidad, se tardó siete años en lograrse el número mínimo de Estados parte del CRC 1992. Para entender este retraso, puede observarse cómo, al menos en este punto, la propuesta de instituir un seguro obligatorio de responsabilidad civil para los buques petroleros no era compartida por algunos Estados de importancia en el ámbito marítimo. Estas posiciones fueron manifestadas por algunas de las asociaciones nacionales de Derecho marítimo del Comité Marítimo Internacional (en adelante, CMI). Este organismo privado cooperó con la intergubernamental OCMI en la investigación sobre el naufragio del "Torrey Canyon"<sup>276</sup>.

El informe preliminar del Presidente de la Comisión especial del CMI valoraba positivamente la posibilidad de instituir un seguro obligatorio para buques petroleros<sup>277</sup>. Sin embargo, esta opinión topó con el rechazo de algunas asociaciones nacionales, las cuales alegaban las dificultades de orden práctico para facilitar su establecimiento. Los principales argumentos en contra de su adopción se pusieron de manifiesto en la Conferencia de Tokio del CMI, celebrada los días 30 de marzo a 5 de abril de 1969, antes de la adopción del CRC 1969. Se señaló, por ejemplo, que no era posible encontrar un sistema uniforme de garantía porque el derecho del seguro varía en cada país o que resultaba difícil determinar qué criterios debía seguir cada Estado de pabellón para valorar la solvencia de cada asegurador o garante<sup>278</sup>. La delegación de la Asociación Noruega de Derecho Marítimo se opuso porque el seguro obligatorio o una garantía equivalente era difícilmente realizable y era imposible dar una definición exacta en un Convenio internacional de lo que es una "adecuada garantía". La delegación alemana se manifestó en contra también por las altas primas que deberían abonar los propietarios de buques. La delegación danesa consideró que el seguro obligatorio podría distorsionar las relaciones comerciales. La delegación norteamericana en el CMI estimó que el seguro obligatorio era innecesario, pues el

---

<sup>276</sup> LEGENDRE, C., "Convention...", *op. cit.*, pp. 580-584; "Le Conference de Tokyo du Comité Maritim Internationale", en *Le Droit Maritime Français*, núm. 248, agosto 1969, pp. 453-456; "Projet...", *op. cit.*, p. 136 y ZHU, L., *Compulsory insurance and compensation for bunker oil pollution damage*, Springer, Berlin-Heidelberg-New York, 2007, p. 51.

<sup>277</sup> LEGENDRE, C., "Projet...", *op. cit.*, p. 136.

<sup>278</sup> LEGENDRE, C., "Le Conférence...", *op. cit.*, p. 456.

accidente del “Torrey Canyon” era un caso aislado y una eventualidad remota<sup>279</sup>. En fin, la delegación irlandesa señaló que aunque los propietarios de buques petroleros solían contratar voluntariamente seguros de responsabilidad civil con los Clubs P&I, si los Estados instituían un seguro obligatorio y los montos de la indemnización eran demasiado elevados, la industria aseguradora quizá no podría hacer frente<sup>280</sup>. El tiempo ha demostrado cuán equivocadas eran algunas de estas posiciones: los siniestros han seguido aumentando y los clubes P&I han absorbido este riesgo. Gracias al CRC 1969, el mecanismo del seguro o garantía obligatoria para buques petroleros alcanzó rango de norma internacional. Junto con el Convenio del Fondo de 1971, con contribuciones a cargo de la industria petrolera, ambos convenios consolidaron las bases jurídicas actuales en la compensación por daños por contaminación marítima de hidrocarburos.

El CRC 1969 establece la responsabilidad objetiva del propietario de un buque petrolero que causa la contaminación en el territorio de un Estado contratante (art. 3); reconoce a dicho propietario el derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad máxima dependiente del arqueo del buque (art. 4.1); elimina los límites de responsabilidad en caso de dolo o dolo eventual del propietario del buque (art. 5.2); dispone que los propietarios de buques petroleros registrados en un Estado contratante y que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos como carga deben mantener un seguro u otra garantía financiera para cubrir su responsabilidad conforme a este Convenio (art. 7.1); confía a los Estados contratantes la tarea de determinar las condiciones de emisión y validez del certificado estatal que acredite que el seguro o garantía está en vigor para cada buque (art. 7.6); y, otorga a los damnificados el derecho a ser compensados directamente por el asegurador u otra persona que suministre la garantía financiera frente a la responsabilidad del propietario del buque petrolero causante de la contaminación por hidrocarburos (art. 7.8).

A diferencia del Convenio de Bruselas sobre responsabilidad de los propietarios de buques nucleares de 1962, en el que se inspiró la regulación del certificado estatal acreditativo del seguro o garantía, el CRC 1969 sólo copió parcialmente este Convenio. En concreto, no establece de forma expresa que el Estado parte que

---

<sup>279</sup> MANCA, P., *Commento...*, *op. cit.*, pp. 286-290.

<sup>280</sup> LEGENDRE, C., “Le Conférence...”, *op. cit.*, p. 453.

certifique la existencia y vigencia del seguro o garantía asuma responsabilidad por la insolvencia del asegurador o garante. Esto explica la incertidumbre actual respecto a un tema de tanta importancia, pues no queda claro qué consecuencias tiene para el Estado que emite o refrenda el certificado que el asegurador o garante no pueda responder por el asegurado. Vistos estos trabajos preparatorios y la falta de una norma expresa que establezca con claridad esta responsabilidad, nos inclinamos en principio a descartar la responsabilidad estatal. Los posteriores convenios de la OMI que se han inspirado en el CRC 1969 (CRC 1992, Convenio HNS, Convenio Bunkers 2001, Convenio de Atenas 2002, Convenio de Nairobi) siguen sin incluir una norma clara y determinante que imponga la responsabilidad del Estado que emite o refrenda el certificado conforme el buque tiene seguro o garantía que cubra su responsabilidad civil.

Aunque razones de orden práctico aconsejaron atribuir la responsabilidad a los propietarios de buque, en la misma Conferencia diplomática que aprobó el CRC 1969 quedó patente la convicción de que la industria petrolera también debía contribuir a hacer frente al resarcimiento de los daños por contaminación. Era necesario completar la indemnización ofrecida a las víctimas, que al amparo del CRC 1969 podía resultar insuficiente, o excluida, así como la de compensar a los propietarios de buques de las cargas financieras adicionales que suponía para ellos la aprobación del CRC 1969<sup>281</sup>. La misma Conferencia diplomática de 1969 aprobó también una

---

<sup>281</sup> Vid HUNTER, L. A. W., "The Proposed International Compensation Fund For Oil Pollution Damage", en *J.M.L.C.*, 1972, vol. 4, n. 1, pp. 118 y ss. El art. 5.1 CRC 1969 fijó el límite de indemnización a cargo del propietario del buque o su asegurador o fiador hasta un máximo de 210 millones de francos poincaré (unidad constituida por 65,5 miligramos de oro fino de 900 milésimas, conforme a los arts. 5.9 CRC 1969), unos 12 millones de dólares estadounidenses. Esta indemnización era mayor que la máxima prevista en el Convenio sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, de 10 de octubre de 1957, que establecía que éstos podían limitar su responsabilidad por daños materiales a 1000 francos poincaré por tonelada de arqueo, pudiendo llegar hasta 3100 por tonelada sólo si también habían daños personales (art. 3). BERLINGIERI, F.: "Il sistema ...", *op. cit.*, p. 3, toma como ejemplo un buque petrolero de 105.000 toneladas de arqueo, cuya indemnización máxima por daños materiales no habría superado los 105 millones de francos poincaré y que, al cambio de 1957, serían sólo 7 millones de dólares. Conforme al Convenio para la unificación de ciertas reglas sobre limitación de responsabilidad de propietarios de buques, de 24 de agosto de 1924, estos no eran responsables más que hasta el límite del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque (art. 1), salvo para los casos de muerte o lesiones corporales de terceros o pasajeros por hechos o faltas del capitán o de cualquier otra persona al servicio del buque, en cuyo caso, la responsabilidad del propietario se extendía hasta la cantidad de ocho libras esterlinas por toneladas de arqueo del buque (art. 7).

Resolución en la que se instaba a la OCMI a elaborar un proyecto de convenio internacional para el establecimiento de un Fondo internacional para la compensación de daños por contaminación, y a convocar una nueva Conferencia Diplomática, no más tarde de 1971, con la finalidad de lograr su aprobación<sup>282</sup>. Así, la OCMI elaboró el proyecto de Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, que se discutió y aprobó, en efecto, en una Conferencia celebrada en Bruselas, entre el 29 de noviembre y el 18 de diciembre de 1971. Nació así el instrumento internacional complementario del CRC 1969: el Convenio del Fondo de 1971.

El Protocolo de 27 de septiembre de 2000, en vigor desde el 27 de junio de 2001, tenía por finalidad la derogación del Convenio del Fondo de 1971, lo que tuvo lugar el 24 de mayo de 2002, cuando el número de Estados parte ya era menor que veinticinco, a causa de las denuncias y las ratificaciones del Convenio del Fondo de 1992 (Convenio del Fondo de 1971, tal y como quedó modificado por el Protocolo de 1992).

### **19.3. La sustitución del acuerdo voluntario “TOVALOP” de los propietarios de buques petroleros a favor del CRC 1992**

Paralelamente a la adopción del CRC 1969, la industria marítima de buques petroleros también tomó iniciativas tras el desastre medioambiental del buque “Torrey Canyon”, especialmente, el denominado TOVALOP (“*Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*”). Se trata de un acuerdo multilateral entre los propietarios de buques petroleros, acordado el 7 de enero de 1969<sup>283</sup>. Hasta su rescisión en 1997, el TOVALOP estuvo en vigor, si bien su texto fue sometido a múltiples enmiendas.

---

<sup>282</sup> Vid en síntesis BERLINGIERI, F., “Responsabilità per danni da inquinamento marino – Progetto di Fondo Internazionale”, en *Dir.Mar.*, 1970, pp. 561 y ss. y *D.M.F.*, 1971, pp. 58-62 y 757-764. El texto de la Resolución puede verse en *JMLC.*, 1970, vol. 1, n. 2, p. 386 y en *Dir.Mar.*, 1969, p. 550. Vid también ABECASSIS, D. W. y JARASHOW, R. L.: *Oil pollution from ships*, 2ª ed., Stevens & Sons, Londres, 1985, pp. 252 y ss. y COMENALE PINTO, M.: *La responsabilità... op. cit.*, pp. 73 y ss., entre otros autores.

<sup>283</sup> El texto originario inglés del acuerdo TOVALOP puede consultarse en BERLINGIERI, F., “Iniziativa pubbliche e private per assicurare l’integrale risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi”, en *Dir.Mar.*, 1971, pp. 291-300.

TOVALOP nació como un acuerdo privado celebrado voluntariamente entre la mayoría de los propietarios y arrendatarios a casco desnudo de buques petroleros de gran tamaño a raíz sobre todo del hundimiento del "Torrey Canyon", aunque ya habían ocurrido otros siniestros previos. Algunos autores atribuyen la adopción de TOVALOP a la voluntad del sector privado de autoregularse a fin de evitar la necesidad de aprobar la normativa anticontaminación<sup>284</sup>. Otros consideran preeminente la acción responsable de la industria naviera para suplir lagunas de la normativa vigente<sup>285</sup>. TOVALOP se mantuvo hasta que la industria armadora de buques petroleros apostó decididamente por fomentar el sistema legal establecido por el CRC 1992, quedando sin efecto tan pronto como éste entró en vigor.

La implementación del acuerdo TOVALOP exigía, según sus propios términos, que sus firmantes explotasen al menos el 50% del tonelaje mundial de buques petroleros (apartado III, letra a). La aceptación de TOVALOP entre los armadores fue tal que resultó de aplicación inmediata, agrupando pronto la práctica totalidad del tonelaje mundial de buques petroleros<sup>286</sup>. En su virtud, los firmantes del acuerdo se comprometían al pago de unas indemnizaciones fijadas en el TOVALOP a los Estados afectados por un siniestro de contaminación marítima de hidrocarburos (ap. VI). Para asegurar la efectividad de las indemnizaciones, los firmantes se obligaban recíprocamente a "acreditar y mantener su capacidad financiera" (aps. 3.c y 5). Esta obligación contractual es en cierto modo el antecedente de la obligación normativa que unos meses después sancionó el CRC 1969<sup>287</sup>.

El acuerdo TOVALOP no creaba un fondo común entre los propietarios y armadores de buques petroleros<sup>288</sup>. Su firma obligaba a cada contratante a un compromiso personal de acreditar suficiencia económica para hacer frente a las indemnizaciones dispuestas en el propio TOVALOP, normalmente probando la existencia de un

---

<sup>284</sup> RUIZ SOROA, J. M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 285.

<sup>285</sup> BLOODWORTH, S., "Death on the high seas: the demise of Tovalop and Cristal", en *Florida State University Journal of Land Use & Environmental Law*, vol. 132, 1998, p. 1.

<sup>286</sup> RUIZ SOROA, J. M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 285, indica que, en 1975, el 99% del tonelaje mundial de buques petroleros estaba inscrito.

<sup>287</sup> También, VINCENZINI, E., "Profili...", *op. cit.*, p. 986-987.

<sup>288</sup> Erróneamente KELLY, A., "Inquinamento...", *op. cit.*, p. 488.

seguro P&I concertado con un club P&I, como ya era la práctica habitual. Ahora sería una obligación contractual.

Hasta la terminación de TOVALOP en 1997, la interacción de los armadores firmantes, la sociedad administradora de TOVALOP, *The International Tanker Owners Pollution Federation Limited*, ITOPF<sup>289</sup>, y los Clubs P&I, fue fundamental para asegurar la efectividad del pago de las indemnizaciones en caso de contaminación marítima de hidrocarburos. Al contratar el seguro P&I con un club P&I, cada propietario o arrendatario a casco desnudo de buque petrolero destinaba una parte de su cuota, salvo expresa oposición, a inscribirse en TOVALOP y a asociarse a su sociedad administradora ITOPF. Esta sociedad emitía el “Certificado TOVALOP” a favor del armador asegurado en el club P&I para acreditar la inscripción del buque en este acuerdo. Las autoridades portuarias solían verificar la existencia de este certificado para autorizar la carga o descarga del buque petrolero<sup>290</sup>.

Los armadores de ITOPF votaron en la junta general de 6 de noviembre de 1996 por la terminación del acuerdo TOVALOP con efectos desde el 20 de febrero de 1997. En la actualidad, ITOPF continúa en funcionamiento en labores de asesoramiento de sus asociados, pero ya no emite “Certificados TOVALOP”, ahora extinguido. Ahora han sido sustituidos por los certificados emitidos por los Estados contratantes de los Convenios CRC.

Respecto a la causa de terminación del TOVALOP, la industria naviera de hidrocarburos habría optado por no entorpecer la difusión del CRC 1992, en vigor desde el 30 de mayo de 1996<sup>291</sup>. Además, parece que frente a un sistema más severo como el

---

<sup>289</sup> TOVALOP incluía también la constitución de una sociedad llamada *The International Tanker Owners Pollution Federation Limited*, ITOPF o la Federación, cuyo objeto social era administrar TOVALOP (ap. II.b). Sus funciones incluían supervisar que los firmantes mantenían su capacidad financiera para el cumplimiento de esta obligación indemnizatoria (ap. II.c).

<sup>290</sup> Vid Circular 1/1997, de 10 de enero de 1997, de “The American Club” ([www.american-club.com/circulars/cir1-97.htm](http://www.american-club.com/circulars/cir1-97.htm)).

<sup>291</sup> JACOBSSON, M., “The International Compensation Regime 25 Years On”, en *The IOPC Funds’ 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents*, the IOPC Funds, Londres, 2003, p. 14 y WANG, H., *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage - A comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime*, tesis doctoral inédita, p. 153, disponible en <file:///C:/Users/2002700/Downloads/Thesis%20final%20Hui%20Wang.pdf>, consultada el 17 de febrero de 2016.

norteamericano de la *Oil Pollution Act 1990*<sup>292</sup>, los vigentes límites de indemnización del CRC 1992 son más fácilmente asumibles por los Clubs P&I. Asimismo, el seguro P&I es tan usual entre los propietarios de buques petroleros que la obligatoriedad sancionada en el CRC 1992 ya no entraña un cambio importante respecto a los usos y costumbres del sector.

#### **19.4. Persona obligada a asegurar su responsabilidad civil: el propietario del buque**

El sistema de responsabilidad y seguro o garantía obligatoria del CRC 1992 es el de “*canalización de responsabilidad*” sobre el propietario del buque. Éste puede ser responsable civil en caso de contaminación de hidrocarburos provocada por su buque y, para cubrir esta eventualidad, ha de disponer del seguro o garantía obligatoria que satisfaga las exigencias del CRC 1992. La canalización surge inicialmente como intento de evitar el solapamiento de seguros y permitir la cobertura de sumas más altas<sup>293</sup>. La canalización es una técnica para introducir seguridad jurídica respecto al resarcimiento de las víctimas de la contaminación, que al menos podrán conocer con mayor facilidad a quién pueden reclamar las indemnizaciones<sup>294</sup>. Se completa con el art. 3.4 CRC 1992, que veta especialmente la reclamación contra los empleados, agentes del propietario, tripulantes del buque causante de la contaminación, prácticos que presten servicios a dicho buque, fletador, gestor naval o armador, salvadores en tareas de salvamento del buque petrolero o persona que tome medidas preventivas o los auxiliares de estos que no hayan actuado dolosamente. Queda abierta para el propietario la vía de repetición contra quien sea responsable (art. 3.5 CRC 1992).

---

<sup>292</sup> KIERN, L. I., “Liability, compensation, and financial responsibility under the Oil Pollution Act of 1990: a review of the second Decade”, en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 36, invierno 2011, p. 39, indica que las normas de responsabilidad frente a terceros en esta ley no están claras y continúan planteando cuestiones a resolver judicialmente, ofreciendo el autor una compilación de las más destacadas.

<sup>293</sup> GANTEN, R., “Oil pollution liability. Amendments adopted to civil liability and fund Conventions”, en *Oil & Petrochemical Pollution*, núm. 2, 1985, p. 97.

<sup>294</sup> La Comisión de las Comunidades Europeas contribuye, con ciertas administraciones marítimas, entre ellas, la española, a financiar la base de datos en Internet [www.equasis.org](http://www.equasis.org), que ofrece de forma gratuita información sobre los datos principales de los buques, su propiedad, sus inspecciones y detenciones. Entre sus principales suministradores de información, se encuentra la base de datos del sistema del Memorando del Acuerdo de París.



El acierto de la técnica de la canalización de responsabilidad está en entredicho. Los Convenios ulteriores pactados en el seno de la OMI que han implantado seguros o garantías obligatorias lo han abandonado (salvo el Convenio HNS, no en vigor). Así, por ejemplo, el Convenio Bunkers 2001 y el Convenio de Atenas atribuyen la responsabilidad y seguro a personas distintas del propietario registral, en favor de la figura del armador. Además, cuando se trata de daños catastróficos, los tribunales, a pesar del tenor del CRC 1992, extienden la responsabilidad por contaminación de hidrocarburos a sujetos distintos del propietario o armador, como el fletador<sup>295</sup>.

En todo caso, no se ha cambiado el tenor del CRC 1992 y el propietario registral es responsable de los daños y de contratar el seguro o garantía obligatoria para cubrir los mismos. A efectos del CRC 1992, propietario (“owner”) significa “*la persona o personas matriculadas como dueñas del buque o si buque no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo*” (art. 1.3 CRC 1992). “Persona” puede ser un individuo, una sociedad o una entidad de derecho público o privado, ya esté o no constituida en compañía, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas (art. 1.2 CRC 1992).

*A sensu contrario*, la canalización de la responsabilidad supone que las personas que pueden ostentar la gestión náutica y/o comercial del buque, sin ser propietarios, no quedan sometidos a las disposiciones del CRC 1992. En consecuencia, el armador no propietario y el fletador tampoco son sujetos pasivos de la obligación de asegurarse o de disponer de otra garantía financiera impuesta en el Convenio. Dada la habitualidad con que se desdoblan propiedad y gestión de buques en el ámbito marítimo, será habitual, en efecto, que sobre un mismo buque petrolero, puedan concurrir un armador no propietario o un fletador por tiempo, así como el gestor de buques.

Es posible que sea el armador no propietario quien contrate un seguro P&I de armador, en el cual el propietario registral del buque, si es una persona distinta, sea un coasegurado. Por ejemplo, en el caso habitual en que el buque está arrendado a casco desnudo, normalmente de larga duración, el propietario permanece ajeno a la

---

<sup>295</sup> Por ejemplo, *vid* sentencia de la *Corte di Cassazione* italiana, de 16 de enero de 2013, en *Dir. Mar.*, fasc. II, abril-junio 2013, pp. 454 y ss.

explotación durante el período de arrendamiento. A fin de quedar protegido frente a reclamaciones contra el buque arrendado y contra el resto de su patrimonio por hechos ocasionados durante el arrendamiento, el propietario arrendador goza de una cláusula-tipo por la que el arrendatario se obliga a contratar un seguro P&I que, como hemos visto, incluye la cobertura de contaminación por hidrocarburos<sup>296</sup>.

Finalmente, especial interés tiene la hipótesis de buques propiedad de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas o de empresas de control público. Los principios son los siguientes:

- 1º Cuando un Estado tenga la propiedad de un barco explotado por una compañía que esté matriculada en ese Estado como empresario del barco<sup>297</sup>, se entenderá que el propietario es dicha compañía (art. 1.3 CRC 1992).
- 2º El resto de los buques sometidos al Convenio y que sean propiedad de un Estado contratante quedan excluidos de la obligatoriedad de disponer del seguro u otra garantía financiera (art. 7.11 CRC 1992). Basta que el buque lleve un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en que se haga constar que el buque es propiedad del Estado y la responsabilidad está cubierta hasta los límites previstos en el propio Convenio. Este certificado estará formulado siguiendo el modelo de certificado de existencia de seguro o de garantía financiera dispuesto para el resto de los buques (art. 5.1 CRC 1992).
- 3º El CRC 1992 excluye de su ámbito de aplicación, y, por ende, no es obligatorio acreditar un seguro o garantía financiera, ni siquiera ostentar un certificado administrativo que atestigüe su existencia, para los buques de guerra y otros buques cuya propiedad o explotación corresponde a un Estado contratante y estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a un servicio no comercial del Estado (art. 11 CRC 1992).

---

<sup>296</sup> Así, cl. 13 póliza-tipo BARECON 2001.

<sup>297</sup> En el texto original en inglés, se utiliza el término "*ship's operator*", mientras que en el texto francés se opta por "*exploitant navires*".

### **19.5. El asegurador o garante financiero. Razones de la preponderancia de los clubes P&I del Grupo Internacional y coberturas estándar de su seguro P&I de contaminación**

El art. 4 RD 1892/2004, según ha sido modificado por el RD 1795/2008, de 3 de noviembre, dispone que si la base del certificado estatal es un seguro, éste deberá estar concertado por algunas de las siguientes aseguradoras:

- 1º Con entidades aseguradoras que hayan obtenido autorización del Ministerio de Economía y Hacienda para operar en el ramo 12, "Responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales", de los previstos en el apartado A, "Clasificación de los riesgos por ramos", del art. 6.1 del Texto Refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre.
- 2º También podrá contratarse con entidades aseguradoras que, estando domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo, ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o régimen de libre prestación de servicios.
- 3º El seguro puede concertarse con entidades domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo distinto a España autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.
- 4º Pueden ser aseguradores del seguro obligatorio del CRC 1992 sucursales establecidas en el Espacio Económico Europeo de entidades aseguradoras domiciliadas en terceros países no miembros del citado Espacio, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.
- 5º También puede contratarse con clubes P&I integrados en el Grupo Internacional de Clubes P&I.
- 6º El art. 5 RD 1892/2004 indica que si la base del certificado es una garantía financiera, ésta deberá haber sido otorgada por entidades debidamente autorizadas para ello, conforme a la legislación que resulte de aplicación.

El art. 4.2 RD 1892/2004 añade que si el seguro o garantía distinta del seguro está suscrito con entidades distintas a las arriba enumeradas no se expedirá certificado alguno.

La enumeración anterior evita crear ningún tipo de oligopolio de derecho a favor de los clubes P&I del Grupo Internacional. Sin embargo, por tradición, por conocimiento del sector y por amplitud de coberturas, la mayor parte de los buques petroleros dedicados al transporte internacional están asegurados con un club P&I y, de entre ellos, con carácter predominante, con un club integrado en el Grupo Internacional de Clubes P&I. Las estadísticas hechas públicas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) confirman el abrumador predominio de los seguros P&I del Grupo Internacional de clubes P&I, frente a otro tipo de seguros y garantías<sup>298</sup>.

Entre las razones de esta situación podemos destacar las siguientes:

- 1) Se trata de un riesgo marítimo muy específico, que puede resultar de muy cara contratación con las aseguradoras comerciales, dadas las grandes indemnizaciones a que puede dar lugar un siniestro marítimo relativo a un petrolero.
- 2) Las condiciones de mutualidad entre la industria naviera de hidrocarburos, a través de los clubes P&I, permite solidarizar el riesgo entre ellas, logrando cuotas más económicas y, al tiempo, una suma asegurada de 1.000 millones de dólares para el armador y de 350 millones de dólares para el fletador<sup>299</sup>.
- 3) La liquidación de los daños puede encarecerse cuando, como ocurre en ocasiones, resulta necesaria la limpieza de costas y playas, sin olvidar que la protección del medio ambiente es un fuerte elemento de presión en contra de las aseguradoras a la hora de discutir la cuantía de los daños<sup>300</sup>.

---

<sup>298</sup> Según los datos publicados por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) en 2004, aproximadamente un 97% de los buques petroleros de más de 2.000 toneladas de arqueo bruto estaban inscritos en estos Clubs P&I (OCDE: "The removal ..., *op. cit.* pp. 13 y 19).

<sup>299</sup> PFENNINGSTORF, W., "L'assicurazione dei rischi ambientali negli Stati Uniti: recenti sviluppi", en *Assicurazioni*, 6, 1982, p. 521, indica que el contrato de seguro fracciona el riesgo en el tiempo y entre una pluralidad de navieros de buques potencialmente contaminantes, haciendo más soportable la carga financiera de resarcimiento de los daños.

<sup>300</sup> PFENNINGSTORF, W., "L'assicurazione responsabilità civile danni da inquinamento. Considerazioni politiche per gli assicuratori", en *Assicurazioni*, 1, 1991, p. 53.

- 4) Como elemento disuasorio a las aseguradoras comerciales rige también el estricto régimen de responsabilidad por daños del propietario de un buque petrolero que sancionan los Convenios CRC 1969 y 1992 o las leyes nacionales como la norteamericana *Oil Pollution Act* de 1990.
- 5) El amplio rango de coberturas de contaminación que ofrece el seguro P&I con un club del Grupo Internacional.
- 6) Las propias prácticas y usos del mercado del seguro de transporte marítimo de hidrocarburos, cuyos actores tradicionales son los clubes P&I, incluso antes de que el CRC 1969 instituyese el seguro obligatorio.
- 7) Por su base mutualista, los clubs P&I mantienen una relación directa con la industria naviera<sup>301</sup>.

Los daños por contaminación causados por el buque inscrito en un Club P&I del Grupo Internacional de Clubes P&I son objeto de una especial atención en las reglas del seguro P&I. Con distintas denominaciones según cada club, se incluye siempre un apartado dentro del título “riesgos incluidos” y bajo la rúbrica “contaminación”, “daños por contaminación” o “responsabilidades por contaminación<sup>302</sup>”. No distingue el tipo de fuente de la contaminación y no se excluye la distinta a los hidrocarburos.

Aunque hay alguna diferencia en el contenido, cada Club P&I del Grupo tiene un rango de coberturas similar. Es una consecuencia del acuerdo existente respecto a las coberturas ofrecidas por cada club a sus clientes. Las coberturas básicas del seguro P&I de estos clubes se enumeran a continuación.

- 1) Cobertura de responsabilidad, pérdidas, daños y gastos, cuando sean causados o se asuman como consecuencia de la fuga o descarga de hidrocarburos u otra

---

<sup>301</sup> OCDE: “The removal...”, *op. cit.*, p. 13; RUIZ SOROA, J. M., *Manual...*, *op. cit.*, p. 285; VINCENZINI, E., “Profili...”, *op. cit.*, p. 980; COHEN, L. G., “Claims arising under the TOVALOP agreement are met by a vessel’s P&I insurers”, en *J.M.L.C.*, 1987, pp. 526-527; REST, A. y LEINEMANN, R., “La catastrofe ambientale davanti all’Alaska [chi paga il conto per il flagello petrolifero dell’Exxon Valdez]”, en *Assicurazioni*, 6, 1990, p. 640 y MANCA, P., *Commento...*, *op. cit.*, p. 284.

<sup>302</sup> *Vid.*, por ejemplo, regla 9.15 de THE LONDON (reglas 2015), regla 14 de SKULD (reglas 2015) y regla 25 de THE JAPAN (reglas 2016).

sustancia contaminante, o como consecuencia de la amenaza de tal fuga o descarga desde que el buque está inscrito en el Club P&I<sup>303</sup>.

- 2) Costes y medidas razonablemente adoptadas (o tomadas en cumplimiento de una orden o directriz dada por un gobierno o autoridad) con el propósito de evitar la amenaza de contaminación o de minimizar la contaminación producida, así como la responsabilidad en que pueda incurrir como resultado de tales medidas<sup>304</sup>.
- 3) Abono de la compensación especial de los gastos realizados adeudada por el asegurado al salvador que ha efectuado operaciones de salvamento en relación con el buque inscrito en el Club y que directamente o por la naturaleza de la carga constituía una amenaza de daños al medio ambiente. Es pagadera cuando no haya logrado obtener una recompensa, tal y como dispone el art. 14 Convenio internacional de salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 y el contrato de salvamento tipo *Lloyd's Open Form (LOF)* de la Lloyd's en alguna sus ediciones<sup>305</sup>. El precio del salvamento, en cambio, es una cobertura estándar del seguro de buques. El seguro P&I, al cubrir la compensación especial para el salvamento frustrado, muestra su carácter como “seguro complementario” al seguro de buques.
- 4) Gastos en que incurra el asegurado en cumplimiento de acuerdos aceptados por el Club P&I, así como la responsabilidad con terceros que pueda asumir en cumplimiento de tales acuerdos<sup>306</sup>.
- 5) Obligación de abonar una cuota complementaria, a los efectos de obtener cobertura del seguro P&I, si el buque inscrito en el club P&I visita aguas norteamericanas y queda sometido a la *Oil Pollution Act 1990*.

---

<sup>303</sup> Vid regla 9.15.1 de THE LONDON (reglas 2015), regla 14.1.1 de SKULD (reglas 2015) y regla 25 de THE JAPAN (reglas 2016).

<sup>304</sup> Vid regla 9.15.1.3 de THE LONDON (reglas 2015), regla 14.1.3 y 14.1.4 de SKULD (reglas 2015) y regla 25.1.2. y 25.1.4 de THE JAPAN (reglas 2016).

<sup>305</sup> Por ejemplo, *vid cl. c)* de la edición de 2000 sobre la compensación especial al salvador.

<sup>306</sup> Vid regla 9.15.1.2 de THE LONDON (edición 2015), regla 14.1.4 de SKULD (reglas 2015) y regla 13.1.3 de THE JAPAN (reglas 2016).

## **19.6. Naturaleza jurídica del seguro obligatorio y alternativas con las que cumplir con el CRC 1992**

El art. 7.1 CRC 1992 impone al propietario de buque sometido a su ámbito de aplicación que disponga de un “seguro” o “garantía financiera” para cubrir su responsabilidad por los daños causados por la contaminación con arreglo a este Convenio. El art. 1.1 RD 1892/2004 admite también la posibilidad de cumplir esta obligación a través de un seguro o garantía financiera.

En cuanto al seguro, como forma predominante de cumplir las citadas normas, su naturaleza jurídica es la de un seguro de responsabilidad civil del propietario del buque. Como tal, es presupuesto de indemnización que el asegurado sea “responsable” conforme al CRC 1992 de los daños causados por la contaminación del mar por hidrocarburos. Aunque la responsabilidad aquí instaurada es objetiva o sin culpa, puede ocurrir que el propietario del buque pruebe alguna de las limitadas causas de exoneración, en cuyo caso los daños por la contaminación no le son imputables. Por ende, su asegurador tampoco estará obligado a indemnizar a los terceros perjudicados. En otras palabras, es una responsabilidad objetiva, pero responsabilidad civil al fin y al cabo, por lo que hay que acreditar los presupuestos de tal responsabilidad, como es la imputación del daño al propietario del buque petrolero. El CRC 1992 invierte la carga de la prueba, de forma que una vez acreditado que la contaminación procede del buque petrolero, corresponde al propietario probar alguna de las causas de exoneración.

El propietario del buque puede cumplir con cualquier seguro de responsabilidad civil que cubra las exigencias y límites del CRC 1992, sea cual sea su denominación. La forma usual, pero no excluyente ni exclusiva, es el citado seguro P&I con un club P&I, principalmente del Grupo Internacional de Clubes P&I. En España, el citado art. 4 RD 1892/2004 detalla los tipos de aseguradores habilitados para ofrecer la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos.

Junto al seguro de protección e indemnización y otros seguros de responsabilidad civil, en principio, hay otras garantías que pueden constituir una alternativa<sup>307</sup>. El

---

<sup>307</sup> BOCKEN, H.: “Alternative alla responsabilità e all’assicurazione contro la responsabilità civile”, en *Assicurazione*, 1, 2000, p. 72.

art. 7.1 CRC 1992 y el art. 1.1 RD 1892/2004 admiten expresamente la viabilidad de otras garantías financieras que pueden satisfacer la obligación normativa. El art. 7.1 CRC 1992 alude expresamente a la “*garantía de un banco*” como alternativa al seguro. La doctrina indica que mediante las garantías bancarias y de la fianza, los bancos y otras instituciones financieras, así como aseguradores a través del seguro de caución, asumen de forma irrevocable el pago de una cierta cantidad cuando se den ciertas condiciones, como es el incumplimiento de la obligación por parte del deudor principal<sup>308</sup>.

El art. 7.1 CRC 1992 alude también al “*certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones*”. Esta referencia puede entenderse a cualesquiera fondos que pudiera crear la industria de propietarios de buques tanque (que no ha hecho)<sup>309</sup>. Se descarta que la industria petrolera esté dispuesta a sufragar o garantizar las indemnizaciones que, conforme al CRC 1992, asumen la industria de buques tanque y sus clubes P&I<sup>310</sup>: la industria petrolera ya contribuye al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario.

---

<sup>308</sup> BOCKEN, H., “Sistemas...”, *op. cit.*, p. 525.

<sup>309</sup> SASSOON, D. M., “Sugli aspetti...”, *op. cit.*, p. 58.

<sup>310</sup> En el marco del transporte marítimo de hidrocarburos y la contaminación que del mismo pueda resultar, los fondos de indemnización han sido más propios de las refinerías de petróleo, que de los propietarios y armadores de buques petroleros. En concreto, el acuerdo “CRISTAL” constituía un fondo económico constituido con las aportaciones de las compañías petroleras contratantes. BOCKEN, H., “Sistemas...”, *op. cit.*, pp. 526-527 y 552 y ss., indica que este tipo de fondos se nutren de aportaciones periódicas de los operadores que tienen una relación relevante con el tipo de daños que se pretenden cubrir. En la actualidad, ha sido sustituido por el Fondo de 1992 creado por el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños y debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 y el Fondo complementario instituido por el Protocolo de constitución de un fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 2003. El Fondo de 1971, creado por el Convenio del Fondo de 1971 —ya derogado— ya no está en funcionamiento. Cada uno de estos fondos internacionales es de indemnización fueron creados, mediante el correspondiente tratado internacional multilateral, con la finalidad de aglutinar las contribuciones de las empresas importadoras de hidrocarburos en los Estados parte de los convenios constitutivos de cada uno de estos Fondos. Su finalidad es indemnizar a las víctimas en la medida que el seguro o garantía financiera del CRC 1992 sea insuficiente (art. 2 Convenio Fondo 1992). Los tratados constitutivos de los Fondos no prevén que estos respectivos Fondos de indemnización emitan certificados de garantía a favor de los propietarios de buques petroleros.



Además de los seguros, las garantías bancarias y los certificados de fondos de indemnización, el CRC 1992 opta voluntariamente por no constituir una lista cerrada, pues la garantía bancaria y el certificado expedido por un fondo de indemnización son tratados como ejemplos (art. 7.1). Por ello, en principio, caben otras “garantías financieras”. La doctrina menciona por ejemplo el autoseguro, depósitos de dinero, constitución de Derechos reales como hipotecas, acreditación *ad hoc* de suficiencia económica, etc.<sup>311</sup>.

La cuestión más relevante es que el propietario del buque petrolero justifique ante el Estado parte del CRC 1992 que debe librar el certificado acreditativo que la garantía es suficiente para asegurar las indemnizaciones por contaminación que prevé el Convenio (art. 7.7 CRC 1992). Corresponde a cada Estado determinar qué tipo de garantías considera suficientes. En España, el art. 5 RD 1892/2004 alude sólo al seguro y a las garantías financieras indica que el certificado de la garantía financiera será otorgada por entidades legalmente autorizadas para ello, conforme a la legislación que resulte de aplicación. Por tanto, parece que resulta preceptivo la intervención de una entidad aseguradora o financiera autorizada, no cabiendo sistemas individuales como el autoseguro.

### **19.7. Buques y artefactos flotantes en relación a los cuales el seguro es obligatorio: los que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento, estén abanderados en un Estado parte o que se encuentren en sus aguas marítimas**

#### ***1º. Por razón del cargamento del buque***

El propietario del buque que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tiene que suscribir el seguro o garantía obligatoria para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este convenio (art. 7.1 CRC 1992).

---

<sup>311</sup> BOCKEN, H., “Sistemas...”, *op. cit.* pp. 521, cita el autoseguro, el test financiero, la hipoteca y créditos privilegiados, la consignación de cantidades y planes de depósito, los acuerdos de reparto del riesgo, entre otros.

A su vez, el art. 1.1 CRC 1992 define el buque igualmente como *“toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte”*.

A la vista de lo anterior, podemos extraer los siguientes principios en relación con el buque que debe asegurarse.

1º. El criterio es la propia actividad de transporte de más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento, no la condición del buque como petrolero. Por ejemplo, puede ser un buque únicamente destinado al transporte de hidrocarburos o que comparta espacios con otras cargas. No importa si fue construido como un buque petrolero o ha sido luego adaptado para este servicio, por ejemplo, capacitando un buque de carga general para transportar hidrocarburos como cargamento.

2º. Los artefactos flotantes también deben estar asegurados, si transportan hidrocarburos como carga. Especial atención merece la controversia que plantea la contaminación procedente de las denominadas unidades flotantes de almacenamiento mar adentro y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga, y, en particular, su consideración como buques a los efectos del CRC 1992. Es una cuestión de interpretación por parte de los tribunales nacionales<sup>312</sup>.

---

<sup>312</sup> Por ejemplo, en el siniestro del buque “Dolly” en 1992, la Asamblea del Fondo de 1992 indicó que deben ser consideradas como buques sólo cuando transporten hidrocarburos como carga en una travesía de ida y vuelta de un puerto o terminal sita fuera del yacimiento en el que normalmente presten servicio. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 recordó esta decisión para negar cobertura a los daños por contaminación que siguieron a la explosión del buque “Slops”, en Grecia el 15 de junio de 2000, al que se le había retirado la hélice y las máquinas, y que era utilizado mar adentro como almacén de hidrocarburos, sin propulsión y anclado mar adentro durante más de cinco años. El propietario del “Slops” y el Fondo de 1992 fueron demandados en Grecia por las empresas que asumieron la limpieza de la contaminación. En primera instancia, se reconoció su derecho a reclamar por considerar que seguía siendo un buque a los efectos del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Apelada la sentencia, se negó en cambio tal carácter y, finalmente, el Tribunal Supremo griego consideró en 2006 que sí se trataba de un buque a efectos de cobertura del Fondo de 1992, ya que revestía el carácter de artefacto

- 3º. En el cálculo del mínimo de 2.000 toneladas de los hidrocarburos a granel se incluyen sólo los transportados “*como cargamento*”. El propio combustible no computa por cuanto está destinado a su consumición y su cuantía varía en el curso de cada viaje<sup>313</sup>. Por tanto, el seguro o garantía obligatoria no será exigible cuando el buque no está transportando hidrocarburos en la cuantía indicada. De este modo, el buque que navegue sin carga de hidrocarburos a granel no está obligado a acreditar la existencia del seguro o garantía financiera.
- 4º. La obligatoriedad de seguro o garantía financiera limitada al singular transporte de hidrocarburos deja abierta la posibilidad de contratar seguros mediante pólizas flotantes y declaraciones de abono, así como obtener garantías, como avales bancarios, que cubran viajes concretos. En la práctica, sin perjuicio de que se pacte la cobertura para un viaje o viajes, los contratos de seguro contratados con los Clubs P&I ofrecen cobertura continuada durante todo un año, que no queda interrumpida cuando el buque navega en lastre.
- 5º. La obligación jurídica de disponer de seguro o garantía financiera se reserva a buques o artefactos flotantes que pueden cargar una mayor cantidad de hidrocarburos y que, por ende, son susceptibles de ocasionar una contaminación relevante. *A sensu contrario*, el CRC 1992 no extiende la obligación de aseguramiento o garantía a los buques con una carga menor a 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel. Esta dispensa tiene su origen en el proyecto de CRC 1969 y no ha variado con la aprobación del Protocolo de 1992. Es una forma de no cargar de obligaciones de aseguramiento o financieras a los buques de escaso tonelaje, que generalmente se limitan al tráfico de cabotaje<sup>314</sup>. También por su menor tamaño constituyen en principio un menor riesgo medioambiental. No obstante, desde el punto de vista de protección del medioambiente y de los perjudicados por la contaminación marítima, como ha señalado acertadamente algún autor,

---

flotante en el mar y, además, podía moverse por remolque, con el consiguiente riesgo de contaminación, sin que fuese necesario que hubiese ocurrido durante el transporte de hidrocarburos a granel.

<sup>313</sup> LEGENDRE, C., “Le Conférence...”, *op. cit.*, p. 456.

<sup>314</sup> LEGENDRE, C., “Le Conférence...”, *op. cit.*, p. 456 y RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación...*, *op. cit.*, p. 135.

esta opción normativa es discutible<sup>315</sup>. En caso de insolvencia del propietario causante del daño (tan habitual en el sector marítimo, con sociedades pantalla establecidas en lugares para disponer de pabellones de conveniencia), los perjudicados y los daños medioambientales pueden quedar sin resarcimiento o reparación alguna. Sin embargo, tampoco debe olvidarse que, en el momento de la aprobación del CRC 1969, la principal preocupación era disponer medidas para compensar a los perjudicados por grandes catástrofes marítimas, como la que recientemente había sido causada por el naufragio del buque "Torrey Canyon". En un futuro, quizá haya consenso internacional para extender esta obligación de seguro o garantía financiera también a los buques que transportan menos de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel.

## **2º. Por razón de la bandera o ubicación del buque**

El régimen del CRC 1992 reproduce sustancialmente el contenido del CRC 1969 en lo relativo al seguro o garantía financiera cuya existencia debe acreditar el propietario del buque petrolero. Entre las novedades, el Protocolo de 1992 al CRC 1969 resuelve la cuestión de los buques abanderados en Estados no parte del CRC 1992 que entran y salen de las aguas de Estados parte del CRC 1992.

Los propietarios de estos buques abanderados en terceros países no están obligados, de acuerdo con la ley de su país, a disponer del seguro o garantía que exige el CRC 1992. Es natural, pues su país no es parte de este convenio. Esto supone que, aunque estén dedicados al transporte internacional, quizá no tienen seguro alguno o si existe, tiene unos límites más bajos o más altos que los exigidos por el CRC 1992. Pues bien, el riesgo que suponen estos buques sin seguro o infraasegurados es inasumible por los Estados parte del CRC 1992. Por ello, los Estados del CRC 1992 acuerdan imponer obligaciones de aseguramiento o garantía también a buques de otros Estados no parte que se encuentren en sus aguas. Los fundamentos de esta obligación a buques extranjeros es la soberanía del Estado ribereño y el control del Estado de puerto, así como el principio de trato no más favorable a los buques abanderados en terceros Estados<sup>316</sup>.

<sup>315</sup> Así, LEGENDRE, C., "Le Conférence...", *op. cit.* p. 456.

<sup>316</sup> SIERRA NOGUERO, E., "La relevancia...", *op. cit.*, pp. 1-2.

En cuanto a la soberanía, se manifiesta en el control del Estado ribereño que sanciona el art. 19 CONVEMAR. Además, el art. 21.f CONVEMAR reconoce expresamente el derecho del Estado ribereño a dictar, de acuerdo con este Convenio y otras normas de Derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial sobre preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación. Detrás de esta aplicación indiscriminada del Convenio late la soberanía de un Estado que decide las condiciones en que se permite a un buque extranjero entrar en territorio nacional<sup>317</sup>. En concreto, se realiza a través de la institución del “control del Estado de puerto”, esto es, al derecho del Estado ribereño a determinar qué condiciones han de reunir los buques extranjeros, que entren o salgan de sus puertos nacionales.

En cuanto al principio de trato no más favorable, si los buques abanderados en un Estado no parte del CRC 1992 pudiesen no tener el seguro o garantía exigido en este convenio, sería una intolerable discriminación, pues tendrían una situación más favorable que los buques de los Estados parte. Además, no exigirles el seguro o garantía obligatoria puede frustrar las expectativas de garantizar la indemnización a los perjudicados cuando el accidente ocurra en las aguas de un Estado parte del CRC 1992.

A la vista de lo anterior, el CRC 1992 dispone que los Estados parte deben comprobar que los buques de terceros países que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por el seguro o garantía exigida por el CRC 1992, cuando se trate de barcos que transporten efectivamente más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga (art. 7.11 CRC 1992).

En España, el art. 1.3 RD 1892/2004 limita también el control administrativo del seguro o garantía exigida por el CRC 1992 a los buques extranjeros que entren o salgan de puerto o de una instalación situada mar adentro en el mar territorial español. El control podrá tener lugar por la Capitanía marítima al despachar el buque,

---

<sup>317</sup> COMENALE PINTO; M. M., *La responsabilità...*, *op. cit.*, p. 44, indica que resulta legítima esta limitación de la libertad en el mar de buques que pueden causar una contaminación por hidrocarburos, por cuanto la inofensividad como condición del derecho de paso inocente por el mar territorial de otro Estado no se cumple.

que podrá exigir la presentación del certificado estatal que acredite la existencia y vigencia del seguro o garantía exigido por el CRC 1992 [art. 1.4]. Por tanto, acorde con el CRC 1992 y el RD 1892/2004, no es exigible tal seguro o garantía a los buques abanderados en Estados no parte que naveguen por la zona económica exclusiva o el mar territorial español, pero que no accedan a puerto o a una instalación del mar territorial del mismo. Por ejemplo, con este sistema, España no está legitimada para controlar que los buques que naveguen por su zona económica exclusiva disponen del seguro obligatorio. Esta limitación geográfica parece destinada a no interferir en el tráfico marítimo. Sin embargo, pone en riesgo la propia eficiencia de la norma que impone el seguro obligatorio, dado el carácter expansivo de la contaminación de hidrocarburos. Así lo prueba el hecho de que la responsabilidad derivada del CRC 1992 se aplica también a los daños ocasionados por la contaminación en la zona económica exclusiva de un Estado parte.

#### **19.8. Coberturas que debe comprender el seguro obligatorio: daños resarcibles y daños al medio ambiente. Responsabilidad objetiva por la mera ocurrencia de la contaminación. Exclusiones**

El art. 1.6.a CRC 1992 define los daños ocasionados por contaminación como las *“pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas”*<sup>318</sup>. El art. 2 CRC 1992 establece que se aplica exclusivamente a los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado contratante, incluido su mar territorial, y en la zona económica exclusiva del Estado parte si ha establecido tal zona o, si no es así, en un área equivalente que se extienda no más allá de 200 millas marinas contadas desde las

---

<sup>318</sup> RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., “Alcance de la canalización de la responsabilidad y de los daños ambientales en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos: CLC/92”, en GARCÍA-PITA, J. L. (Dir.), QUINTANS, M. R. y DÍAZ DE LA ROSA, A. (coords.), *Estudios de Derecho marítimo*, Gobierno de España - Ministerio de Ciencia e Innovación y Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2012, p. 926, señala que en la mayoría de siniestros no ha habido problemas para admitir como indemnizables daños materiales a bienes privados y públicos. Más dudas plantean las pérdidas económicas o perjuicios, derivadas de la imposibilidad de realizar actividades pesqueras o extractivas, por la prohibición de faenar o mariscar en aguas contaminadas, tanto por estar en la frontera o próximas al daño ecológico, como por el mayor impacto social al resultar afectado un sector laboral no excesivamente profesionalizado y con ingresos fluctuantes.

líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado.

Los daños ocasionados por contaminación también comprenden “*el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas*” (art. 1.6.b CRC 1992). El convenio define las medidas preventivas como “*todas las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación*” (art. 1.7 CRC 1992). El CRC 1992 también se aplica a las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

A continuación, el mismo art. 1.6.a CRC 1992 añade que “*la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al coste de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse*”. Esta referencia al deterioro del medio, también conocido como daño ambiental, es una novedad del Protocolo de 1992 con respecto al tenor original del art. 1.6 CRC 1969. Se introduce en base a una serie de reclamaciones previas por deterioro del medio en general y con la finalidad precisamente de excluir la indemnización de medidas de restauración no realizadas, medidas de irrazonable coste por su eficacia o por pérdida abstracta del valor del medioambiente afectado<sup>319</sup>.

El CRC 1992 adolece de mayor concreción de los conceptos incluidos y excluidos en la responsabilidad civil del propietario del buque petrolero. Como medida de referencia de las pérdidas, gastos y daños más usuales se puede tener en cuenta, *como indicio*, el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992<sup>320</sup>, aprobado por la Asamblea del Fondo de

---

<sup>319</sup> El precedente de la reclamación por daño ambiental es el siniestro del buque “Antonio Gramsci” en 1979. Posteriormente, tras los siniestros de los buques “The Patmos” en 1985 y “Haven” en 1991, el Gobierno italiano planteó reclamaciones por daños al medio ambiente. El primer siniestro, sin embargo, no alcanzó el límite de responsabilidad a cargo del propietario del buque y el segundo se concluyó mediante un acuerdo entre el Estado italiano, el propietario del buque y su asegurador y el Fondo de 1971, antes de que recaer una sentencia judicial de los tribunales italianos. El acuerdo no incluyó una referencia al daño medioambiental. GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M.: *Manual...*, *op. cit.*, p. 795, aclaran que el CRC 1992 “*se rechaza con esta fórmula la posibilidad de estimar y resarcir el deterioro ecológico en base a modelos econométricos especulativos, que pretenden evaluarlo globalmente, sobre la base de la pérdida de riqueza de flora o fauna, o de acuerdo al nivel de valoración social de un elemento del medio ambiente*”.

<sup>320</sup> NICHOLS, J.: “Admissibility of claims: development of the IOPF Funds policy”, en *The IOPC Funds’ 25 years of compensating victims of oil pollution incidents*, FIDAC, Londres, 2003, p. 103,

1992 y aplicable tanto a las reclamaciones formuladas frente al Fondo de 1992, como al Fondo complementario. En su virtud, las principales categorías de daños y gastos por contaminación comprendidos en el CF 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario son las siguientes: a) Limpieza y medidas preventivas; b) Daños a los bienes; c) Pérdidas consecuentes (lucro cesante); d) Pérdidas puramente económicas de personas cuyos bienes no han sufrido daños<sup>321</sup>; e) Daños al medio ambiente, con la restricción citada a las medidas razonables adoptadas; y, f) Costes por utilización de asesores.

En todo caso, en las reclamaciones contra el armador y su asegurador, corresponde al tribunal nacional determinar el contenido de las categorías arriba mencionadas y, en concreto, determinar si un específico daño, coste o gasto está o no incluido en el CRC 1992.

El CRC 1992 sigue el citado sistema de responsabilidad objetiva (“*strict liability*”), por el cual el propietario del buque petrolero es responsable de los daños por contaminación por la mera ocurrencia de los mismos. No es exigible la culpa para la imputación de responsabilidad. Por tanto, el propietario del buque petrolero responde con independencia de si el daño se debe a culpa propia o culpa de sus auxiliares<sup>322</sup>. La objetivación de la responsabilidad se manifiesta con claridad, pues el propietario del buque petrolero responde de los daños por contaminación por hidrocarburos incluso cuando es negligencia de un tercero.

La cuestión esencial es que quede probado que la contaminación procede en efecto del buque petrolero<sup>323</sup>. Si así consta, el propietario del buque petrolero sólo evita la im-

---

considera que esta falta de detalle en los convenios constitutivos ha sido positiva. Sin embargo, el tipo de daños y gastos resarcibles a cargo de los Fondos es una de las cuestiones más debatidas a lo largo de las últimas décadas [GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M.: *Manual...*, *op. cit.*, p. 794].

<sup>321</sup> El Manual de Reclamaciones pone como ejemplo un pescador cuyas redes no han sido contaminadas puede verse impedido de pescar porque la zona del mar en la que faena normalmente está contaminada y no puede pescar en otra parte. De igual forma, un hotelero o propietario de un restaurante cuyo establecimiento esté próximo de una playa de uso público contaminada puede sufrir pérdidas de ingresos porque el número de clientes desciende durante el período de la contaminación.

<sup>322</sup> GABALDÓN, J. L. y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho...*, *op. cit.*, pp. 791-792.

<sup>323</sup> GRELLET, L., “Le déséquilibre des moyens de preuve en matière de pollution par hydrocarbure”, en *D.M.F.*, núm. 747, mayo 2013, pp. 437-445, analiza críticamente la sentencia de la *Cour d’Appel* de



putación de responsabilidad si, a su vez, prueba que los daños por contaminación son atribuibles a alguna de las siguientes razones: a) un supuesto de guerra o análogo; b) a un evento de fuerza mayor; c) si fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daño (por ejemplo, un terrorista); o, d) fue totalmente causado por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función (art. 3.2 CRC 1992). En estos dos últimos casos, también habrá imputación de responsabilidad del propietario si concurre algún tipo de culpa del propietario (por ejemplo, no haber evitado la infiltración de un terrorista a bordo). Obsérvese que la causa de exoneración exige que el suceso haya sido “totalmente” causado por el tercero doloso o el Gobierno negligente. Lo mismo ocurre con la guerra o la fuerza mayor, el propietario será responsable, por ejemplo, si no ha hecho salir el buque de la zona de guerra o no ha actuado con diligencia para conocer los riesgos meteorológicos.

Asimismo, el propietario del buque puede evitar la imputación de responsabilidad o atenuarla acreditando la culpa total o parcial de la persona que sufrió los daños (art. 3.3 CRC 1992).

Si ha habido colisión entre dos o más buques y se producen daños ocasionados por contaminación, los propietarios de todos los buques de que se trate y que no prueben una causa de exoneración son solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa asignar razonablemente a nadie por separado (art. 4 CRC 1992)<sup>324</sup>.

---

Rennes de 10 de enero de 2013, en donde el informe de un inspector marítimo y de fotografías tomadas desde el aire conforme la contaminación procedía del buque son consideradas preeminentes frente a la declaración del capitán del mismo. También BOULOC, B., “Rejets d’hydrocarbures: Réflexion sur la «preuve» de l’infraction et les «domages intérêts». (à propos des affaires Nova Hollandia et Khaled”, en *D.M.F.*, núm. 657, marzo 2005, critica también que el uso de fotografías pueda ser suficiente por sí solo para atribuir la contaminación a un singular buque.

<sup>324</sup> Por ejemplo, si un buque mercante aborda con culpa propia a un buque petrolero sometido al CRC 1992 y, como resultado, se produce una descarga de hidrocarburos procedente de éste, el propietario del buque petrolero parece que podrá oponer la falta de responsabilidad, que corresponderá al armador del buque abordador. Por tanto, no se da el presupuesto de la responsabilidad civil del CRC 1992 y no responderá el asegurador o garante obligatorio. La carga de la indemnización corresponderá al propietario del buque abordador y, si tiene, a su asegurador de responsabilidad civil, lo que introduce una notable inseguridad jurídica de las víctimas en caso de que no tenga seguro o esté infraasegurado. Para estos supuestos, pensamos que las víctimas podrían ser indemnizadas por el Fondo internacional de indemnización de 1992 (art. 4.1.a Convenio del Fondo de 1992).

## **19.9. Suma asegurada. Enmiendas de actualización de los límites. Constitución de un fondo de limitación. Los contratos TOPIA y STOPIA 2006**

### **1º. Suma asegurada**

El art. 7.1 CRC 1992 dispone que seguro o garantía financiera debe cubrir el importe a que asciendan los límites de responsabilidad por contaminación marítima de hidrocarburos previstos en el propio art. 5.1 del mismo convenio. El asegurador o garante puede ofrecer una suma asegurada o garantizada más alta, pero no más baja<sup>325</sup>.

En siniestros que no tengan carácter catastrófico y que no supere tales límites de indemnización, procede la satisfacción íntegra de los daños, al no ser créditos sujetos a limitación conforme al art. 3.b Convenio LLMC 1976/1996. En los siniestros de gran importancia, muy probablemente el límite de indemnización del CRC 1992 será insuficiente y, hasta dicho límite, habrá de procederse al reparto de la indemnización entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas (art. 5.4 CRC 1992).

### **2º. Actualización de límites de responsabilidad**

El CRC 1992 incluye una técnica de actualización de los límites de responsabilidad mediante acuerdos adoptados en el seno del Comité Jurídico de la OMI<sup>326</sup>. El preámbulo del RD 1892/2004, de ejecución del CRC 1992 en España, señala que este nuevo sistema de enmienda confiere un carácter temporal a las cuantías de los límites de responsabilidad, que aconseja que las normas de derecho interno no establezcan una cuantificación del límite de responsabilidad y efectúen una remisión al límite de responsabilidad que corresponda en función del tonelaje del buque, de acuerdo con el CRC 1992. En su articulado, el art. 6.1 RD 1892/2004

<sup>325</sup> Con respecto al CRC 1969, el CRC 1992 aumenta los límites de responsabilidad de los que goza el propietario del buque causante de la contaminación por hidrocarburos.

<sup>326</sup> Por ejemplo, el preámbulo del RD 1892/2004 señala que la primera enmienda, que ha elevado los límites aproximadamente en un 50%, fue adoptada por tal Comité en su 82ª período de sesiones, mediante la Resolución LEG.1(82), aprobada el 18 de octubre de 2000, y publicada en el *BOE*, de 3 de octubre de 2002.

indica que “*el seguro o la garantía financiera cubrirán la responsabilidad civil del propietario del buque en la forma, condiciones y por la cuantía, en derechos especiales de giro y de acuerdo con el arqueo del buque, que resulten a tenor de lo establecido en el CRC 1992*”. Habrá, por tanto, que atender al tenor literal del CRC 1992 para conocer los límites de responsabilidad del propietario del buque. Además, el mismo art. 6.1 RD 1892/2004 se somete al sistema de enmienda previsto en el Protocolo de 1992 al CRC 1969, cuando señala que “*el límite de la cobertura del seguro o de la garantía financiera será en cada momento el que se encuentre vigente, para lo cual se tendrán en cuenta las enmiendas de las cuantías de limitación que puedan adoptarse por resolución del Comité Legal de la OMI, por aplicación del procedimiento de enmienda establecido en el art. 12.ter de cláusulas finales del CRC 1992*”<sup>327</sup>.

Las enmiendas de 2002, en vigor desde el 1 de noviembre de 2003, supusieron el aumento de los límites del tenor original del Protocolo de 1992 al CRC 1969 en un 50%. Así, en enero de 2016, el propietario del buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda con arreglo al CRC 1992, respecto de cada suceso, a una cuantía que se calcula según el arqueo (capacidad en términos de volumen) de cada buque, en los siguientes términos:

- 1º. La indemnización no superará las 4.510.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 toneladas. En otras palabras, el techo de la indemnización para estos buques es de unos 5,5 millones de euros, tras equiparar la unidad de cuenta al DEG del Fondo Monetario Internacional (según el art. 5.9.a CRC 1992), y teniendo en cuenta su valor actual de unos 1,2 euros por DEG.
- 2º. Para buques cuyo arqueo exceda de 5.000 toneladas, por cada tonelada adicional se *sumarán* 631 unidades de cuenta a la cantidad arriba mencionada. Por tanto, habrá que completar los arriba mencionados 4.510.000 DEGs con otros DEGs por tonelada adicional. En todo caso, el techo de la indemnización total no excederá en ningún caso de 89.770.000 unidades de cuenta (unos 108 millones de euros). El asegurador o fiador del propietario del buque de grandes buques

---

<sup>327</sup> El art. 6.2 RD 1892/2004 añade que el arqueo de buques será el arqueo bruto calculado conforme a las reglas relativas a la determinación del arqueo que figuran en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969.

habrá de ofrecer esta suma asegurada o garantizada. En cambio, si son buques de menor tamaño, la suma asegurada o garantizada será inferior.

### **3º. Fondo de limitación**

Para beneficiarse de la limitación del CRC 1992, el propietario tendrá que constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal de cualquiera de los Estados parte que se haya interpuesto o pudiera interponerse una acción de reclamación (art. 5.3). El fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas (art. 5.4).

El propietario del buque no podrá limitar su responsabilidad en el caso hipotético de su dolo o dolo eventual (art. 5.2 CRC 1992). *A sensu contrario*, el propietario del buque no pierde este derecho en caso de dolo de sus empleados o tripulantes. En todo caso, el asegurador responde hasta la suma asegurada, como máximo.

### **4º. Los contactos TOPIA y STOPIA 2006**

Los límites de indemnización previstos en el CRC 1992 no son suficientes para hacer frente a los siniestros importantes de contaminación por hidrocarburos<sup>328</sup>. La existencia de fondos de indemnización adicionales, creados a partir de las contribuciones de la industria petrolera, no evita preguntarse si la industria armadora de buques petroleros y sus aseguradores, de forma preponderante los clubes P&I del Grupo Internacional, están asumiendo realmente el riesgo vinculado al transporte marítimo de dichas mercancías. La prueba de la capacidad potencial económica de este sector lo ofrecen los acuerdos voluntarios TOPIA y STOPIA, por los cuales los propietarios de buques petroleros y sus clubes P&I se comprometen a abonar una parte adicional de lo abonado por los fondos<sup>329</sup>.

<sup>328</sup> Basta citar el "Prestige", donde el club P&I depositó un fondo de limitación conforme a los límites del CRC 1992 de unos 22 millones de dólares, cuando el Tribunal Supremo en 2016 le condenó hasta el límite de la suma asegurada en 1.000 millones. Los daños son mucho mayores, pero el club P&I se beneficia de la suma asegurada (art. 117 Código Penal).

<sup>329</sup> Así, FAURE, M. y WANG, H., "Financial caps for oil pollution damage: a historical mistake", en *Marine Policy*, núm. 32, 2008, p. 599, y NESTEROWICZ, M. A., "An economic analysis of compensatino for oil pollution damage: recent developments in respect of internacional oil pollution

Los armadores de pequeños buques petroleros de 29.548 toneladas de arqueo o menos que estén inscritos en algún club P&I del Grupo Internacional y reasegurados por el “*Pooling Agreement*” forman parte, salvo que otra cosa se pacte, del denominado “*Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006*” (STOPIA 2006). En su virtud, el propietario del buque se compromete al pago del límite de indemnización del CRC 1992, incrementado en 20 millones de DEGs por siniestro. El Club puede emitir un certificado que garantice el pago de esta cuantía<sup>330</sup>. El beneficiario del pago son los Fondos de 1992 y al Fondo Complementario, que en virtud de este contrato podrían reclamar una parte de la compensación abonada por encima de los límites del CRC 1992<sup>331</sup>.

“*The Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006*” (TOPIA 2006) es otro acuerdo voluntario, que aplica a todos los buques inscritos en uno de los Clubs P&I del Grupo Internacional y reasegurados en el “*Pooling Agreement*” del Grupo. En su virtud, el Fondo Complementario sería indemnizado en el 50% de las cantidades abonadas en compensación relacionada con petroleros parte de este contrato.

#### **19.10. El documento probatorio de la cobertura aseguradora. La tarjeta azul de los clubes P&I conforme se dispone de un seguro acorde con CRC 1992. Insuficiencia para comerciar en Estados Unidos de Norteamérica**

El art. 4.3 RD 1892/2004 establece que el seguro “*podrá formalizarse bien mediante una póliza específica, bien como una cobertura más de las pólizas que tengan suscritas los propietarios de los buques para cubrir su responsabilidad y otros riesgos*”. La Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de 3 de noviembre de 2008 admite la posibilidad de que el propietario acredite la existencia de un seguro

---

compensation funds”, en *J.M.L.C.*, vol. 37, núm. 4, octubre 2006, p. 562, quien señala que un informe realizado por los Fondos en 2004 revelaba que la industria petrolera, a través de los fondos, soportaría el 68% de la carga financiera en el Fondo Complementario. El Grupo Internacional de Clubs P&I insistió en la innecesidad de revisar los límites del CRC 1992 y apostó por incrementar la participación de la industria de buques petroleros en condiciones voluntarias, de ahí surgen los contratos TOPIA y STOPIA.

<sup>330</sup> En THE LONDON, regla 9.15.1.5 (reglas 2015).

<sup>331</sup> En <http://www.iopcfunds.org/about-us/legal-framework/stopia-2006-and-topia-2006/> (consultado el 16 de febrero de 2016).

o garantía mediante un certificado del asegurador o garante o, si es un club P&I del Grupo Internacional, mediante la tarjeta azul.

Las reglas del seguro P&I de los clubes P&I del Grupo Internacional disponen que el club P&I queda obligado a emitir el certificado exigido por los Estados parte del CRC 1969 o del CRC 1992. Conocido como tarjeta azul ("*blue card*"), este documento suele contener el nombre del buque, el número de registro OMI, el puerto de matrícula, así como el nombre y dirección del propietario y el período de cobertura. Contiene también la declaración y firma del representante legal del Club P&I conforme certifica la vigencia de un seguro suficiente sobre dicho buque para cubrir las responsabilidades nacidas de la contaminación marítima por hidrocarburos según lo preceptuado en el CRC 1992 o en el CRC 1969<sup>332</sup>.

Los buques abanderados en Estados contratantes del CRC 1969 que no han ratificado el Protocolo de 1992 plantean una especial problemática. El seguro o garantía financiera satisface los límites de indemnización dispuestos en el CRC 1969, pero no los del CRC 1992, que son naturalmente más elevados. Para aclarar la cuestión, el Comité Legal de la OMI, mediante Circular de 27 de abril de 1998, sobre "Certificados de seguro CRC<sup>333</sup>", señaló que los buques dotados de certificados CRC 1969 deben obtener, adicionalmente, un certificado emitido por un Estado contratante del CRC 1992, para asegurarse que podrán comerciar libremente en los territorios de los Estados parte de este Convenio. El Comité recomienda también que los Estados contratantes del CRC 1969 acepten certificados emitidos por los Estados contratantes del CRC 1992. Como los límites de indemnización son superiores, el problema no se plantea. Además, el Comité Legal de la OMI valoró positivamente la declaración del Grupo Internacional de Clubs P&I conforme cuando el propietario disponga de un seguro P&I que cubra los límites de indemnización del CRC 1992, sin necesidad de declaración adicional, también se cubren los límites dispuestos en el CRC 1969.

En cambio, la tarjeta azul emitida por un club P&I conforme a las exigencias del CRC 1992 no es suficiente para que el buque comercie con los Estados Unidos de

---

<sup>332</sup> Vid TIRADO SUÁREZ, F. J., "Seminario internacional sobre seguros marítimos", en *R.E.S.*, núm. 24, 1980, p. 477 y ss. y VINCENZINI, E., "Profilo...", *op. cit.* p. 981.

<sup>333</sup> Vid [www.imo.org](http://www.imo.org).

Norteamérica. Especial referencia merecen en la mayoría de las reglas de los Clubs P&I del Grupo Internacional la *Oil Pollution Act 1990* y los riesgos de contaminación por hidrocarburos en aguas norteamericanas. Las reglas de seguro de los Clubs P&I del Grupo Internacional disponen que se ofrece cobertura de los buques que pueden quedar sujetos a multas, responsabilidades y gastos por siniestros a los que sea de aplicación la citada Ley. Sin embargo, las indemnizaciones dispuestas en la OPA 1990 son de mayor importe en comparación con las del CRC 1992<sup>334</sup>. Por ello, el armador asegurado por el club P&I queda normalmente obligado a informar si el buque inscrito visitará o no aguas norteamericanas y, si es así y el Club acepta el riesgo<sup>335</sup>, deberá pagar un complemento adicional a la prima o cuota ordinaria. Si no se cumplen estas condiciones, el Club P&I se reserva el derecho a negar la cobertura aseguradora<sup>336</sup>. Si el asegurado pierde el derecho a limitar su responsabilidad por no cumplir la actuación prevista en la propia Ley (avisar del incidente, cooperar y cumplir las órdenes de las autoridades) algunos Clubs P&I prevén expresamente esta posibilidad y fijan como límite de responsabilidad del asegurador 1.000 millones de dólares (“1 billion”)<sup>337</sup>. Esta suma coincide con el presupuesto de la *Oil Spill Liability Trust Fund* (OSLTF), que dispone de derechos para gastar hasta un billón de dólares norteamericanos, que en caso de perder la limitación de responsabilidad, podrían ser exigidos al armador.

En fin, resulta dudoso si la industria aseguradora de riesgos marítimos podría o no hacer frente a la difusión mundial del sistema jurídico impuesto unilateralmente por la OPA norteamericana.

---

<sup>334</sup> LITTLE, G. y HAMILTON, J., “Compensation for catastrophic oil spills: a transatlantic comparison”, en *L.M.L.C.Q.*, 1997, p. 396.

<sup>335</sup> REMOND-GOUILLOUD, M., “Marées noires: les Etats-Unis à l’assaut (l’Oil Pollution Act 1990)”, en *D.M.F.*, núm. 506, junio 1991, pp. 349-350, indica que los Estados Unidos son una zona de alto riesgo para los buques petroleros, pues los Clubs P&I excluyen librar los certificados de seguro para viajes que supongan una escala en puertos estadounidenses, de modo que los armadores se ven obligados a pagar una costosa cobertura adicional a título de complemento.

<sup>336</sup> Vid regla 9.15.1.5.3 de “THE LONDON” (reglas 2015) y reglas 14.2.2 y 14.4 de “SKULD” (reglas 2015). Así, también HAZELWOOD, S. J., *P&I Clubs. Law and Practice*, 2ª ed., Lloyd’s of London Press, London-Hong Kong, 1994, p. 203.

<sup>337</sup> Vid regla 11 de “THE LONDON” (reglas 2015).

**19.11. El certificado estatal que acredite la existencia y validez del seguro o garantía. Competencia exclusiva de certificación sobre buques matriculados en el propio Estado parte del CRC 1992. Posibilidad de certificar buques de Estados no parte. Falta de previsión de garantía estatal en caso de insolvencia o ilocalización del asegurador**

**1º. Certificado estatal que acredite la existencia y validez del seguro**

De acuerdo con el sistema del CRC 1992, no basta que el propietario del buque disponga de un seguro o garantía distinta del seguro que satisfaga las exigencias de este Convenio. Es preceptivo que un Estado parte del CRC 1992 expida *“un certificado que haga fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente con arreglo a las disposiciones de este Convenio”* (art. 7.2). El certificado estatal prueba, por tanto, la existencia y vigencia del seguro o garantía exigido por el CRC 1992. Cada Estado parte debe respetar las siguientes normas dispuestas en el art. 7 CRC 1992. Estas son de obligado cumplimiento, debiendo respetarlas el Estado parte en su actuación y en su eventual legislación nacional de desarrollo del CRC 1992.

El art. 7.6 CRC 1992 dice que *“a reserva de lo dispuesto en este artículo, el Estado de matrícula del buque fijará las condiciones de expedición y validez del certificado”*. La posibilidad de certificar la existencia y vigencia de seguro o garantía por buques matriculados en un Estado no parte fue, como se ha adelantado, una de las novedades principales del Protocolo de 1992 al CRC 1969. Con la reforma debe entenderse que cada Estado parte del CRC 1992 fija las condiciones de expedición y validez de los certificados que emite, tanto para sus propios buques, como para buques matriculados en Estados no parte. Por ejemplo, en España, el art. 8.3 RD 1892/2004 indica que el certificado *“podrá extenderse tanto para buques matriculados en España como para buques matriculados en un Estado no parte (del CRC 1992)”*. Por consiguiente, las autoridades españolas no expiden certificados a buques matriculados en Estados parte del CRC 1992 distintos de España. Tal competencia es de las autoridades del Estado parte del CRC, que ostenta en exclusiva esta función sobre los buques matriculados en ese Estado. Análogamente, los buques matriculados en España sólo pueden ser certificados conforme al CRC 1992 por las autoridades españolas.



El Estado parte ha de emitir el certificado “*después de comprobar que se han cumplido los requisitos del párrafo 1 de este artículo*” (art. 7.2). En concreto, el Estado parte del CRC 1992 debe verificar que el propietario del buque ha suscrito un seguro o garantía financiera, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el art. 5.1 CRC 1992, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este Convenio. El art. 6.1 RD 1892/2004 exige que el seguro o garantía cubra la responsabilidad civil del propietario en la forma, condiciones y cuantía que resulta del CRC 1992.

El certificado estatal “*será formalizado según el modelo que figura en el adjunto anexo del CRC 1992 y contendrá los siguientes particulares: a) nombre y puerto de matrícula del barco; b) nombre y lugar del establecimiento principal del propietario; c) tipo de garantía; d) nombre y lugar del establecimiento principal del asegurador y otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, lugar del establecimiento en donde se haya suscrito el seguro o garantía; y, e) plazo de validez del certificado que no deberá exceder la vigencia del seguro u otra garantía*” (art. 7.2 CRC 1992). El art. 8.3 RD 1892/2004 confirma que el certificado se ajustará al modelo uniforme anexo al CRC 1992, añadiendo que se archivará una copia del mismo en la Dirección General de la Marina Mercante cuando sea expedido a un buque matriculado en España. La Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de 3 de noviembre de 2008 aprueba el modelo de certificado estatal.

El plazo de validez del certificado estatal no debe exceder la vigencia del seguro o garantía que le sirve de base (art. 7.2 *in fine* CRC 1992). Es natural, pues de otro modo el Estado parte del CRC 1992 no cumpliría su obligación de atestiguar que siempre hay un seguro o garantía vigente. Por tanto, el certificado estatal da fe de que existe y está vigente el seguro o garantía hasta la fecha del propio seguro o garantía, no más allá.

En España, el art. 7.1 RD 1892/2004 impone que el seguro o garantía que sirve de base al certificado estatal “*será por un período de tiempo concreto no superior a un año y se entenderá siempre referida al horario de España*”. En la práctica, los seguros P&I son en principio contratados para una duración anual, lo que encaja en el requisito temporal que exige el art. 7.1 RD 1892/2004. Normalmente, según el uso de este mercado asegurador, los contratos se estipulan desde la entrada del buque en

el club con efectos hasta el 21 de febrero siguiente, contando la anualidad desde esa fecha y con el horario del domicilio o país de efectiva gestión del club, si bien con referencia uniforme a las 12:00 del tiempo medio de Greenwich (GMT). El RD 1892/2004 permite adaptarse a este uso, pues no exige que el seguro o garantía coincida con el año natural. Sin embargo, la tarjeta azul que emita el club P&I a favor de un determinado buque debe necesariamente disponer que la cobertura está referida al horario español. Dada la difusión en la práctica de las tarjetas azules de los clubes P&I, el grueso del trabajo administrativo de emisión y renovación de los certificados estatales conforme el buque petrolero cumple con el CRC 1992 es también por estas fechas. El club P&I ha de emitir a tiempo la tarjeta azul y las autoridades competentes del Estado parte han de verificar la existencia y vigencia del seguro a los efectos de emitir el certificado estatal exigido por el CRC 1992.

El art. 8.1 RD 1892/2004 dispone que el certificado acreditativo de la existencia del seguro o de la garantía financiera distinta del seguro se solicitará a la Dirección General de la Marina Mercante por los respectivos propietarios de buques o por las entidades aseguradoras que los cubran<sup>338</sup>. En el supuesto de existencia de coaseguro, la solicitud se realizará por la entidad abridora que ostente la representación de todas ellas.

A la solicitud se acompañará el documento acreditativo de la garantía financiera y debidamente cumplimentados que requiera la Dirección General de Marina Mercante o la autoridad supervisora correspondiente al propietario del propietario del buque, a la entidad o entidades aseguradoras (art. 8.2 RD 1892/2004). La Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de 3 de noviembre de 2008 adopta los formularios de solicitud y de modelo de certificado que acredita que el buque dispone del seguro o garantía exigidos por el CRC 1992. Alude expresamente a la presentación de la "carta azul" del club P&I del Grupo Internacional cuando el buque esté inscrito en uno de los clubes integrados en esta asociación.

---

<sup>338</sup> El tenor original del RD 1892/2004 atribuía esta emisión a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones. Además, su art. 8.2 RD 1892/2004 reproducía los términos de la Orden Ministerial de 4 de marzo de 1976, restringiendo la solicitud a la presentación de la tarjeta azul de los clubes P&I: "a la solicitud se acompañará el documento acreditativo del seguro (carta azul)". Al no existir un monopolio legal, la nueva redacción de este precepto ya suprime la referencia a la tarjeta azul.

El procedimiento se rige por la Ley 30/1992, en lo no previsto en el RD 1892/2009 (art. 8.6).

El certificado estatal será redactado en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma usado no es ni francés ni inglés, el texto incluirá una traducción a uno de esos idiomas (art. 7.3 CRC 1992). El certificado se llevará a bordo del buque y se depositará una copia ante las autoridades que tengan a su cargo el registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado contratante, ante las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado (art. 7.4 CRC 1992).

El art. 7.5 CRC 1992 añade que el seguro u otra garantía financiera no satisfará los requisitos de este artículo *“si pueden cesar sus efectos, por razones distintas del plazo de validez de seguro o garantía especificado en el certificado, antes de haber transcurrido tres meses desde la fecha en que se notifique su término a las autoridades a menos que el certificado haya sido devuelto a esas autoridades o un nuevo certificado haya sido expedido dentro de ese plazo”*. El art. 7.2 RD 1892/2004 remite al art. 7.5 CRC 1992. El art. 7.5 *in fine* CRC 1992 añade que las disposiciones precedentes *“se aplicarán igualmente a toda modificación que tenga por efecto alterar el seguro o garantía de modo que ya no satisfaga los términos”* del CRC 1992. El art. 7.3 RD reproduce esta exigencia.

Estos preceptos prevén la eventualidad de que el seguro o garantía base del certificado estatal se extinga anticipadamente o se varíen sus condiciones, de forma que ni en uno ni en otro caso el asegurador o garante cubran la responsabilidad del propietario de buque como prescribe el CRC 1992. La Ley impone que tales cambios no tendrán efecto antes de tres meses desde la fecha en que el cese de cobertura o las variaciones del contrato sean notificados a las autoridades. En este plazo, las autoridades administrativas han de dejar sin efecto el certificado estatal que han emitido a favor de un determinado buque. La finalidad es evitar la inseguridad jurídica que supone el certificado estatal que acredite la existencia y vigencia de un seguro o garantía ineficaz para cumplir con el CRC 1992. El art. 9 RD 1892/2004 imponen al propietario del buque, al asegurador o garante la obligación de comunicar inmediatamente a la autoridad expedidora cualquier circunstancia que produzca la extinción, la pérdida o la reducción de la eficacia del seguro o garantía

financiera durante la vigencia del certificado. Tan pronto como tenga conocimiento de ello, la autoridad expedidora procederá a la anulación y retirada de dicho certificado, comunicándolo a la Dirección General de la Marina Mercante, y, en su caso, publicará los oportunos avisos.

Si tal inseguridad no existe (porque se ha devuelto el certificado estatal o se ha emitido otro en base a otro seguro o garantía), el asegurador o garante no está obligado a esperar a la terminación de este plazo para que sea operativa el cese de cobertura o las variaciones en el seguro o garantía.

El propietario está obligado a devolver el correspondiente certificado a la autoridad expedidora de éste (art. 9.3 RD 1892/2004).

El art. 297 TRLEPMM (derogado art. 112 LPEMM) autoriza al Ministerio de Fomento a través de las Autoridades Portuarias y las Capitanía Marítimas a visitar, inspeccionar, condicionar el fondo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que se encuentren en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino. El 307.4.b TRLEPMM (derogado art. 115.4.b LPEMM) señala que el incumplimiento de las normas especiales sobre seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes se considera una infracción grave relativa a la contaminación del medio marino.

El Real Decreto 1892/2004 declara prohibida la navegación a todo buque español al que el Convenio sea aplicable si carece de seguro o garantía (art. 1.2). La prohibición es extensiva a los buques extranjeros que, transportando más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento, carezcan de seguro o garantía y pretendan entrar o salir de puertos o terminales españoles (art. 1.3). Las Capitanías Marítimas podrán exigir la presentación del mencionado certificado al realizar el despacho de entrada o de salida de los buques y, además de incoar el correspondiente expediente sancionador conforme a la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante (actual TRLEPMM), podrán ordenar la inmovilización y cuantas medidas sean precisas para evitar cualquier derrame de

los buques infractores que incumplan estas obligaciones (art. 1.4 RD 1892/2004 y art. 1 OM 24 de febrero de 1977).

El art. 1.4 RD 1892/2004<sup>339</sup> dispone que las Capitanías Marítimas podrán incoar el correspondiente expediente sancionador de acuerdo con la LPEMM (actual TRLPMM), ordenar la inmovilización y cuantas medidas sean precisas para evitar cualquier derrame de los buques infractores que incumplan las obligaciones<sup>340</sup>.

## **2º. Posible responsabilidad estatal en caso de insuficiencia del seguro**

El certificado estatal del CRC 1969 está inspirado en el Convenio de Bruselas sobre responsabilidad de los propietarios de buques nucleares de 25 de mayo de 1962, si bien, a diferencia de este convenio, que nunca entró en vigor, el CRC 1969 no recogió norma alguna que pueda interpretarse que el Estado parte que certifica la existencia del seguro o garantía para cada buque petrolero responde de la solvencia del asegurador o garante<sup>341</sup>.

El Protocolo de 1992 al CRC 1969 tampoco introduce una norma que reconozca la responsabilidad directa o subsidiaria del Estado emisor del certificado CRC 1992, ni creemos que su tenor permita deducir tal responsabilidad. Por un lado, el art. 7.2 CRC 1969 atribuye al certificado administrativo únicamente la función de dar fe de la “existencia” del seguro o garantía financiera. El art. 7.2 CRC 1992 limita la eficacia del certificado administrativo a la supervisión de la “plena vigencia” del seguro u otra garantía financiera. Por otro lado, el texto en original francés del art. 7.7 CRC 1969 puede plantear dudas sobre la intención: “*les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d’un Etat contractant sont reconnus par d’autres Etats*

<sup>339</sup> Al igual que el art. 1 de la derogada Orden del Ministerio de Comercio de 24 de febrero de 1977, dictada en ejecución del CRC 1969 (BOE., núm. 58, de 9 de marzo de 1977).

<sup>340</sup> Por ejemplo, *vid* STS, Sala de lo Contencioso, de 15 de febrero de 2012 (Cendoj 28079130 052013100044), de multa administrativa al propietario de un buque petrolero por un importe de 180.000 euros por contaminación de hidrocarburos. También STS, Sala de lo Contencioso, de 8 de marzo de 2012 (Cendoj 28079130052012100157), en este caso de contaminación de hidrocarburos procedente de combustible durante su suministro en la Ría de Vigo. La multa se impone solidariamente al propietario del buque, al capitán y a la compañía aseguradora.

<sup>341</sup> RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación...*, *op. cit.*, p. 138, interpreta así que el Estado que emite el certificado no se hace responsable de la solvencia del asegurador o de la seriedad de la garantía financiera.

*contratants*". El texto español publicado en el Boletín Oficial del Estado indica que "los certificados expedidos o visados bajo la responsabilidad de un Estado contratante serán aceptados por otros Estados contratantes". Con el CRC 1992 se suprime el concepto "responsabilidad" y se introduce el término "autoridad". Así, el art. 7.7 CRC 1992 dispone en su versión inglesa que "certificates issued or certified under the authority of a contracting state shall be accepted by other contracting states", que se traduce al español por "los certificados expedidos o refrendados con la autoridad conferida por un Estado contratante serán aceptados por los otros Estados contratantes". Finalmente, un Estado contratante puede en cualquier momento pedir al Estado que haya expedido o refrendado el certificado la celebración de consultas si estima que el asegurador o el fiador nombrado en el certificado no tiene solvencia suficiente para cumplir las obligaciones impuestas en el Convenio (art. 7.5 CRC 1992). No realizando esta llamada a consultas en tiempo oportuno, puede entenderse que acepta también el riesgo de insolvencia del asegurador o garante.

#### **19.12. Previsión de acción directa en el CRC 1992. Jurisdicción competente. Excepciones oponibles. El caso "Prestige"**

El CRC 1992 refuerza la protección de los perjudicados por la contaminación marítima a través de la sanción legal de la denominada "acción directa" frente al asegurador o el garante o fiador. En concreto, el art. 7.8 CRC 1992 indica que "podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación".

El art. 8 CRC 1992 dispone que "los derechos de indemnización previstos en el CRC 1992 prescriben si la acción intentada en virtud del mismo no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño. Sin embargo, no podrá interponerse ninguna acción después de transcurridos seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño". Se trata de un período de prescripción ("prescribirán"), que admite interrupción, a diferencia de la caducidad. No obstante, esta interrupción no puede alargarse indefinidamente, pues pasados seis años desde el siniestro que causó el daño la acción ya no es posible. El art. 8 *in fine* CRC 1992 añade que "cuando este siniestro consista en una serie de acontecimientos, el plazo de seis años se

*contará desde la fecha del primer acontecimiento*". Siniestro es definido como *"todo acontecimiento o serie de acontecimientos, cuyo origen sea el mismo, que cause daños por contaminación"* (art. 1.8 CRC 1992). El propietario del buque y, en caso de acción directa, el asegurador o garante, pueden beneficiarse de este límite temporal de responsabilidad.

En caso de acción directa, el asegurador o garante tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario del buque petrolero que concorra con él en el procedimiento (art. 7.8 *in fine* CRC 1992).

El art. 9 CRC 1992 intenta resolver el complicado tema de la jurisdicción competente para conocer de las acciones de reclamación contra el propietario del buque y/o su asegurador o garante. En particular, *"cuando en un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido mar territorial, o en la zona económica exclusiva o análoga, de uno o más Estados parte del CRC 1992, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar la contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados contratantes"* (art. 9.1 CRC 1992). De esta manera, se intentan acotar al máximo los posibles tribunales competentes que lo sean para conocer de las reclamaciones en base a un "criterio territorial". El tribunal que se declare competente para conocer de acciones derivadas del CRC 1992 ha de fundamentarla en haber ocurrido los daños por contaminación dentro de su jurisdicción. Este sistema no evita que si se han producido daños en varias partes de un mismo Estado o en dos o más Estados diferentes, pueda haber una pluralidad de tribunales competentes para conocer y resolver de las acciones de reclamación en base al CRC 1992. El art. 10 CRC 1992 dispone el general reconocimiento de resoluciones judiciales entre Estados parte. En todo caso, el propietario del buque no ha de constituir un fondo en todos los tribunales que se declaren competentes para resolver. Basta que lo haga ante un tribunal de cualquiera de los Estados parte en que se interponga la acción, en cuyo caso *"los tribunales del Estado en que esté consignado el fondo serán los únicos competentes para pronunciarse sobre toda cuestión relativa al prorrateo o distribución del fondo"*.

El desastre producido por el naufragio del buque "Prestige" ha puesto en evidencia algunos inconvenientes vinculados a la acción directa frente al Club P&I al amparo

del CRC 1992. Por ejemplo, el auto del Juzgado núm. 5 de Primera Instancia de Vizcaya, de 14 de febrero de 2004<sup>342</sup>, versaba sobre una reclamación de cantidad por daños padecidos en la playa de Sopelana (Vizcaya) en la tabla de surf del demandante, que resultó manchada por fuel atribuido al derrame de dicho buque. El Juzgado no admitió la demanda por entender que el Club P&I presuntamente asegurador del buque no podía ser emplazado en el domicilio del consignatario del buque. Unos días después, con fecha de 23 de febrero de 2004<sup>343</sup>, el Juzgado núm. 8 de Primera Instancia de Vizcaya resolvió mediante sentencia una reclamación similar. Sin embargo, a diferencia del caso anterior, se declaró competente para conocer de la acción directa frente al Club P&I aceptando el emplazamiento realizado en el domicilio del consignatario del buque. Respecto al fondo del asunto, señaló que la demandante no había probado que el demandado fuese la aseguradora de responsabilidad civil, por lo que desestimó la pretensión del demandante.

En cuanto a las excepciones oponibles por el asegurador o garante:

1ª. El art. 7.8 CRC 1992 establece que si el propietario del buque no tiene derecho a limitar su responsabilidad en caso de dolo<sup>344</sup>, el asegurador o el garante podrán valerse igualmente de los límites de responsabilidad que prescribe el art. 5.1 CRC 1992. Es una cuestión introducida por el Protocolo de 1992 al CRC 1969. En este sentido, una de las cláusulas habituales en las reglas de los Clubs P&I es la de “limitación de responsabilidad”, según la cual bajo ninguna circunstancia el club será responsable por una suma que exceda de los límites de responsabilidad que jurídicamente correspondan al asegurado y no habrá reembolsos por una cantidad mayor<sup>345</sup>.

2ª. El art. 7.8 CRC 1992 añade que el asegurador o el garante podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de la quiebra o liquidación de bienes

---

<sup>342</sup> AC 2004/823.

<sup>343</sup> AC 2004/109.

<sup>344</sup> Por ejemplo, en casos emblemáticos como el “Prestige”, resuelto por sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, de 14 de enero de 2016, y el “Erika”, resuelto por sentencia de la *Cour de Cassation, Chambre Criminelle*, de 25 de septiembre de 2012, en *Dir.Mar.*, fasc. IV, octubre-diciembre 2012, pp. 1269 y ss., se priva al propietario del buque de la limitación por “temeridad”.

<sup>345</sup> *Vid* regla 32.1.1 “SKULD” (reglas 2015), regla 11.1 “THE LONDON” (reglas 2015), regla 37.1 “THE JAPAN” (reglas 2016).



del propietario) que pudiera oponer el mismo propietario. Además, el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario. No obstante, el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en un proceso entablado por el propietario del buque contra él. Por ejemplo, la regla de pago previo de las reglas de los clubes P&I. Tampoco podrá oponer la remisión en el contrato de seguro o garantía a un ordenamiento jurídico que no reconozca en general la acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil de riesgos marítimos, como el Derecho inglés. En virtud de la ratificación del CRC 1969 o del CRC 1992, en materia de contaminación marítima se introduce una excepción normativa preferente a la estipulación contractual en el contrato de seguro o garantía.

### **19.13. Abono de indemnizaciones por el Fondo de 1992 en caso de insolvencia del asegurador o garante**

El Fondo de 1992 debe indemnizar a toda víctima de un daño por contaminación de hidrocarburos incluido en su ámbito de aplicación si la víctima no ha obtenido una compensación plena y adecuada del propietario del buque causante del siniestro o de su fiador o asegurador por alguna de las razones previstas en el art. 4.1 Convenio Fondo 1992. Son los siguientes supuestos:

- 1ª. Cuando de los daños ocasionados no nazca responsabilidad a cargo del propietario del buque o su garante de conformidad con el CRC 1992 (art. 4.1.a CF 1992). En concreto, no puede imputarse responsabilidad alguna al propietario del buque (o su garante) si prueba que los daños por contaminación: a) resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección<sup>346</sup> o de un fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible; o, b) fue totalmente causada por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños; o, c) fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función (art. 3.2 CRC 1992).

---

<sup>346</sup> Como veremos a continuación, los Fondos tampoco contraen ninguna obligación de indemnizar en caso de daños atribuibles a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección (art. 4.2.a CF 1992).

- 2ª. Cuando, aunque el propietario del buque sí sea responsable del daño conforme al CRC 1992, éste resulte financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera no cubra las reclamaciones o sea insuficiente para satisfacerlas. El propietario será considerado financieramente insolvente para dar cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera será considerada insuficiente si la persona que ha sufrido los daños no ha podido obtener como reparación la cuantía íntegra de la indemnización a que tenga derecho en virtud del CRC 1992, después de haber tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que disponga (art. 4.1.b CF 1992).
- 3ª. Cuando el daño excede los límites de responsabilidad del propietario del buque establecidos en CRC 1992 (art. 4.1.c Convenio del Fondo 1992)<sup>347</sup>. Si y solo si las demandas de indemnización reconocidas superan en cuantía los límites previstos en el CRC 1992, procede la indemnización a cargo del Fondo de 1992. Es importante destacar que en este cálculo computan como daños por contaminación (arts. 5.8 CRC 1992 y el art. 4.1 *in fine* Convenio del Fondo 1992), los gastos o sacrificios razonables incurridos por el mismo propietario de forma voluntaria para evitar o reducir una contaminación, que goza de su derecho a resarcimiento con la misma preferencia que las demás reclamaciones.

Cualquiera de estas tres hipótesis puestas como condición para que nazca la obligación de indemnizar a cargo de los Fondos puede ser controvertida, hasta el punto de necesitar un procedimiento judicial previo. Por ejemplo, decidir la exoneración del propietario del buque por una fuerza mayor o dolo de tercero supone delimitar qué ha ocurrido y, en última instancia, si no hay acuerdo, ello es una decisión del tribunal o tribunales competentes. Lo mismo ocurre con la supuesta insolvencia del propietario del buque o de su fiador, que no se presume y que obliga a que el juez tase los daños y averigüe si pueden o no asumir su pago. Incluso en el caso más habitual en que el propietario del buque dispone de un seguro P&I que le cubre este tipo de daños por contaminación de hidrocarburos hasta una suma determinada<sup>348</sup>,

---

<sup>347</sup> El artículo añade "o en los términos de cualquier otro Convenio internacional en vigor o abierto para la firma, ratificación o adhesión en la fecha del Convenio del Fondo 1992". La referencia a otro Convenio distinto parece haber resultado superflua.

<sup>348</sup> *Vid* los casos "Pontoon 300" (Emiratos Árabes Unidos, 7 de enero de 1998), "Dolly" (Caribe, 5 de noviembre de 1999), "Al Jaziah 1" (Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000), "Zeinab"

si no hay acuerdo, resultará necesario una tasación que determine que los daños son superiores al límite del CRC. Asimismo, no basta que alguno de estos hechos sea declarado, pues si hay controversia, el Fondo de 1992 sólo está obligado a atender una reclamación cuando la legitimidad de la misma haya sido establecida mediante una sentencia o laudo firme en su contra (art. 8 CF 1992).

En la práctica, el Fondo de 1992 suele resarcir los daños sin acción judicial, a través de transacciones con los afectados, obviando de esta manera el periplo procesal y agilizando el resarcimiento, aun sin sentencia o laudo de condena<sup>349</sup>. En este punto, debe destacarse la cooperación entre los Fondos y los Clubs de Protección e Indemnización de los propietarios y armadores de buques, formalizada, desde 1980, en el "Memorando de Entendimiento" acordado por el Grupo Internacional de P&I, la *International Tanker Owners Pollution Federation Limited* (ITOPF) y los Fondos, tras el siniestro del "Miya Maru nº 8" el 22 de marzo de 1979. En su virtud, los Fondos cooperan con el concreto Club P&I para evitar la duplicidad de esfuerzos y decisiones contradictorias, utilizando un equipo común de inspectores y peritos y negociando y pagando conjuntamente las reclamaciones<sup>350</sup>, incluso a través de la apertura de oficinas de reclamación, por ejemplo, en Lorient, en el siniestro del "Erika" o en La Coruña y Burdeos en el caso del "Prestige"<sup>351</sup>. Incluso cuando la aseguradora de responsabilidad civil del buque causante de la contaminación no forma parte del Grupo Internacional del P&I, el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 han podido en ocasiones seguir un sistema análogo, nombrando inspectores y peritos comunes para limpieza y valoración de daños<sup>352</sup>. Esta cooperación permite en muchas ocasiones llegar a un acuerdo entre el Club P&I y el Fondo sobre la cuantía de la

---

(Emiratos Árabes Unidos, 14 de abril de 2001, se sospecha que se trataba de una embarcación dedicada al contrabando de hidrocarburos), "Kyung Won" (República de Corea, 12 de septiembre de 2003), "Núm. 7 Kwang Min" (República de Corea, 24 de noviembre de 2005), entre otros siniestros publicados por los Fondos en sus informes anuales.

<sup>349</sup> MENSAH, T.: "The IOPC Funds. How it all started...", en *The IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents*, IOPC, Londres, 2003, pp. 45-50.

<sup>350</sup> REMOND-GOUILLOUD, M.: "Quel avenir pour les Conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noires", en *D.M.F.*, núm. 527, mayo 1993, p. 264.

<sup>351</sup> JACOBSSON, M.: "Le répartition des dommages de pollution marine et le rôle du FIPOL", en *D.M.F.*, núm. 488, noviembre 1980, pp. 625-626.

<sup>352</sup> Así fue aceptado en los casos "Victoriya", Federación rusa, 30 de agosto de 2003, por el Terra Nova P&I, como también por la Korean Shipping Association, en el caso "Buyang", Corea, 22 de abril de 2003, con la que se ha repetido la misma colaboración en otros siniestros posteriores.

responsabilidad a cargo del propietario del buque a efectos de distribución de los pagos a los afectados: el Club P&I, hasta el límite de responsabilidad previsto en el CRC 1992, mientras que el Fondo de 1992 abona la parte de daños o gastos por encima de esa cifra y sin superar naturalmente su propio límite previsto en el Convenio del Fondo 1992. La decisión de esta liquidación amistosa es competencia del Director del Fondo de 1992 o en la persona en quien delegue, quedando a decisión de la Asamblea o del Comité ejecutivo en los casos más complicados o de mayor cuantía<sup>353</sup>.

El art. 4.6 CF 1992 autoriza expresamente a la Asamblea del Fondo a acordar, en casos excepcionales, el pago de la indemnización, incluso cuando el propietario del buque no ha establecido un fondo de limitación. Así, cuando sea necesaria una respuesta rápida y no sea conveniente esperar a concluir un proceso judicial, el Fondo de 1992 puede comenzar a realizar pagos a los afectados. Se evita así que los afectados tengan que agotar la vía judicial contra el propietario del buque o su asegurador<sup>354</sup>. En esta línea, la Asamblea puede establecer las condiciones para efectuar pagos provisionales, a fin de que las víctimas sean indemnizadas a la mayor rapidez posible (art. 18.7 Convenio del Fondo 1992). En su desarrollo, el reglamento interior del Fondo de 1992 fija que cuando el director tenga la seguridad con respecto a un

---

<sup>353</sup> El reglamento interior aprobado por la Asamblea del Fondo de 1992 prevé que si el director estima que el coste total para el Fondo de 1992 de liquidar todas las reclamaciones que se deriven de un siniestro no excederá probablemente de 2,5 millones de derechos especiales de giro, podrá efectuar la transacción; en cambio, requerirá la autorización de la Asamblea si es por cuantía superior (arts. 29.2.e Convenio del Fondo 1992 y 7.4 y 5 del reglamento interior del Fondo de 1992). El Director podrá autorizar a otro funcionario u otros funcionarios a liquidar y pagar definitiva o parcialmente reclamaciones o a efectuar pagos provisionales (art. 7.13).

<sup>354</sup> En el caso "Zeinab" (Emiratos Árabes Unidos, 14 de abril de 2000), los Fondos de 1971 y de 1992 acordaron liquidar las reclamaciones amistosamente con los afectados ante la evidente insolvencia del propietario del buque. En el siniestro del buque "Al Jaziah 1" (Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000), al presentar la acción de recobro ante el propietario del buque, éste argumentó que el Fondo de 1971 no estaba obligado a pagar porque los afectados no habían agotado los recursos judiciales contra el propietario y también porque la legislación de los Emiratos Árabes Unidos exigía una solución judicial para que una parte adquiriera los derechos subrogados para iniciar un procedimiento contra un tercero. El Fondo de 1971 señaló que había pagado porque no había indicios de que el propietario pagase la indemnización y que la subrogación de los derechos de los demandantes se basaba en el artículo 9 del Convenio del Fondo de 1971 y no en la legislación de los Emiratos Árabes Unidos. En el caso "Prestige", el fondo de limitación depositado ante el Juzgado de Concurbiión por el Club P&I del buque no ha podido todavía ser objeto de disposición y, en cambio, el Fondo de 1992 ya ha adelantado una parte de las indemnizaciones.

sinietro de que el Fondo será responsable en virtud del Convenio del Fondo 1992 de pagar indemnizaciones, podrá realizar pagos provisionales para mitigar indebidas dificultades financieras, si bien los pagos provisionales no podrán exceder de más de 6 millones de derechos especiales de giro, salvo que la Asamblea o el Comité ejecutivo, a instancia del director, admita sobrepasar este límites<sup>355</sup>.

Por su parte, el Fondo Complementario (FC), creado por el Protocolo de 2003, paga sólo las reclamaciones reconocidas por su Asamblea o por resoluciones firmes de un tribunal contra el propio Fondo Complementario (art. 1.8 y 4.4 Protocolo). Cuando la Asamblea del Fondo de 1992 haya considerado que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excede, o existe el riesgo de que exceda, de la cuantía total de la indemnización disponible en virtud del art. 4.4 Convenio del Fondo 1992 y a consecuencia de ello decida provisional o definitivamente que solamente se efectuarán pagos de una parte de la reclamación reconocida, la Asamblea del Fondo Complementario decidirá entonces si, y en qué medida, el Fondo Complementario ha de pagar la parte de toda reclamación reconocida no pagada en virtud del CRC 1992 y del Convenio del Fondo 1992 (art. 5 Protocolo).

## **20. CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE BUQUES NO PETROLEROS (CONVENIO BUNKERS 2001 Y RD 1795/2008)**

### **20.1. Régimen jurídico**

Para cualquier buque no petrolero con un tonelaje superior a 1.000, su propietario debe disponer de un seguro o garantía financiera que cumpla lo dispuesto en el Convenio Bunkers 2001<sup>356</sup>, el cual además reconoce una acción directa de tercero perjudicado frente al asegurador. En lo no regulado con carácter

---

<sup>355</sup> Art. 7.9 y 10 del reglamento interior del Fondo de 1992. El Convenio del Fondo de 1992 cita a la Asamblea, pero mantiene esta competencia delegada en general sobre el Comité ejecutivo.

<sup>356</sup> El instrumento de ratificación de España de 10 de noviembre de 2003 y el texto del Convenio se publican en el B.O.E., núm. 43, de 19 de febrero de 2008. En la doctrina, *vid* MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, N., "El Convenio combustibles y la limitación de responsabilidad", en GARCÍA PITA, J. L. (Dir.) y QUINTANS, M. R. y DIAZ DE LA ROSA, A., *Estudios de Derecho marítimo*, Gobierno de España – Ministerio de Ciencia e Innovación, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2012, pp. 839-861.

preferente en el Convenio Bunkers 2001, se aplica supletoriamente la LNM (arts. 391 y 464). Esta cobertura también se incluye en el seguro P&I de los clubes P&I del Grupo Internacional y en otros seguros P&I ofrecidos por el mercado alternativo.

El Real Decreto 1795/2008 regula el certificado estatal. Ha sido desarrollado por la citada Resolución de 3 de noviembre de 2008 de la Dirección General de la Marina Mercante, que establece un procedimiento común para obtener el certificado CRC 1992 y el certificado Bunkers 2001<sup>357</sup>.

## 20.2. Razones de la imposición del seguro obligatorio

El preámbulo del Convenio Bunkers recuerda que el CRC 1992 y el Convenio Fondo 1992 garantizan una indemnización a las personas que sufran daños debidos a contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos transportados como carga a granel por vía marítima. En cambio, el Convenio Bunkers 2001 asegura la indemnización de los daños causados por hidrocarburos resultante de todos los hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes, utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque y todo residuo de los mismos (art. 1.5 y 3). Se trata del combustible de buques no petroleros, pues los daños por combustible de buques petroleros siguen el régimen del CRC 1992 y el Convenio Fondo 1992.

El Convenio Bunkers 2001 llena así el vacío dejado por el CRC de 1992 con el fin de cubrir los daños por contaminación causada por el combustible de los no petroleros, que no serían compensados en virtud del CRC 1992<sup>358</sup>. El CRC 1992 es aplicable a cualquier fuga de combustible de un buque petrolero. En cambio, el Convenio Bunkers 2001 no se aplica a los daños por contaminación como se define en el CRC de 1992 (art. 4.1)<sup>359</sup>.

---

<sup>357</sup> El Comité Legal de la OMI discutió el desarrollo de un certificado de seguro obligatorio único para el CRC 1992 y el Convenio Bunkers 2001 para reducir las cargas administrativas, en particular para las inspecciones relacionadas con el control del Estado del puerto, pero concluyó que no sería práctico o factible (96ª sesión, de 5 a 9 de octubre de 2009)

<sup>358</sup> ABECASSIS, D. W., *The Law...*, *op. cit.*, p. 173 y HARE, J., "Compulsory insurance - A look at the IMO Conventions", en *Beacon*, 2 (192), 2008, p. 1.

<sup>359</sup> En [www.itopf.com](http://www.itopf.com) y ZHU, L., "Can the Bunkers...", *op. cit.*, p. 204 y HARE, J., "Compulsory ...", *op. cit.*, p. 1.

### 20.3. Persona obligada a asegurarse

El propietario del buque en el momento de producirse la fuga o descarga es el responsable de la contaminación por hidrocarburos procedentes de combustible (art. 3.1). A diferencia del CRC 1992 y su principio de canalización de responsabilidad, el término “propietario del buque” es amplio, pues incluye el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el operador del buque (art. 1.3)<sup>360</sup>. En caso de que más de una persona sea responsable, su responsabilidad será solidaria (art. 3.2).

En todo caso, el sujeto pasivo de la obligación de asegurarse, como el CRC, es el propietario del buque. El Convenio Bunkers 2001 establece que el propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1.000 y registrado en un Estado parte está obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera para cubrir su responsabilidad por contaminación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos para combustible del buque (art. 7.1). Si hay disociación entre propiedad y operación del buque, el seguro P&I del armador habría de cubrir la responsabilidad del propietario, si éste no tiene su seguro específico.

### 20.4. Buques en relación a los cuales debe asegurarse la responsabilidad

El Convenio Bunkers 2001 logra un avance significativo en el sistema de seguro obligatorio, extendiéndolo más allá del sector petrolero<sup>361</sup>. En comparación con el CRC 1992, una gran parte de los buques mercantes deben cumplir con este esquema de seguro o garantía obligatoria bajo el Convenio Bunkers 2001<sup>362</sup>. Con todo, muchos buques de cabotaje nacional están por debajo de 1.000 toneladas de registro bruto y no están obligados a mantener un seguro u otra garantía financiera. A pesar de ello, pueden causar daños considerables<sup>363</sup>.

<sup>360</sup> RØSÆG, E., “Compulsory...”, *op. cit.*, p. 12, destaca que el Convenio Bunkers 2001 supone un cambio sustancial con respecto a la canalización de responsabilidad de los CRC.

<sup>361</sup> HARE, J., “Compulsory ...”, *op. cit.*, p. 1.

<sup>362</sup> De acuerdo con HARE, J., “Compulsory ...”, *op. cit.*, p. 1, el número de buques que requerirían certificados estatales a partir del 20 de febrero de su entrada en vigor serían de más de 30.000.

<sup>363</sup> ZHU, L., “Can the Bunkers...”, *op. cit.*, pp. 210-212, WU, C., “Liability and Compensation for Bunker Pollution”, en *J.M.L.C.*, vol. 33, núm. 5, 2002, p. 565 y TSIMPLIS, M. N., “The Bunker...”, *op. cit.*, p. 94.

## **20.5. Coberturas que ha de comprender el seguro obligatorio**

El Convenio Bunkers 2001 se aplica al daño debido a contaminación resultante de fuga o descarga de hidrocarburos para combustible procedente de buque no petrolero, donde quiera que se produzca tal fuga o descarga, exclusivamente cuando el daño sea ocasionado en el territorio de los Estados parte, incluyendo el mar territorial y la zona económica exclusiva (art. 2.a). También es aplicable para indemnizar el coste de las medidas preventivas, dondequiera que se adopten, para evitar o reducir al mínimo tales daños (art. 2.b).

El propietario del buque, entendido en sentido amplio, puede exonerarse si prueba que los daños se debieron: a) a un acto de guerra o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; b) a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o; c) a la negligencia o acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de su función (art. 3.3). También se exonera el propietario del buque frente a la víctima si prueba que los daños se debieron a la acción u omisión dolosa o negligente de ésta (art. 3.4).

El Convenio Bunkers 2001 no se aplica a los daños ocasionados por contaminación que entren en el ámbito de aplicación del CRC 1992, ni a los que procedan de buques de guerra o de buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y se dediquen a servicios no comerciales del Gobierno (art. 4).

Si en el suceso participan dos o más buques, los propietarios serán solidariamente responsables respecto de los daños que no quepa atribuirse razonablemente a nadie por separado (art. 5).

## **20.6. Suma asegurada**

El Convenio Bunkers 2001 no afecta al derecho del propietario del buque y de su asegurador o fiador a limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el Convenio LLMC 1976/1996 (art.



7.1)<sup>364</sup>. Si rige este Convenio, el monto de la indemnización a pagar por el propietario responsable o su asegurador o garante depende del tonelaje del buque que causó la contaminación por hidrocarburos.

En septiembre de 2015, según publica la propia OMI, 52 Estados parte, que representan el 57,41% del tonelaje mercante mundial, son parte del Convenio LLMC 1976/1996. La delegación australiana en el Comité Jurídico de la OMI, en su 99ª sesión de 24 de abril de 2012, en nombre de 20 Estados parte del Protocolo de 1996, planteó el aumento de los límites de responsabilidad previstos en su artículo 6 de “límites generales”, para reclamaciones por muerte y lesiones personales (ap. 1º) y para otras reclamaciones (ap. 2º). Se fundaba en que habían pasado 16 años desde la aprobación del Protocolo de 1996. El análisis de las intervenciones en el Comité Jurídico revelan que hubo delegaciones favorables a aumentar los límites hasta el máximo que permite el Protocolo (no más de un 6% anual y hasta 3 veces los incluidos en el tenor literal) y otras optaban por aumentos más modestos. La experiencia previa de siniestros como los del buque “Server” y del buque “Full City” ha puesto de manifiesto, indica el Comité Jurídico, que los límites del Convenio LLMC 1976/1996 no son suficientes para compensar los daños causados por contaminación de hidrocarburos de combustibles. A la vista de este dato, la inflación y la experiencia acumulada, el Comité Legal adoptó una resolución (anexa a las actas de la sesión), por la que acordó aumentar los límites del art. 6 Convenio LLMC 1976/1996 en un 51%.

A diferencia de la contaminación por hidrocarburos de petroleros, si los límites del Convenio Bunkers 2001 no son suficientes para satisfacer a los perjudicados por el combustible de los buques, no hay opción de recurrir a fondos de indemnización, pues los mismos no están constituidos, al menos mediante una norma internacional.

---

<sup>364</sup> MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, N., “El Convenio combustibles...”, *op. cit.*, p. 848, indica que, como las acciones de indemnización han de ser presentada antes los tribunales de los Estados afectados, la referencia del art. 7.1 a la “legislación nacional” ha de entenderse a la ley nacional del Estado donde se produce el daño y no a la del Estado de abanderamiento que expide el certificado acreditativo del seguro o garantía financiera.

## **20.7. Documento acreditativo de la cobertura aseguradora y certificado estatal**

De acuerdo con la Resolución de 3 de noviembre de 2008 de la Dirección General de la Marina Mercante, el certificado Bunkers se emitirá a: a) los buques españoles con arqueo bruto superior a 1.000; b) Los buques extranjeros con arqueo bruto superior a 1000, que enarboles la bandera de un Estado no parte del Convenio Bunkers 2001, cuya propiedad o gestión náutica pertenece a las empresas navieras españolas; c) Los buques extranjeros con arqueo bruto superior a 1.000 y que pretendan entrar/salir de un puerto español o una instalación mar adentro situada en el mar territorial español (art. 2.3).

El solicitante del certificado estatal puede ser el propietario inscrito del buque u otra persona. Ha de acompañarse a la solicitud el certificado de los aseguradores conforme garantiza el seguro a que se refiere el art. 7 Convenio Bunkers 2001. Si como es habitual se trata de un club P&I integrado en el Grupo Internacional de Clubes P&I; el certificado del asegurador reviste la forma de “carta azul”, documento con el que los clubes denominan a estos certificados.

Una vez comprobada la solicitud y la documentación anexa, la Dirección General de la Marina Mercante emite un certificado de seguro o de otra garantía relativa a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de buques.

Como novedad respecto al CRC 1992, el Convenio Bunkers 2001 admite expresamente que un Estado parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado estatal. En todos los casos, el Estado parte garantizará plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerá a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación (art. 7.3). Por ejemplo, sería práctico si la organización reconocida fuera un club P&I con el fin de evitar a los armadores seguir el doble procedimiento ante el Club de P&I antes citado (para la obtención de la “tarjeta azul”) y luego ante el Estado parte (para la obtención del certificado oficial).

Asimismo, un Estado parte podrá notificar al Secretario General de la OMI que los buques no están obligados a llevar a bordo o presentar el certificado prescrito, al

entrar o salir de los puertos o de las instalaciones situada mar adentro. Ello a condición de que el Estado parte que emite el certificado requerido haya notificado al Secretario General que mantiene un registro de formato electrónico al que pueden acceder todos los Estados partes (art. 7.13).

Además, un Estado podrá, en el momento de la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión a este Convenio Bunkers 2001, o en cualquier momento posterior, declarar que este artículo sobre el seguro o garantía financiera obligatoria no se aplica a los buques que operen exclusivamente dentro del territorio de ese Estado, incluido el mar territorial (artículo 7.15).

El Convenio Bunkers 2001 añade el idioma español (a diferencia del CRC 1992) como uno de los posibles idiomas requeridos para ser utilizado por el certificado estatal. También permite que, cuando el Estado así lo decida, la lengua oficial del Estado se puede omitir (art. 7.4).

## **20.8. Reconocimiento de la acción directa**

El art. 7 del Convenio Bunkers 2001 exige un seguro obligatorio u otra garantía financiera al propietario inscrito del buque y reconoce la acción directa frente al asegurador o garante. El tenor es similar al art. 7 CRC de 1992, por lo que se remite a lo anteriormente dicho.

## V. COBERTURAS DE RIESGOS DE MUERTE Y LESIONES DE PASAJEROS (REGLAMENTO CE 392/2009, CONVENIO DE ATENAS 2002, DIRECTRICES OMI 2006)

### 21. LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS. LA PRÁCTICA DE CONTRATAR UN SEGURO P&I Y SU CONVERSIÓN EN UNA OBLIGACIÓN JURÍDICA EN EL CONVENIO DE ATENAS 2002 Y EL REGLAMENTO CE 392/2009

#### 1º. El seguro de los buques de pasaje

El transporte marítimo de pasajeros con ánimo de lucro suele realizarse principalmente a través de transbordadores o *ferrys* y buques de crucero, algunos de los cuales actualmente asumen tamaños que se han calificado de "gigantescos"<sup>365</sup>. Son precisamente estos últimos la razón que ha suscitado el consenso internacional entre Estados para imponer un seguro de responsabilidad civil en caso de muerte o lesiones de los pasajeros<sup>366</sup>. Normalmente, los armadores de los buques de crucero contratan de forma voluntaria un seguro P&I, al igual que los armadores de *ferrys*. Con el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 (en adelante, Convenio de Atenas 2002), esta práctica se convierte en obligatoria entre los Estados parte, debiendo disponer de seguros o garantías que cubran, al menos, los límites de indemnización previstos en esta norma, para riesgos marítimos y riesgos de guerra, incluido el terrorismo. La Unión Europea ha anticipado la aplicación del Convenio de Atenas 2002, tal y como ha sido modificado por las Directrices de la OMI de 2006 en materia de guerra y terrorismo, en todos los

---

<sup>365</sup> SAM LEFEBVRE, A., "Le gigantisme naval à l'épreuve de la sécurité dans le transport maritime de passagers", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, p. 339, indica que, de los 500 buques de cruceros que surcan las aguas mundiales, más de 150 tienen una capacidad superior a 2.000 pasajeros. Sólo en 2010, fueron entregados 12 nuevos buques y los astilleros preveían entregar 22 nuevos cruceros de "grandes dimensiones" hasta 2016. ARDILLON, H., "La fonction de capitaine à bord d'un navire de grande dimension", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, utiliza también el término "gigantismo" y no descarta que puedan existir en el futuro buques de crucero con 8.000 pasajeros, más 4.000 personas de dotación.

<sup>366</sup> Recuerda el consenso internacional para imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil a los buques petroleros, favorecido por el desastre medioambiental del buque "Torrey Canyon". En el ámbito de los buques de pasaje, ya han sucedido desastres como el "Titanic" y de algunos *ferrys* más modernamente.

Estados miembros de la Unión. Sean partes contratantes o no de dicho Convenio, el Reglamento CE 392/2009 impone su aplicación directa, al incorporar el Convenio de Atenas 2002 al acervo comunitario.

## 2º. Tipos de buques de pasaje

Desde un punto de vista técnico, el Convenio internacional de seguridad de la vida humana en el mar de 1974 y su Protocolo de 1988 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*, en adelante Convenio SOLAS) distingue el tipo general de buque de pasaje y los subtipos específicos del buque de transporte rodado y de la embarcación de alta velocidad.

- A. El tipo general de buque de pasaje ("*passengership*") es aquel "*que transporte a más de 12 pasajeros*" (regla 2.f del capítulo I del anexo de Disposiciones generales Convenio SOLAS). A su vez, entiende por "pasajero", toda persona que no sea: i) el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo; y ii) un niño de menos de un año (regla 2.e). Esta mención al número de pasajeros que el singular buque está autorizado a transportar es el criterio utilizado por el Convenio de Atenas 2002 para exigir el seguro obligatorio de responsabilidad civil del transportista ejecutor en caso de muerte o lesiones de los pasajeros. Por ello, hay que entender que el ámbito de aplicación de este Convenio y el seguro obligatorio que impone son los "buques de pasaje". Dentro del tipo general de buques de pasaje, han de incluirse los buques de crucero, cuyo transportista ejecutor ha de contar con el citado seguro obligatorio cuando sea de aplicación el Convenio de Atenas 2002.
- B. El primer subtipo de buque de pasaje es el buque de transporte rodado o transbordador ("*roll-on/roll off*", abreviadamente *ro-ro*). Conocido coloquialmente como *ferry*, es definido como el "*buque de pasaje con espacios de carga rodada o espacios de categoría especial...*" (capítulo II-1, regla 2-23 Convenio SOLAS). El buque transbordador permite el transporte de pasajeros, sus vehículos y otros dedicados al transporte comercial que pueden entrar y salir rodando del buque. El transportista ejecutor del *ferry*, si el Convenio de Atenas de 2002 le es aplicable, debe también contar con el citado seguro obligatorio. En la práctica, hay

varios tipos de transbordadores que reciben denominaciones diferentes, como *ferry*, *superfast ferry*, *ferry+* y otras.

- C. Un segundo subtipo de buque de pasaje es la llamada nave de alta velocidad ("*high-speed craft*", abreviadamente HSC). Es definida en el capítulo X Convenio SOLAS como aquella "*nave capaz de desarrollar una velocidad máxima en metros por segundo (m/s) igual o superior a 3,6*"<sup>367</sup>. Se trata, por tanto, de un tipo de buque de pasaje especialmente rápido que, como cualquier otro buque de pasaje, si entra dentro del ámbito de aplicación del Convenio de Atenas 2002, habrá de disponer del seguro que esta norma impone.

### 3º. La industria del transporte marítimo de pasajeros

La industria del transporte marítimo de pasajeros conoce en la actualidad de un importante repunte. En relación a los *ferrys*, las estadísticas de la OMI señalaban que, en 2004, más de 1.300 millones de pasajeros, 188 millones de coches, 856.000 autocares y 28.7 millones de camiones tráiler fueron transportados en 5.9 millones de travesías en *ferrys* en todo el mundo. El número total de *ferrys* en enero de 2006 (excluyendo aquellos con un tonelaje inferior a 1.000 toneladas) era de 1.162<sup>368</sup>. Por su parte, la creciente industria de cruceros habría alcanzado en 2014 una cifra de negocio de unos 12.000 millones de dólares al año a nivel mundial<sup>369</sup>.

En España, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) publica que a 1 de enero de 2015, 45 buques de pasaje estaban abanderados en nuestro país y controlados por navieros españoles<sup>370</sup>. Además, otros 17 buques de pasaje y *ferrys* navegan bajo

---

<sup>367</sup> *Sobre la regulación de los buques de pasaje en el Convenio SOLAS, vid GABALDON, J.L., Curso de Derecho marítimo..., op. cit., pp. 126-129 y 136-137, así como la web de la Organización Marítima Internacional (OMI), en www.imo.org (consultada el 2 de octubre de 2015).*

<sup>368</sup> De acuerdo con [www.imo.org](http://www.imo.org) y según datos de ShipPax (consultada el 17 de mayo de 2015). Para datos más actualizados pueden consultarse las publicaciones de Shippax en <http://www.shippax.se/>, empresa dedicada a suministrar información relativa a la industria del transporte de pasajeros.

<sup>369</sup> En JHIRAD, E. E., SANN, A. y CHASE, B., *Benedict on Admiralty, vol. 10, Cruise ships*, 7ª ed., Lexis Nexis, San Francisco, 2014, ap. 1.1.

<sup>370</sup> Estos datos recogen datos de navieros socios de ANAVE y de otros navieros que no son socios de ANAVE y que tienen buques de pasaje. ANAVE dispone en la misma fecha de los siguientes socios en el mercado de buques de pasaje y *ferrys*: Balearia, Euroferrys, Fred Olsen, FRS Iberia, Naviera Armas y Transmediterránea.

otros pabellones nacionales y están controlados por navieros españoles <sup>371</sup>. Esto no significa que la totalidad de los 62 buques de pasaje queden afectados por la obligación de aseguramiento. El Reglamento CE 392/2009 acota la aplicación del Convenio de Atenas 2002 a buques dedicados al transporte internacional, prevé moratorias para la sujeción de buques empleados en el cabotaje nacional de clase A y B, y su inaplicación a los buques más pequeños de clase C y D, utilizados en trayectos turísticos en puerto o cerca de la costa.

#### **4º. Responsabilidad civil y seguro de accidentes y de responsabilidad civil**

Mantener indemne al pasajero es la obligación esencial del transportista marítimo. Cuando un siniestro causado por un hecho de la navegación (varada, colisión, mal tiempo, etc.) o un hecho ajeno a la navegación (caídas en camarote o en cubierta, lesiones durante una actividad a bordo), causa la muerte o lesiones del pasajero se incumple la obligación esencial de indemnidad. Sin embargo, el transportista es responsable civil del accidente sólo si tal incumplimiento contractual le es imputable de acuerdo con la normativa aplicable.

La muerte o lesiones del pasajero puede constituir un posible delito, del cual deriven consecuencias de indemnización en el orden civil. Por ejemplo, el hundimiento del buque “Costa Concordia”, donde se enjuicia la negligencia del capitán como causa de la muerte y lesiones sufridas por algunos de sus pasajeros. Además de la responsabilidad penal, este accidente ha supuesto que la industria naviera de buques de pasaje haya sufragado, indirectamente, los costes de indemnización y reflote del citado buque. En concreto, a través del sistema mutual del club P&I asegurador del citado buque y la del consorcio entre los clubes P&I del Grupo Internacional. También los reaseguradores han debido cumplir su parte. El resultado es que, en la actualidad, ha aumentado la prima para reasegurar un buque de pasaje. Aunque tradicionalmente siempre ha sido más caro su reaseguro respecto a otro tipo de buques mercantes, el “Costa Concordia” ha ahondado en esta distancia.

---

<sup>371</sup> En ANAVE, *Marina Mercante y transporte marítimo 2014/2015*, en anave.es (consultada el 2 de octubre de 2015), p. 32.

La existencia de un “seguro” para cubrir los daños a los pasajeros no es nueva en España. Todos los vehículos dedicados al transporte público de pasajeros, también por mar, en España han de disponer del denominado “seguro obligatorio de viajeros” (SOVI), exigido en el RD 1575/1989, de 22 de diciembre. Se trata de un seguro de accidentes, no un seguro de responsabilidad civil como exige el Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento CE 392/2009. Además, es insuficiente para garantizar los límites de indemnización previstos en estas normas internacionales y europeas.

Como seguro de “accidentes”, la indemnización del SOVI es debida por el mero hecho del accidente, sin necesidad de que haya responsabilidad del transportista. Ambas indemnizaciones, si hay responsabilidad del transportista, son compatibles. Al no restar el importe del SOVI la indemnización a cargo del transportista, el armador del buque de pasaje es el primer interesado en disponer de un seguro de responsabilidad civil. De esta manera protege su propio patrimonio contra el riesgo de tener que indemnizar si ocurre un accidente individual que afecte a un pasajero o un accidente colectivo que afecte a un grupo de ellos. El seguro P&I es un seguro de “responsabilidad civil”, por lo que el armador y su asegurador o fiador sólo serán responsables de la muerte y lesiones que deriven de su propia responsabilidad y según los límites de indemnización previstos en la normativa aplicable.

Como se ha adelantado, el seguro P&I ha sido tradicionalmente de contratación voluntaria, no impuesta por la normativa <sup>372</sup>. Con el Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento CE 392/2009 ahora es una obligación para la mayor parte de los *ferrys* y cruceros. El seguro P&I del armador de buque de pasaje puede contratarse con aseguradores comerciales, aunque normalmente se pacta con un club de protección e indemnización. En particular, el seguro P&I de los buques de pasaje dedicados al transporte internacional se contrata, según la Unión Internacional de Seguros de Transportes, de forma mayoritaria con alguno de los clubes P&I del citado Grupo

---

<sup>372</sup> La entidad de crédito que participa en la financiación del buque puede también exigirlo al armador (según respuesta del Grupo Internacional de Clubes P&I a las preguntas frecuentes sobre el Convenio de Atenas de 1974 y el terrorismo, presentada por la delegación de Países Bajos ante el Comité Jurídico de la OMI, en LEG 92/4/2, de 11 de agosto de 2006). La razón es que las indemnizaciones a cargo de asegurador de responsabilidad civil evita que el valor del buque quede minusvalorado por créditos marítimos por reclamaciones preferentes de responsabilidad civil (en RØSÆG. E, “Passenger liabilities and insurance: terrorism and war risks”, en THOMAS, R.D., *Liability regimes in contemporary maritime law*, Informa, Londres, 2007, p. 218).



Internacional de Clubes P&I<sup>373</sup>. Esta información data de de 2002 y pueden haber variaciones en la actualidad. El Grupo Internacional de Clubes P&I suele informar que sus clubes miembros aseguran más del 90% de los buques mercantes dedicados al transporte internacional. Los datos de los que disponemos confirman la preponderancia de estos clubes en el aseguramiento de buques de pasaje controlados por navieros españoles, sean o no de bandera española. Esta conclusión la podemos extraer de la información pública suministrada por ANAVE, los propios navieros en sus páginas web y la base de datos *Equasis*<sup>374</sup>. A la vista de este análisis, concluimos que contratar un seguro P&I con un club del Grupo Internacional es la práctica usual de los armadores españoles que explotan: a) los buques de pasaje dedicados al transporte internacional entre España y África; b) los *ferrys* dedicados al transporte de cabotaje entre la península y las islas Baleares y las islas Canarias, y; c) para los cruceros matriculados en España<sup>375</sup>.

---

<sup>373</sup> Con ocasión de la negociación del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, la Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI) informó en el seno del Comité Jurídico de la OMI que “*casi todos los buques mercantes dedicados a viajes internacionales, y de ellos, todos los buques de pasaje, están asegurados por uno de los clubes P&I que integran el Grupo Internacional de Clubes P&I*”, en LEG/CONF.13/10, de 22 de agosto de 2002, anexo 1, p. 1.

<sup>374</sup> *Equasis* es un sistema de información relacionada con la calidad y la seguridad de la flota mercante mundial establecido en virtud del “Memorandum de Entendimiento de París” (Paris MoU), de control del Estado de Puerto (<https://www.parismou.org>). *Equasis* ofrece información útil sobre determinados buques. Dispone de la página [www.equasis.org](http://www.equasis.org), donde se da información pública de los buques que han sido objeto de control del Estado de puerto en materia de seguridad. Entre la información, consta a veces sí el buque está inscrito o no en un club P&I (u otro eventual asegurador) y el nombre del mismo.

<sup>375</sup> Por ejemplo, entre los socios de ANAVE en 2014, según resulta de la páginas web de esta asociación, de *Equasis* o del propio naviero, Balearia disponía de 20 buques de pasaje, de entre ellos algunos son tipo *ferry+* (los más grandes), *ferry*, *super fast ferry*, *fast ferry*/catamarán. Cada una de estas embarcaciones, según *Equasis*, está inscrita en algún club P&I del Grupo Internacional, como Britannia, Gard o Steamship. En cambio, no consta el asegurador o el club P&I de otros buques pequeños. Balearia presta servicio entre península/Baleares, Interinsular Baleares, península/Norte de Africa desde Algeciras a Ceuta y Algeciras a Tánger. Ibiza Five Stars Cruises tiene un buque de pasaje pequeño y no consta el club P&I en *Equasis*. Euroferrys tiene un *fast ferry* asegurado con el UK del Grupo Internacional, para prestar servicio Algeciras/Ceuta/Algeciras. FRS Iberia dispone de 3 buques, tipo *fast ferry*, para servir en las travesías Tarifa/Tánger, Algeciras/Ceuta y Algeciras/Tánger, para los que nos consta club P&I en *Equasis*. Naviera Armas anuncia que dispone de 10 *ferrys/ro-ro*, para servir en el trayecto interinsular Canarias, Interinsular Cabo Verde, Canarias/Península, Península (Motril/Melilla) y Península/Marruecos (Motril/Alhucemas), estando asegurados con el club P&I Britannia. Fred Olsen publicita que dispone de 5 *fast ferrys* dedicados al interinsular Canarias, asegurados por el club P&I UK. Respecto a los cruceros, los 3 buques abanderados en España son operados por Pullmantur Cruises y disponen de casi 74.000 GT, y 2.700 pasajeros de capacidad cada uno. Según datos de ANAVE y del propio naviero, los tres barcos abanderados en España prestan servicio desde

No obstante, alguno de estos grandes buques no constan como asegurados de riesgos P&I en *Equasis*. Asimismo, los barcos de pasaje más pequeños dedicados al cabotaje nacional cerca de la costa, como aquellos que operan en el transporte entre islas de las Baleares o de las Canarias, así como las que realizan transportes de paseo delante de la costa (puerto de Barcelona, a las Islas Medas, etc.) no constan en *Equasis*. No significa que unos y otros no estén asegurados, sino que no hemos hallado datos públicos, pero en principio un armador prudente no operará sin seguro P&I u otro de responsabilidad civil.

Finalmente, aún reconociendo la importancia de la difusión del Convenio de Atenas 2002 y del Convenio de Atenas 1974, no constituye un régimen uniforme a nivel mundial. Destaca la ausencia de Estados Unidos de América, cuyas empresas cruceristas son las mayores del mundo y con gran experiencia en cruceros por el Caribe. Estados Unidos no es parte del sistema del Convenio de Atenas. Conforme a su Derecho nacional, la responsabilidad del transportista frente al pasajero debe siempre basarse en la culpa del transportista, por ejemplo el incumplimiento del transportista en ejercer el cuidado razonable dentro de las circunstancias<sup>376</sup>.

## **22. RÉGIMEN JURÍDICO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS BUQUES DE PASAJE**

La norma de aplicación directa en todos los Estados miembros de la Unión Europea es el citado Reglamento CE 392/2009. En inglés, es conocida como “*Passenger Liability Regulation*” o *PLR*. Su título completo es Reglamento CE 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente<sup>377</sup>. En los Estados miembros de la Unión Europea que, como España, son además partes contratantes del Convenio de Atenas 2002, rige también éste. Las reglas de los seguros P&I recogen esta dualidad normativa, mencionando el seguro obligatorio exigido en el

---

Barcelona o Valencia, a Túnez, Italia, Francia, Turquía, Grecia, Marruecos, pero también a los Países Bálticos y al Caribe. Según *Equasis*, al menos dos de estos buques constan como asegurados en un club P&I del Grupo Internacional.

<sup>376</sup> De acuerdo con JHIRAD, E. E., SANN, A. y CHASE, B., *Benedict...*, *op. cit.*, ap. 5.3.

<sup>377</sup> En *DOUE*, L 131/24, de 28 de mayo de 2009.

Reglamento CE 392/2009 y/o el Convenio de Atenas 2002, para los países extracomunitarios.

El régimen jurídico del seguro obligatorio en la Unión Europea es el fruto de la combinación de ambas normas, el Reglamento CE 392/2002 y el Convenio de Atenas 2002, tal y como ha sido modificado por las Directrices OMI de 2006 en materia de guerra y terrorismo. Esta complejidad normativa no es casual. El seguro obligatorio de los buques de pasaje, incluido cruceros, es el resultado de un acuerdo político entre los Estados, con la colaboración imprescindible del mercado asegurador de riesgos marítimos, en el seno de la OMI. La cobertura del terrorismo, no aceptada en el seguro P&I estándar de los clubes P&I del Grupo Internacional, ha implicado buscar alternativas de seguros o garantías financieras y retrasar su entrada en vigor. Además de la OMI, debe destacarse la decidida labor de la Unión Europea, al anticipar la aplicación del Convenio de Atenas de 2002 mediante el Reglamento CE 392/2009. Para entender el régimen jurídico del seguro obligatorio, hay que partir de este Reglamento.

Los arts. 1.1 y 1.2 Reglamento CE 392/2009 establecen el régimen comunitario de responsabilidad y el seguro aplicables al transporte de pasajeros por mar se rige por:

- a) El Convenio de Atenas 2002. Como se ha reiterado, es incorporado al acervo comunitario. No se trata de una técnica nueva, pues la Unión Europea ya cuenta con la experiencia de la incorporación del Convenio de Montreal de 1999 sobre transporte aéreo de pasajeros mediante el Reglamento (CE) n° 889/2002<sup>378</sup>.
- b) La reserva y directrices para la aplicación del Convenio de Atenas aprobadas por el Comité Jurídico de la OMI el 19 de octubre de 2006 (“Directrices de la OMI”),

---

<sup>378</sup> Es un sistema de implementación de un instrumento del Derecho internacional en la Unión Europea ya ensayado con el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. En concreto, mediante el Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, a fin de ajustarlo a lo dispuesto en el Convenio de Montreal y crear de esta manera un sistema uniforme de responsabilidad para el transporte aéreo internacional.

que modifican el Convenio de Atenas 2002 en tema de responsabilidad y aseguramiento de riesgos de guerra y terrorismo y que tienen carácter vinculante. Naturalmente, una resolución de un organismo internacional no puede, por sí sola, modificar los términos de un tratado acordado entre Estados. La técnica legislativa no es muy apropiada, pero sí necesario para conseguir la finalidad legislativa propuesta<sup>379</sup>. En concreto, la Unión Europea, mediante el Reglamento CE 392/2009 ha incorporado al acervo comunitario tanto el Convenio de Atenas 2002 como las Directrices de la OMI que lo modifican. Además, los Estados que han ratificado el Convenio de Atenas 2002 han depositado una reserva para hacer constancia de que tal Convenio ha de interpretarse en el sentido de la reserva, que incluye las citadas Directrices.

- c) Para facilitar la aplicación del Reglamento CE 392/2009, ha sido necesario dictar en España el RD 270/2013. Fija el procedimiento conforme al cual las autoridades españolas emitirán el certificado administrativo, exigido por el Convenio de Atenas 2002, conforme al cual cada buque de pasaje dispone de un seguro o garantía financiera suficiente para cumplir con los límites de indemnización del Convenio. La Ley de navegación marítima de 2014 respeta la primacía de las normas particulares en materia de responsabilidad y seguro aquí mencionadas.
- d) El Reglamento CE 392/2009 opta por extender la aplicación del Convenio de Atenas 2002 a los buques de pasaje utilizados en cierto cabotaje nacional dentro de un Estado miembro, si bien con moratorias. A su vez, cada Estado miembro puede ampliarlo a todo el cabotaje nacional o no regular más allá de lo dispuesto en la Unión Europea. El Reglamento CE 392/2009 contiene otras normas adicionales y distintas de las previstas en el Convenio de Atenas 2002, las cuales son directamente aplicables en los Estados miembros, como el anticipo o la obligación de información.

---

<sup>379</sup> DANI, A., "L'assicurazione obbligatoria e gli orientamenti dell'IMO", en *Diritto dei trasporti* 2012, p. 655, indica que esta técnica legislativa fuerza de algún modo el Derecho internacional en materia de formación de tratados, conforme al Derecho consuetudinario y la Convención de Viena de 1969 en relación a las reservas. El sistema empleado con el Convenio de Atenas 2002 es calificado por el autor como impropio, pero útil.

A continuación, analizamos cada uno de estos cuatro elementos configuradores del régimen jurídico de la responsabilidad y aseguramiento obligatorio de los buques e pasaje conforme al Reglamento CE 392/2009.

### **22.1. Incorporación al Derecho comunitario del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas 1974 (Convenio de Atenas 2002), que fija los términos y condiciones del seguro obligatorio**

Como se ha adelantado, la Unión Europea anticipó la aplicación del Convenio de Atenas 2002 a los Estados miembros. Sin esta decidida labor, quizá este Convenio -y su seguro obligatorio para los buques de pasaje-, hubiera sido como otros tratados internacional debidamente firmados, pero luego sin el número suficiente de ratificaciones o adhesiones. Para entender el proceso de gestación y las razones de la imposición del seguro obligatorio de responsabilidad a los buques de pasaje, es de gran utilidad conocer los antecedentes legislativos del Convenio de Atenas 1974 y los trabajos preparatorios del Convenio de Atenas 2002 en el seno de la OMI.

1º. El tenor original del Convenio de Atenas de 1974 no impone al armador de buques de pasaje que contrate un seguro de responsabilidad civil en caso de accidentes. Puede hacerlo o no, pero siempre tiene carácter voluntario. No hay que menospreciar el alcance de esta falta de obligación, pues, en septiembre de 2015, según datos de la OMI, 44 Estados son parte del sistema del Convenio de Atenas, pero no han ratificado el Protocolo de 2002<sup>380</sup>. Esto significa que, conforme a su Estado de bandera, dichos buques pueden no contar con el seguro

---

<sup>380</sup> El Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (en adelante, Convenio de Atenas 1974, conocido por su acrónimo en inglés de "*Passengers and Luggage, PAL 1974*"), se encuentra en vigor desde el 28 de abril de 1987. En septiembre de 2015, según [www.imo.org](http://www.imo.org) (consultada el 15 de septiembre de 2015), 26 Estados son parte del Convenio de Atenas 1974. Los buques abanderados en sus Estados contratantes representan el 32,03% del tonelaje mundial. El Convenio de Atenas de 1974 fue modificado por el Protocolo de 1976 (conocido como *PAL Protocol 1976*). En vigor desde el 30 de abril de 1989, la finalidad de este Protocolo es implantar como unidad de cuenta el Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional (DEG, "*Special Drawing Right*" o SDR), en sustitución del franco poincaré basado en el valor del oro. En septiembre de 2015, hay 18 Estados parte del *PAL Protocol 1976*, que representan el 31,75% del tonelaje mundial. En [www.imo.org](http://www.imo.org) (consultada el 15 de septiembre de 2015).

obligatorio de responsabilidad civil. Sin embargo, si estos buques de pasaje quieren comerciar en los Estados miembros de la Unión Europea, habrán de contar con el seguro obligatorio que exige el Reglamento CE 392/2009.

Durante el proceso de negociación del Convenio de Atenas 1974 en el seno de la OMI algunos Estados plantearon la posibilidad de instaurar el seguro obligatorio, igual que el CRC 1969 había hecho para los buques petroleros. Esta propuesta fracasó, pues no contó con el apoyo mayoritario de los demás Estados y, de hecho, hubo algunos países que se manifestaron expresamente en contra<sup>381</sup>. Probablemente la falta de una catástrofe similar en buques de pasaje (el hundimiento del "Titanic" de 1914 quedaba demasiado lejano en el tiempo) no hacía sentir la necesidad de adoptar el seguro obligatorio en caso de accidentes de buques de pasaje entre los Estados signatarios del Convenio de Atenas 1974. En cambio, el desastre del petrolero "Torrey Canyon" era mucho más reciente y la concienciación de la necesidad de nuevas normas de responsabilidad y seguro era más acuciente.

2º. En la década de los noventa del siglo XX, la iniciativa legislativa del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 surgió de los Gobiernos británico y noruego para encontrar una solución a la falta de capacidad del mercado de asegurar grandes cruceros de más de 3.000 pasajeros<sup>382</sup>. No es casualidad que fueran precisamente el Reino Unido y Noruega los promotores de la iniciativa legislativa que había de incorporar el seguro obligatorio de responsabilidad civil al tenor del Convenio de Atenas 1974. Ambos Estados son el lugar del domicilio social o de gestión efectiva de 10 de los 13 clubes P&I del Grupo Internacional de Clubes P&I, y precisamente albergan los clubes P&I con mayor alcance de buques asegurados. Es un problema, pues, que por su propia especialidad, podían advertir por delante de otros países que no participan en este mercado asegurador. Estos

---

<sup>381</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M., *La responsabilidad civil del transportista en el contrato de pasaje marítimo*, Bosch, Barcelona, 1995, p. 197, explica que, al negociarse el Convenio de Atenas de 1974, varias delegaciones estatales en la OMI, como Estados Unidos, Canadá y Australia, intentaron sin éxito introducir normas sobre un seguro obligatorio. Esta iniciativa tuvo la oposición del Reino Unido y Suecia.

<sup>382</sup> Así lo indica BERLINGIERI, F., "The Athens convention on the carriage of passengers and their luggage by sea and the European Parliament Regulation (EC) n. 392/2009", en *Dir.Mar.*, fasc. IV, 2011, p. 1125.

clubes P&I conocen que la falta de normas uniformes al respecto de los límites de responsabilidad puede suponer, en ocasiones, quedar sometidos a leyes nacionales que, por ejemplo, no prevean límite alguno a la indemnización por muerte del pasajero. La propuesta contaba, lamentablemente, con siniestros reales que confirmaban la necesidad de abordar lo que en 1974 se consideró innecesario. El accidente del *ferry* “Herald of Free Enterprise” delante de la costa belga en 1987 causó la muerte de 193 personas. El accidente del *ferry* “Estonia” en el Mar Báltico en 1994 provocó 728 muertos. El del buque del “Express Samina”, en el Mar Egeo en 2000, 77 muertos. Son siniestros que plantean cuestiones jurídicas de interés como ¿tenía cobertura aseguradora el armador?, ¿hasta cuánto responde el armador?, ¿y su asegurador? o ¿qué ley es la aplicable?<sup>383</sup>.

El primer paso lo dio la representación de Noruega en la OMI. Este país coordinaba el Grupo de Trabajo por correspondencia del Comité Jurídico de la OMI y presentó en 1998 un proyecto de Protocolo para enmendar el régimen del Convenio de Atenas de 1974<sup>384</sup>. El proyecto de Protocolo preveía la imposición de un seguro obligatorio en caso de accidentes para garantizar un importe de indemnización a los pasajeros. Las negociaciones del nuevo Protocolo al Convenio de Atenas 1974 en el seno del Comité Jurídico de la OMI se alargaron durante cuatro años. Fue muy activa la participación de los armadores representados por la Cámara Marítima Internacional (*International Chamber of Shipping*, ICS) y por la Asociación Internacional de Líneas de Crucero (*Cruise Lines International Association*, CLIA). Los clubes P&I del Grupo Internacional estuvieron representados por el Grupo Internacional de Clubes P&I<sup>385</sup>.

---

<sup>383</sup> Estos gravísimos accidentes sufridos por buques de pasaje contribuyeron a la concienciación estatal de proteger a los pasajeros en caso de accidente. Así se indica en el *Document de travail des services de la Commission - Annexe à la Proposition de règlement relative à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer et par voie navigable en cas d'accident - Etude d'impact approfondie*, núm. referencia SEC/2005/1516, disponible en <http://old.eur-lex.europa.eu> (consultada el 5 de octubre de 2015), que alude expresamente a los citados accidentes de los buques “Estonia” en 1994 y del “Express Samina” en 2000.

<sup>384</sup> En LEG 78/3/1, de 13 de agosto de 1998.

<sup>385</sup> MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime law, vol. 2. Managing risks and liabilities*, 3ª ed., Informa law from Routledge, Oxon/Nueva York, 2013, p. 815, destaca la oposición de aseguradores y armadores al texto del nuevo Protocolo.

3º. El Proyecto de Protocolo fue sometido a discusión entre los Estados en el Comité Jurídico de la OMI<sup>386</sup>. Una primera cuestión que se planteó es la naturaleza jurídica de este propuesto seguro obligatorio. Hubo acuerdo sobre algunos aspectos: 1º) Era necesario un seguro de responsabilidad civil de los buques de pasaje, al modo del CRC 1992 para buques petroleros. 2º) El seguro de accidentes no era suficiente para cumplir con la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil.

Hubo varios temas polémicos en el seno de la OMI, pero el más controvertido fue la responsabilidad del armador y del asegurador o fiador en caso de negligencia en la evitación del ataque terrorista sobre buque de pasaje. Ésta es la principal preocupación social que subyace en las negociaciones en la OMI entre 1998 y 2002. Este temor fue confirmado por los ataques terroristas del 11-S. Hasta ahora, que se conozca con certeza, solo ha habido un incidente terrorista a bordo de un barco de pasajeros y con el resultado de un muerto: a bordo del buque "Achille Lauro", en 1985<sup>387</sup>. De modo que permanecen inoperativas las normas de policía dispuestas en el Convenio y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y de las plataformas fijas de 1988 y sus

<sup>386</sup> En LEG 78/11, de 2 de noviembre de 1998.

<sup>387</sup> RØSÆG, E., "Passenger liabilities...", *op. cit.*, p. 218. El crucero italiano "Achille Lauro" fue secuestrado por cuatro miembros del Frente de Liberación Palestina el 7 de octubre de 1985 mientras navegaba por el mar territorial egipcio entre Alejandría y Port Said. Los secuestradores solicitaron la liberación de cincuenta palestinos encarcelados en prisiones de Israel. Ante la negativa de este país, Egipto e Italia promovieron ofrecer un salvoconducto a los secuestradores para ser entregados al Frente de Liberación de Palestina en Túnez, a condición de que abandonasen el barco. Sin embargo, los terroristas habían asesinado a un pasajero, el judío norteamericano Leo Klinghoffer, un anciano que iba en silla de ruedas. Cuando este hecho salió a la luz, cambió absolutamente el escenario, principalmente por las presiones de EE.UU. El avión egipcio que llevaba a los secuestradores de vuelta a Egipto, tras no aceptar ni Túnez ni Grecia su entrega, fue interceptado por cazas norteamericanos que lo forzaron a dirigirse a la base de la OTAN en Sigonella, Sicilia. Al aterrizar, el avión fue rodeado por un grupo de militares italianos que servían en la base. También el Presidente Ronald Reagan ordenó desplegar a propósito un grupo de militares en la base para arrestar a los secuestradores y llevarlos a los EE.UU. Italia no renunció a ejercer su jurisdicción sobre un delito cometido a bordo de un buque italiano, alegando que debería ser considerado como ocurrido en territorio italiano. Finalmente, tras la crisis política desencadenada entre Italia y EE.UU. por este asunto, los secuestradores fueron juzgados y condenados por los tribunales de Génova. Al respecto, más ampliamente, se remite a SIERRA NOGUERO, E., "El Convenio y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y de las plataformas fijas de 1988 y sus Protocolos de 2005 (Tratados SUA)", en GARCÍA-PITA, J. L. (Dir.), *Estudios...*, *op. cit.*, pp. 933 y ss.).



Protocolos de 2005 (Tratados SUA). Afortunadamente no ha habido ataques notorios a cruceros o *ferrys* más recientemente, pero es un riesgo inquietante para los armadores de buques de pasaje, para sus aseguradores y para los Estados de bandera, ribereños y de puerto.

4º. Las negociaciones del proyecto de Protocolo concluyeron con la adopción del “Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas 1974”, cuyo texto consolidado se denomina *Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002* (art. 15 Protocolo). Para abreviar en el presente estudio lo hemos denominado “Convenio de Atenas 2002”. En la terminología de la OMI es conocido como “*Passengers and Luggage, PAL, Protocol 2002*”. El art. 4 bis Convenio de Atenas 2002 incluye el seguro o garantía obligatoria de responsabilidad civil del transportista ejecutor en buques de pasaje. El precepto del seguro o garantía obligatorio sigue el modelo de cláusula tipo empleada en el CRC 1992 y otros Convenios pactados en el seno de la OMI, con algunas variaciones para adaptarlas a las nuevas circunstancias e intereses.

5º. En 2006, la OMI dictó unas “directrices” que, en la práctica supone modificar el Convenio de Atenas 2002, en materia de riesgos de terrorismo contra leyes de pasaje. La idea era que este aspecto no obstaculizase la entrada en vigor de dicho Convenio.

6º. En 2009, siete años desde su firma, el Convenio de Atenas 2002 todavía no había alcanzado el número suficiente para su entrada en vigor por la falta de ratificaciones o adhesiones al Convenio de Atenas 2002. Por tanto, seguía sin ser obligatorio el seguro o garantía financiera al transportista ejecutor en caso de accidente. Culminando un proceso prelegislativo que había ya empezado en 2005 y en el marco de la política común de transportes competencia de la Unión Europea, el vigente Reglamento CE 392/2009 anticipa la aplicación del Convenio de Atenas en la Unión Europea, en su forma modificada por las Directrices OMI<sup>388</sup>. Se incorpora esta norma internacional al Derecho comunitario por medio de un Reglamento “*obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en*

---

<sup>388</sup> Así lo indican MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, p. 807 y BERLINGIERI, F., “*The Athens...*”, *op. cit.*, p. 1125.

*cada Estado miembro*" (art 12 *in fine*). Por tanto, no es condición que el Estado miembro de la Unión Europea haya ratificado el Convenio de Atenas 2002 para que, en virtud del Reglamento CE 392/2009, éste sea aplicable. Es el caso actual, a febrero de 2016, por ejemplo, de Francia, Italia o Alemania que no son parte del Convenio de Atenas 2002 al no haberlo ratificado o adherido. Sin embargo, han de cumplir sus disposiciones desde la aplicación del Reglamento CE 392/2009 a partir del 31 de diciembre de 2012.

La Unión Europea ha intentado evitar esta situación en la cual un Estado miembro ha de cumplir una norma internacional a la que no ha dado su consentimiento, pero que le resulta obligatoria en virtud de un reglamento comunitario. Lo hizo demorando 31 meses la aplicación del Reglamento CE 392/2009. Aunque este Reglamento entró en vigor el 29 de mayo de 2009, al día siguiente a su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (art. 12, ap. 1), las instituciones comunitarias pretendieron "dar tiempo a la Comunidad y sus Estados miembros a decidir sobre su ratificación o adhesión al Convenio de Atenas 2002" (ap. 2 Exp. motivos Reglamento CE 392/2009). Con esta finalidad, el Reglamento dispone que "será aplicable a partir de la fecha de entrada en vigor para la Comunidad del Convenio de Atenas y, en cualquier caso, no más tarde del 31 de diciembre de 2012" (art. 12 Reglamento CE 392/2009).

Durante la suspensión de la aplicación del Reglamento CE 392/2009 las instituciones europeas dieron pasos para que la propia Comunidad Europea (como organización regional de integración económica) se adhirió al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas 1974, como admite su artículo 19. Así, mediante Decisión del Consejo de la Unión, vista la propuesta de la Comisión y la aprobación del Parlamento europeo, se aprobó, en nombre de la Unión Europea, su consentimiento a la adhesión de la misma al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas 1974, excluyendo sus artículos 10 y 11. Mediante otra Decisión del Consejo se dio la adhesión al citado Protocolo de 2002 en lo referido a sus arts. 10 y 11<sup>389</sup>. La razón de esta doble adhesión, en instrumentos distintos, obedece a cuestiones de competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en el seno de la Unión Europea, precisamente la materia regulada en los citados arts. 10 y 11 del Protocolo de 2002.

---

<sup>389</sup> Ambas Decisiones están publicadas en *DOUE*, núm. 8, de 12 de enero de 2012.

El tenor de ambas Decisiones del Consejo señala que la Unión depositará su instrumento de adhesión al Protocolo de Atenas a más tardar el 31 de diciembre de 2011 (art. 3). Además, el Consejo señala que los Estados miembros de la Unión Europea adoptarán las medidas necesarias para depositar sus instrumentos de ratificación del Protocolo de Atenas o de adhesión al mismo en un plazo razonable, y en lo posible no más tarde del 31 de diciembre de 2011. Como se ha adelantado, las Decisiones indican que los Estados miembros formularán la reserva que figura en las Directrices de la OMI en el momento de depositar sus instrumentos de ratificación al Protocolo de Atenas o de adhesión al mismo (art. 4).

A nivel regional, el Reglamento CE 392/2009, incorporando el Convenio de Atenas 2002 y las Directrices OMI, es aplicable desde el 31 de diciembre de 2012, tal y como está previsto en su propio tenor. Esta fecha coincide con la entrada en vigor del Convenio de Atenas 2002 para la Comunidad Europea por razón de su adhesión, conforme a las citadas decisiones. Muchos Estados miembros de la Unión Europea no son partes contratantes del Convenio de Atenas 2002, pero han de cumplir igualmente sus términos en virtud de su incorporación al acervo comunitario por el Reglamento CE 392/2009.

7º. En el ámbito internacional, el Convenio de Atenas 2002 entró en vigor el 23 de abril de 2014. 12 años de retraso con respecto a su firma en el seno de la OMI. En septiembre de 2015<sup>390</sup>, sólo 25 Estados son parte del Convenio de Atenas 2002, si bien representan el 42,83% del tonelaje mundial. A ello debe sumarse que el armador de buques de pasaje dedicados a estos tráficos debe cumplir con la normativa específica de estos países si quieren comerciar en estas zonas geográficas.

Como puede verse, el régimen jurídico internacional de la responsabilidad y seguro del transporte de pasajeros por mar en caso de accidente no presenta el mismo nivel de homogeneización europea. Algunos Estados son parte del Convenio de Atenas 2002, como Panamá o Islas Marshall y la mayoría de Estados de la Unión Europea, entre ellos España<sup>391</sup>. Otros Estados son parte del Convenio

---

<sup>390</sup> En [www.imo.org](http://www.imo.org) (consultada el 15 de septiembre de 2015).

<sup>391</sup> Si se suma el tonelaje mundial de buques abanderados en los diferentes Estados miembros, la Unión Europea ocupa el primer puesto mundial. Panamá y las Islas Marshall son parte también del Convenio de Atenas 2002 y cada uno de estos países, en solitario, disponen del primer y del

de Atenas de 1974 o al Convenio de Atenas 1974 en su versión modificada por el Protocolo de 1976, pero no se han adherido al Protocolo de 2002, por lo que no exigen el seguro o garantía obligatoria al transportista ejecutor. En fin, hay Estados que no son parte del Convenio de Atenas 1974 ni de sus Protocolos ulteriores, como los Estados Unidos de Norteamérica.

8º. Siguiendo las recomendaciones de las citadas Decisiones de la Unión Europea, España depositó el 20 de mayo de 2015 su instrumento de ratificación del Convenio de Atenas 2002, con la reserva sugerida por la OMI para que rijan las Directrices OMI. El Convenio de Atenas 2002 ha entrado en vigor para España el 11 de septiembre de 2015<sup>392</sup>. En su virtud, España resulta obligada también con respecto a otros Estados parte del Convenio de Atenas 2002 que no sean miembros de la Unión Europea.

## **22.2. Incorporación al Derecho comunitario de las Directrices OMI 2006 que modifican el Convenio de Atenas 2002 en relación con las coberturas de riesgos de guerra y terrorismo**

En 2006, como se ha adelantado, todavía no había entrado en vigor el Convenio de Atenas 2002 por falta del número necesario de adhesiones o ratificaciones estatales. El principal inconveniente era la responsabilidad del armador en caso de ataque terrorista. Aunque el tenor literal de la norma no lo prevé de forma expresa, los trabajos preparatorios en el seno de la OMI dejan claro que los Estados pretendieron que el armador y su asegurador o garante respondiesen a los pasajeros en caso de terrorismo. En concreto, de la posibilidad de que el armador fuese responsable civil en un ataque terrorista contra el buque de pasaje o un crucero por no haber hecho lo necesario para evitarlo<sup>393</sup>.

---

tercer puesto, respectivamente, en tonelaje mundial de marina mercante, en ANAVE, *Marina Mercante y transporte marítimo 2014-2015*, p. 15, en [www.anave.com](http://www.anave.com), (consultada el 2 de octubre de 2015). La parte de estos buques mercantes dedicados al pasaje puede no coincidir, de modo que estén abanderados en países distintos de los citados.

<sup>392</sup> En *B.O.E.*, núm. 18, de 11 de septiembre de 2015.

<sup>393</sup> Así, entre otros, MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, p. 815 y RØSÆG, E., "Passenger liabilities...", *op. cit.*, pp. 210-211 y 217-218.

El problema fundamental residía en que el armador no tenía con quién asegurar este riesgo de terrorismo. El seguro P&I estándar de los clubes P&I del Grupo Internacional sólo cubre riesgos marítimos (“*marine risks*”), con exclusión de los riesgos de guerra y terrorismo (“*war risks*”). Los clubes P&I del Grupo Internacional no estaban dispuestos a alterar su práctica y cubrir riesgos de guerra, incluido el terrorismo<sup>394</sup>. Esta laguna amenazaba con impedir la entrada en vigor del conjunto de normas del Convenio de Atenas de 2002.

La primera propuesta de solución la dieron los Estados: renunciar a la cobertura aseguradora del terrorismo, ello en aras de salvar el Convenio de Atenas de 2002. La Asamblea de la OMI, en Resolución A.988 (24) de 9 de febrero de 2006, indicó que el Convenio de Atenas 2002 excluía la responsabilidad resultante de un acto de guerra y de otros eventos específicos u otro suceso totalmente causado por una acción u omisión de un tercero. No obstante, añadía que “*no todos los actos de terrorismo están excluidos por estas disposiciones*”. Por ello, con la voluntad de asegurar su entrada en vigor, la Asamblea de la OMI optaba por la solución pragmática de renunciar a exigir un asegurador para los riesgos de guerra, incluido el terrorismo. La Asamblea justificaba esta renuncia en cuestiones de índole práctica: “*la cobertura de seguro para responsabilidades en relación a muerte o lesiones surgidas de terrorismo y otros riesgos específicos es actualmente limitada o indisponible*”. En consecuencia, “*los transportistas pueden estar en situación de no obtener el certificado de seguro o garantía exigida por el Protocolo de 2002*”. En conclusión, la Asamblea de la OMI recomendó que los Estados que ratificasen el Protocolo de 2002 hicieran reserva de su derecho a emitir y aceptar certificados de seguro con las cláusulas limitativas o de exclusión que exigiese el mercado asegurador, entre ellas “*las cláusulas relacionadas con el terrorismo*”. Con esta reserva propuesta al Convenio de Atenas 2002, no habría duda de que el club P&I no sería hecho responsable en caso de responsabilidad civil del armador relacionada con ataques terroristas al buque inscrito. Con todo, esta solución dejaba sin respuesta la principal inquietud que, desde el principio, había facilitado el pacto entre Estados: asegurar las indemnizaciones en caso de ataque terrorista a los grandes *ferrys* y cruceros.

---

<sup>394</sup> El comunicado del Grupo Internacional de Clubes P&I de 28 de junio de 2012 confirmó la voluntad de la asociación de que sus miembros no cambien las reglas de seguro P&I estándar para cubrir riesgos de guerra, en <http://www.igpandi.org> [consultada el 17 de septiembre de 2015]. Por ejemplo, vid regla 25.1.a reglas 2015 de Britannia, disponible en <http://www.britanniapandi.com> [consultada el 2 de octubre de 2015].

Afortunadamente, la solución estatal de la Asamblea de la OMI no se ha implementado. Ha sido el propio sector naviero y asegurador de riesgos marítimos vinculados a buques de pasaje el que propuso otra opción, que finalmente es la que se ha convertido en la norma jurídica. El 15 de septiembre de 2006, el Reino Unido y Noruega (recordemos, Estados de domicilio o gestión de los principales clubes P&I), la Cámara Marítima Internacional (patronal naviera con sede en Londres) y la Asociación Internacional de Líneas de crucero, hicieron otra propuesta en el seno del Comité Jurídico de la OMI<sup>395</sup>. El Comité Jurídico de la OMI aceptó la propuesta del sector naviero y asegurador en su integridad<sup>396</sup> y aprobó la denominada “reserva y directrices de interpretación del Convenio de Atenas de 2002” de 19 de octubre de 2006: las Directrices OMI<sup>397</sup>. Por tanto, aunque se denominen Directrices OMI, por cuanto han sido aceptadas por los Estados parte de la OMI, tienen su origen en la iniciativa del propio sector naviero y asegurador.

En virtud de las Directrices OMI, cada Estado parte que deposite el instrumento de ratificación al Convenio de Atenas 2002 ha de hacer una reserva conforme lo cumplirá en los términos modificados por las Directrices OMI. Como las resoluciones de la OMI no tienen valor vinculante por sí solas, es el compromiso de los Estados parte en interpretar el Convenio de Atenas 2002 en los términos de las Directrices OMI el que dota a éstas de fuerza jurídica y obligatoria. Para mantener la homogeneidad interpretativa en la Unión Europea, el Reglamento CE 392/2009 incorpora las Directrices OMI al Derecho comunitario y las dota de carácter vinculante [art. 3.2]<sup>398</sup>.

---

<sup>395</sup> En LEG 92/5/3, de 15 de septiembre de 2006.

<sup>396</sup> La propuesta se refería al límite de 500 millones de dólares como tope de indemnización. El Comité Jurídico sustituyó los 500 millones de dólares, aludiendo a 340 millones de cuenta.

<sup>397</sup> En LEG 92/13, de 3 de noviembre de 2006.

<sup>398</sup> El art. 3.2 Reglamento CE 392/2009 indica que “*las directrices de la OMI establecidas en el anexo II serán de carácter vinculante*”. El texto de la reserva también es vinculante, pues bajo la denominación “directrices OMI” se refieren tanto a la reserva como a las directrices [art. 1.b Reglamento CE 392/2009]. El ap. 7 de la Exposición de motivos del Reglamento CE 392/2009 añade que las directrices de la OMI pueden considerarse como “*lex specialis*”, mientras que el ap. 8 indica que “*deben entenderse redactadas en futuro legislativo [sic] de carácter obligatorio*”. La expresión “*futuro legislativo*” es una traducción desafortunada, pues no se comprende si las directrices no son disposiciones de “*lege ferenda*”, sino que ya tienen ya carácter obligatorio. Para comprobar su sentido, se ha recurrido a la traducción en otras lenguas de la Unión Europea, que confirman el carácter obligatorio de las directrices. En inglés, el tenor indica que “*where it occurs in the provisions of the IMO guidelines, the verb “should” should be understood as “shall”*”. En francés se traduce indicando que el uso del condicional “*devrait*” debe entenderse como una obligación jurídica. En italiano indica que el uso del condicional debe tener carácter vinculante.

Además, la Comunidad Europea, como organización suprarregional, se adhirió al Convenio de Atenas 2002, hizo la reserva de la aplicación de las Directrices OMI, al igual que España y otros Estados parte.

En particular, las Directrices OMI:

- 1º. Modifican el Convenio de Atenas 2002 para permitir que haya un asegurador de riesgos de no guerra (que lo será normalmente un club P&I del Grupo Internacional) y un asegurador de riesgos de guerra y terrorismo (que lo será un club P&I de guerra, un asegurador comercial o una compañía creada *ad hoc* para crear este riesgo).
- 2º Modifican el Convenio de Atenas 2002 para fijar un límite global para el transportista y su asegurador de riesgos de guerra y terrorismo: a 340 millones de unidades de cuenta (unos 500 millones de dólares) por buque y siniestro<sup>399</sup>.

Finalmente, motivos de índole práctico están dificultando la aplicación uniforme de este sistema. Se están planteando problemas de homogeneización de las legislaciones nacionales de Estados extracomunitarios, pues algunos que han ratificado el Convenio de Atenas 2002 no han formulado la reserva con las Directrices de la OMI. El Grupo Internacional de Clubes P&I, la Cámara Marítima Internacional y la Asociación Internacional de Líneas de Crucero han manifestado ante el Comité Jurídico de la OMI<sup>400</sup> que, en 2014, 6 de los entonces 17 Estados parte del Convenio de Atenas 2002 no habían hecho la reserva propuesta por la OMI. Esto significa que un buque con un certificado estatal de un Estado parte que reconozca la limitación de responsabilidad para riesgos de guerra en virtud de las Directrices OMI no puede comerciar en un Estado parte que no haya hecho esta reserva, por cuanto el asegurador puede quedar sujeto a límites de indemnización más altos o incluso inexistentes. Por tanto, el buque podría ser detenido, pues el certificado reconoce la

---

<sup>399</sup> También ZUBIRI DE SALINAS, M., "La responsabilidad del transportista de personas en los reglamentos comunitarios relativos al transporte aéreo, ferroviario y marítimo", en *R.D.T.*, núm. 4, 2010, p. 91.

<sup>400</sup> En LEG 101/8/3, de 12 de marzo de 2014. Esta inseguridad jurídica se reitera en el Informe del Grupo Internacional de Clubes P&I 2013-2014, p. 13, en <http://www.igpandi.org> (consultado el 15 de abril de 2015).

limitación de la responsabilidad global en caso de riesgos de guerra que el Estado de puerto no admitirá. En conclusión, aun siendo ambos Estados parte del Convenio de Atenas 2002, si no rige la reserva para ambos, tienen un régimen jurídico de seguro de riesgos de guerra diferente.

### **22.3. Desarrollo nacional del Reglamento CE 392/2009 mediante Real Decreto 270/2013 y supletoriedad de la Ley de navegación marítima**

España, como Estado miembro de la Unión Europea, ha debido cumplir con el Reglamento CE 392/2009, desde su aplicación a partir del 31 de diciembre de 2012. Mucho antes de ser parte contratante del Convenio de Atenas 2002.

Para facilitar la implementación del Reglamento CE 392/2009 en España, el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, reguló la emisión del certificado de seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente. En su virtud, cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte de pasajeros por mar habrá de mantener el seguro o garantía bancaria, tal y como establece el Reglamento CE 392/2009 (art. 2.1). Se encarga a la Dirección General de la Marina Mercante la tarea de verificar la existencia y validez de tal seguro o garantía y de emitir el certificado administrativo para cada buque que así lo atestigüe (art. 6).

La entrada en vigor de la Ley de navegación marítima en 2014 ha respetado la especialidad normativa en materia de transportes y seguros de buques de pasaje. El art. 300.1 LNM prevé la obligación del porteador efectivo de suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad civil por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada incidente no inferior a lo que establezcan *“los convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deben llevar obligatoriamente a bordo”*<sup>401</sup>. Aquí ha de leerse, respectivamente, el Convenio

---

<sup>401</sup> Es una expresión de *“la técnica legislativa empleada, basada en la remisión a los convenios vigentes en cada materia, reservándose la ley el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados”* (ap. 2 Exp. motivos LNM). Por lo que respecta al desarrollo reglamentario que se refiere la LNM, de momento, a falta de otro reglamento más moderno, se entiende referido al citado RD 270/2013.



de Atenas 2002, el Reglamento CE 392/2009 y el RD 270/2013. Se completa con lo dispuesto en el art. 463 LNM, según el cual los seguros obligatorios exigidos en esta ley se regulan por su normativa específica y, en lo no previsto, por las normas del seguro de responsabilidad civil de la propia Ley de navegación marítima.

El art. 300.2 LNM reproduce también algunas disposiciones esenciales del Convenio de Atenas 2002. Específicamente, añade que *“el perjudicado tiene acción directa contra el asegurador hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al porteador de acuerdo con el art. 3 del Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar y, en todo caso, el hecho de que el accidente fue causado dolosamente por el asegurado. Podrá además oponer en todo caso el límite de responsabilidad establecido en el art. 7 del Convenio, incluso en el caso de que su asegurado lo hubiera perdido de acuerdo con el art. 13 del Convenio”*.

#### **22.4. Normas adicionales introducidas por el Reglamento CE 392/2009, con respecto al Convenio de Atenas 2002**

El Reglamento CE 392/2009 opta por extender el régimen de responsabilidad y seguro del Convenio de Atenas 2002 y las Directivas de la OMI también al transporte marítimo de pasajeros dentro de un Estado miembro a bordo de buques en de las clases A y B, según eran definidas en el art. 4 Directiva 98/18/CE<sup>402</sup>.

El tenor literal del Convenio de Atenas 2002 está ideado para el transporte “internacional”, quedando fuera el transporte “nacional”. La Unión Europea pretende eliminar esta distinción entre transporte internacional y nacional, imponiendo el seguro obligatorio del Convenio de Atenas 2002 a todos los transportes realizados en el seno de la Unión Europea y de los Estados parte hacia o desde Estados extracomunitarios. Mientras que los buques de pasaje y crucero dedicados al transporte internacional ya suelen disponer de un seguro P&I, no es tan clara esta práctica respecto a buques dedicados al cabotaje nacional. Por ello, la Unión Europea prevé una posible moratoria. Cuando se trate de transporte marítimo de pasajeros

---

<sup>402</sup> Ya derogada por Directiva 2009/45/CE, de 6 de mayo, Reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (Versión refundida).

realizado dentro de un Estado miembro, los Estados miembros podrán aplazar la aplicación del Reglamento (CE) 392/2009: a los buques de la clase A, hasta 4 años a partir de la fecha de aplicación del Reglamento, esto es, hasta el 31 de diciembre de 2016; y, a los buques de la clase B, hasta el 31 de diciembre de 2018. El Reglamento CE 392/2009 permite, asimismo, a los Estados miembros, decidir si estas normas serán igualmente aplicables a los buques de clases C y D.

Asimismo, el Reglamento CE 392/2009 prevé otras normas de responsabilidad y seguro adicionales y distintos del Convenio de Atenas 2002. Forma parte de la política propia de la Unión Europea su imposición, aunque no consten en el tenor literal del Convenio de Atenas 2002. Por tanto, son obligatorios en todos los Estados miembros de la Unión Europea, por razón de la aplicación directa del Reglamento CE 392/2009. Por ejemplo, la obligación del transportista ejecutor de anticipar una parte de la indemnización en caso de muerte o lesiones causadas por un suceso relacionado con la navegación (art. 6) o la obligación del transportista y/o del transportista ejecutor de informar a los pasajeros de los derechos que le corresponden conforme al Reglamento CE 392/2009<sup>403</sup>.

### 23. RAZONES DE LA IMPOSICIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO

El intérprete puede encontrar las razones de la imposición del seguro obligatorio en los trabajos preparatorios del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 en el seno de la OMI. Sobre el proceso de gestación del Protocolo de 2002 ya nos hemos referido arriba. También es una fuente interpretativa el principal trabajo preparatorio del vigente Reglamento CE 392/2009: la Propuesta de Reglamento de la Comisión Europea sobre la responsabilidad de los transportistas en caso de accidente por mar o vías navegables, de 23 de noviembre de 2005<sup>404</sup>.

---

<sup>403</sup> PIRAS, M., "International recent developments: European Union – Maritime Passenger Transport", en *Tulane Maritime Law*, verano, n. 2, 2012, p. 629, indica que este régimen de responsabilidad no excluye que el *tour-operador* deba seguir informando al pasajero, según resulta de la Directiva 90/314, de 13 de junio de 1990.

<sup>404</sup> Hecha en Bruselas el 23 de noviembre de 2005, COM(2005) 592 final, disponible en <http://eur-lex.europa.eu>, consultada el 2 de octubre de 2002. También MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime ...*, op. cit., p. 39.

La Propuesta de Reglamento de 2005 de la Comisión Europea formaba parte del tercer paquete “Erika” de medidas de seguridad marítima frente a buques subestándar<sup>405</sup>. Su Exposición de motivos alude a la necesidad de implantar el seguro obligatorio en los buques de pasaje. Señala que, tras el Libro Blanco de 2001 sobre la política de transportes<sup>406</sup>, la propia Comisión Europea presentó en 2002 una Comunicación sobre el refuerzo de la seguridad de los buques de pasaje en la Comunidad<sup>407</sup>. En este documento, se defendía la imposición de un “seguro obligatorio, y derecho a la reclamación directa, pues en ocasiones el transportista puede resultar difícil de localizar o ser incapaz de cumplir plenamente sus obligaciones económicas”. Añadía que la mayoría de buques de pasaje goza de protección financiera, generalmente por pertenecer a clubes P&I, pero “la inexistencia de obligaciones normativas en materia de niveles de aseguramiento carece de justificación”. Como respuesta legislativa, la Comisión Europea planteaba en la Propuesta de Reglamento 2005 que se incorporase el Convenio de Atenas 2002 (incluyendo su seguro o garantía obligatoria) al Derecho comunitario.

El Dictamen del Comité de las Regiones<sup>408</sup>, sobre el tercer paquete “Erika” de medidas legislativas para la seguridad marítima, respaldó la iniciativa de la Comisión Europea. Consideró adecuado incorporar el Convenio de Atenas 2002 a la legislación comunitaria y se mostró favorable a imponer el seguro obligatorio, “en lugar de dejar esta cuestión a la discreción de los propietarios de buques a través de los clubs P&I a los que pertenezcan”.

Los citados trabajos preparatorios del Convenio de Atenas 2002, los motivos alegados en la Propuesta de Reglamento comunitario de 2005, el proceso de gestación de las Directrices OMI de 2006 y, en fin, también la Exposición de motivos del vigente Reglamento CE 392/2009, nos permiten identificar alguna de las razones de la imposición del seguro o garantía obligatoria en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente. Son al menos las siguientes:

---

<sup>405</sup> También MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime ...*, op. cit., p. 39.

<sup>406</sup> En COM (2001) 370.

<sup>407</sup> En COM (2002) 158.

<sup>408</sup> En DOUE, C 229/38, de 22 de septiembre de 2006.

- a) Garantizar una parte de la indemnización en caso de muerte o lesiones del pasajero con la solvencia de un asegurador o fiador, sin perjuicio de reclamar el resto al transportista responsable.
- b) Asegurar un seguro o garantía de indemnización suficiente incluso para catástrofes sufridas por los *ferrys* y los cada vez mayores buques de crucero.
- c) Ofrecer cobertura en caso de ataque terrorista al buque de pasaje, aunque muy limitada en la cuantía.
- d) Prevenir el riesgo de transportistas insolventes o difíciles de localizar que frustren las expectativas de indemnización de los afectados.
- d) Evitar la discreción de los armadores de buque de pasaje en la contratación de un seguro o garantía de su responsabilidad civil, transformando la práctica de algunos en una obligación de todos los armadores sujetos a la aplicación del Reglamento CE 392/2009.
- e) Homogeneizar las legislaciones nacionales de los Estados de la Unión Europea entre las que se incluyen normas en materia de responsabilidad por daños causados a los pasajeros, que se vean envueltos en accidentes ocurridos en el mar<sup>409</sup>.

---

<sup>409</sup> El ap. 19 Exposición de motivos Reglamento CE 392/2009 ampara esta acción legislativa en el principio de subsidiariedad consagrado en el art. 5 del Tratado, el cual pretende determinar el nivel de intervención más pertinente en los ámbitos de las competencias entre la Unión Europea y los Estados miembros. El Tratado de Lisboa de 2007, por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, han reforzado considerablemente el principio de subsidiariedad, en virtud del cual *"en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva, la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión"*.

## 24. SUJETO OBLIGADO A DISPONER DEL SEGURO. POSIBLES RESPONSABLES QUE NO SON SUJETOS PASIVOS DE LA OBLIGACIÓN DE ASEGURARSE

### 1º. El armador del buque de pasaje como transportista ejecutor

Sólo el denominado “transportista ejecutor” o que de hecho realice todo o parte del transporte marítimo de pasajeros está obligado por el Reglamento CE 392/2009 y/o el Convenio de Atenas 2002 a contratar el seguro o garantía bancaria que cubra su responsabilidad civil en caso de accidente. Muchas personas pueden resultar responsables de la muerte o lesiones de los pasajeros (auxiliares, agencias de viaje, intermediarios, autoridades públicas, etc.), pero sólo una es el sujeto pasivo de la obligación de asegurarse: el transportista ejecutor. El objeto del presente apartado es: 1º. Identificar quién realmente es el transportista ejecutor y, 2º. *A sensu contrario*, indicar qué posibles responsables en caso de accidente no están obligados a contratar el seguro previsto en estas normas.

El Convenio de Atenas dispone que *“cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte habrá de mantener un seguro o garantía financiera (...) que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros”* (art. 4 bis 1). Para identificar quién es esta persona, el Convenio de Atenas 2002 añade que transportista ejecutor es *“la persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte”* (art. 1.1.b). El *“transportista que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte”* es el *transportista ejecutor* o, en la medida que efectúe de hecho el transporte, el *transportista* (art. 1.1.c).

A la vista de lo anterior, los elementos distintivos del transportista ejecutor son: 1º. Que efectúe de hecho todo o parte del transporte marítimo y, 2º. Que pueda disponer del buque en virtud de un título legítimo como propietario, fletador o explotador del buque. Estas características confluyen en el concepto de armador seguido por la legislación española, como persona 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”* (art. 145.1 LNM).

La primera característica exigida al transportista ejecutor es que efectúe de hecho todo o parte del transporte marítimo (art. 1.1.c Convenio de Atenas 2002). Esta es la facultad esencial del armador del buque de pasaje. El armador del buque dispone todos los elementos personales, formales y técnicos para llevar a cabo el transporte marítimo de personas en el buque de pasaje. Normalmente se trata de una sociedad mercantil que no lo realiza personalmente, sino que encarga a sus trabajadores y otros agentes para que lo lleven a cabo físicamente. La negligencia de sus empleados y agentes se equipara a la culpa personal del transportista ejecutor. El armador puede o bien contratar directamente con los pasajeros, siendo un transportista contractual<sup>410</sup>, o bien no tener contrato alguno con el pasajero, sino con el transportista contractual. Por ejemplo, el fletamento por tiempo o por viaje de un *ferry* o de un buque de crucero puede suponer que el armador realice por encargo del *tour operador* la totalidad del transporte a que tiene derecho el pasajero, pues el transportista contractual ha subcontratado con el armador como transportista ejecutor. El armador puede otras veces ser encargado de realizar sólo una parte del transporte marítimo de pasajeros, siendo asumido el resto por otro transportista ejecutor o el propio transportista contractual. Un ejemplo de transporte parcial puede ser el transporte en gabarras desde el buque de crucero al puerto y viceversa. El contrato de transporte cubre la muerte o lesiones durante estos traslados fuera del buque de crucero, pues la embarcación ha sido puesta a disposición del pasajero por el transportista (art. 1.8.a Convenio Atenas 2002); es irrelevante a efectos de responsabilidad que la gabarra sea propia del transportista contractual o, como en el caso comentado, el armador de la gabarra actúa como subcontratado.

El transportista ejecutor dispone del buque de pasaje, “*ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora del buque*” (art. 1.1.b Convenio de Atenas 2002). En el texto inglés del Convenio de Atenas 2002 se indica que el transportista ejecutor (“*performing carrier*”) es “*the owner, charterer or operator of the ship*”. Mientras es

---

<sup>410</sup> El transportista ejecutor puede coincidir con la persona del transportista o transportista contractual cuando ha concertado el contrato para el transporte por mar de un pasajero o de un pasajero y su equipaje (arts. 1.1.a y 1.2 Convenio Atenas 2002). En este caso, no hay dicotomía entre transportista contractual y transportista ejecutor, y el Convenio de Atenas 2002 lo denomina simplemente “transportista”. Este único transportista ha de disponer del seguro o garantía bancaria obligatoria para hacer frente a sus responsabilidades civiles en caso de accidente con resultado de muerte o lesiones de los pasajeros.

claro el concepto de propiedad, más dudas plantea la identificación del transportista ejecutor con el “fletador” y con la “empresa explotadora del buque”.

Respecto al fletador (“*charterer*”), creemos que en realidad el fletador (por tiempo, por viaje, por viaje redondo) no es equiparable al transportista ejecutor<sup>411</sup>. Los clubs P&I ofrecen un seguro P&I de fletador, aparte del seguro P&I de armador, pero es dudoso que sirva para cumplir con las exigencias del Convenio de Atenas 2002 y/o el Reglamento CE 392/2009. Mantenemos, en cambio, que el art. 1.1.b del Convenio de Atenas 2002 debe entenderse referido al “*bareboat charterer*” o arrendatario a casco desnudo<sup>412</sup>. Mediante el contrato de arrendamiento a casco desnudo (“*bareboat charter*”), el arrendatario (al que se llama en inglés a veces “*bareboat charterer*” o simplemente “*charterer*”, con poca precisión) se convierte en armador del buque durante el período de arrendamiento<sup>413</sup>. En la práctica, en la póliza-tipo de arrendamiento a casco desnudo de mayor uso, la Barecon 2001, obliga al arrendatario (al que llama simplemente “*charterer*”) a contratar un seguro P&I durante el servicio en que el buque está arrendado (cl. 13). Además, el seguro P&I de armador estándar se ofrece al “*owner, bareboat or demise charterer or operator of the ship*”<sup>414</sup>. El fletador también puede contratar un seguro P&I de fletador, pero tiene unas coberturas más limitadas y un tope de indemnización más bajo, que probablemente no sean suficientes para cumplir con el Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento CE 392/2009.

Respecto a “*la empresa explotadora del buque*” (“*operator of the ship*”) (art. 1.1.b Convenio Atenas 2002), creemos que es equiparable a la figura del gestor de buque

---

<sup>411</sup> SOYER, B., “Sundry considerations on the draft Protocol to the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by Sea 1974”, en *J.M.L.C.*, vol. 33, n. 4, 2002, p. 526, considera, en cambio, que el tomador del seguro obligatorio puede ser el fletador del buque.

<sup>412</sup> La confusión de términos se observa también en la traducción al castellano del Reglamento CE 392/2009, pues en el ap. 12 de la Exposición de motivos Reglamento CE 392/2002 se habla de “registro de fletamento de buque” para referirse en realidad a los habituales registros de arrendamientos a casco desnudo, gracias a los cuales se deslocaliza flota a Estados de conveniencia a través de arrendamientos a casco desnudo. El texto en inglés se refiere, con mayor propiedad, al “*bareboat charter-out registry*”.

<sup>413</sup> Es la cláusula contractual para mantener indemne al propietario no armador y al buque frente a reclamaciones de terceros derivadas de la explotación del barco durante el período de arrendamiento.

<sup>414</sup> Así, *vid* regla 1 de las Reglas del seguro P&I de Gard, edición 2015, en <http://www.gard.no> (consultada el 1 de octubre de 2015).

o de flota de buque. Conocido como “*shipmanager*” en la práctica, se ocupa de gestionar por cuenta y en nombre del armador de llevar a cabo las operaciones técnicas y jurídicas que la hayan sido encargadas por su principal, mediante contrato, para asegurar la operación del buque o de la flota a su cargo. Entre las operaciones jurídicas, puede incluirse la contratación del seguro P&I u otro seguro de responsabilidad, o garantía bancaria que garantice la responsabilidad de su principal en caso de accidente del buque de pasaje. El “*shipmanager*” es tomador del seguro, pero el asegurado es el armador.

## **2º. El transportista contractual no está obligado a contratar el seguro**

Los trabajos preparatorios del Convenio de Atenas 2002 en el Comité Jurídico de la OMI revelan la razón por la que sólo el transportista ejecutor y no el contractual, si son distintos, tiene la obligación de contratar un seguro o garantía impuestas por este Convenio. Se valoró que sólo el “transportista ejecutor” está sujeto a la supervisión por el Estado rector del puerto y las autoridades portuarias pueden controlar fácilmente si dispone de seguro o garantía bancaria<sup>415</sup>. En el seno de la OMI, se llegó al acuerdo de que el seguro o garantía obligatoria debería cubrir únicamente la responsabilidad civil del transportista ejecutor<sup>416</sup>. Ello sin perjuicio del derecho de recurso entre los transportistas responsables, cuando proceda (art. 4.5 Convenio de Atenas 2002). Por ejemplo, el pasajero puede reclamar sólo al transportista contractual por los daños sufridos, como una agencia de viajes, si bien si es atribuible al armador del buque y no ha habido condena solidaria, la agencia de viajes como fletador puede repetir la indemnización abonada al pasajero. En la práctica, es recomendable la acción directa contra el armador, pues la agencia de viajes quizá no cuente con la solvencia de un asegurador de riesgos marítimos.

Puede ser habitual, en efecto, la presencia de transportistas contractuales que consten como obligados a la prestación del transporte en el contrato de pasaje o en el contrato de viaje combinado que incluya un crucero. Sin embargo, el “transportista contractual”, si no es al mismo tiempo “transportista ejecutor” no está obligado a disponer del seguro o garantía obligatoria. Por ejemplo, la agencia de viajes que es

---

<sup>415</sup> En párrafo 33 LEG 78/11, de 2 de noviembre de 1998.

<sup>416</sup> En párrafo 19 LEG 79/11, de 22 de abril de 1999.



fletadora del buque de pasaje y vende paquetes turísticos a sus clientes. Sin perjuicio de que otra norma nacional pueda prever que también debe disponer de un seguro de responsabilidad civil u otra garantía frente a terceros, no está obligada a cumplir con el Reglamento CE 392/2009 y/o el Convenio de Atenas 2002. Los Estados que intervinieron en la negociación del Convenio de Atenas 2002 descartaron, así, que la obligación de seguro o garantía hubiese de pesar también sobre el transportista contractual. Se señaló que se crearía una situación compleja cuando los billetes de los pasajeros de un mismo buque hubieran sido expedidos por más de un transportista contractual. Resultaba más sencillo exigir el seguro o garantía al transportista efectivo del buque. Por ejemplo, imaginemos un buque de crucero que ha sido fletado por viaje por diversas agencias de viajes para que cada una contrate con un número determinado de cruceristas. Cada una tendría que estar cubierto por el seguro contra riesgos de guerra y contra riesgos de no guerra del Convenio de Atenas 2002, y así debería ser controlado por las autoridades portuarias.

En la OMI, se indicó también que la responsabilidad del transportista contractual puede ser más amplia, pues puede incluir el transporte por tierra y/o aire como parte de un viaje organizado. En cambio, el Convenio de Atenas 2002 solo comprende la fase marítima<sup>417</sup>.

En conclusión, el transportista contractual que no sea ejecutor permanece responsable por la totalidad del transporte (art. 4.2 Convenio de Atenas 2002), pero no tiene obligación de seguro<sup>418</sup>. En todo caso, ningún prudente transportista contractual dejará de contratar un seguro que cubra su riesgo, siendo posible también un seguro contratado por ambos<sup>419</sup>.

---

<sup>417</sup> Con ocasión del asesinato de los cruceristas en el museo de Túnez en 2015, se plantea si debe responder el transportista ejecutor. La respuesta es en principio negativa, pues conforme al art. 8 Convenio de Atenas 2002, el transporte abarca el período durante el cual el pasajero y/o equipaje están a bordo del buque o en curso de embarque o desembarque, y el periodo durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua desde tierra al buque o viceversa, si el precio de este transporte auxiliar está incluido en el precio del pasaje. No obstante, el seguro P&I puede cubrir si hubo un contrato adicional al de pasaje por hacer esta excursión. Por ejemplo, en este sentido *vid* regla 57 de la edición 2015 de las reglas de Gard P&I, en <http://www.gard.no> (consultada el 16 de febrero de 2016).

<sup>418</sup> Así, CELLE, P., "I profili assicurativi della responsabilita del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento 392/2009", en *Dir.Mar*, fasc. III, 2012, p. 769.

<sup>419</sup> BERLINGIERI, F., "The Athens...", *op. cit.*, p. 1132.

## 25. ASEGURADORES AUTORIZADOS A OFRECER EL SEGURO

El tenor literal del Convenio de Atenas 2002 está redactado de forma que el transportista ejecutor ha de contar con “un seguro o garantía bancaria” (art. 4 bis). El legislador pensaba en un único seguro o garantía que ofreciese una cobertura completa de los riesgos de responsabilidad civil del transportista marítimo en virtud de este Convenio.

Esta disposición debe entenderse modificada por las Directrices OMI, que reconocen la posibilidad (que no obligación) del transportista ejecutor de contar con un seguro o garantía para riesgos de guerra y otro distinto para riesgos de no guerra y terrorismo.

1º. El seguro para riesgos que no sean de guerra deberá cubrir todos los riesgos sujetos a seguro obligatorio distintos de los riesgos de guerra (incluido terrorismo), sean o no objeto de exenciones, limitaciones o exigencias (art. 2.3 Directrices OMI). Si la muerte o lesiones de los pasajeros es atribuible a un riesgo que no sea de guerra, el asegurador de la responsabilidad civil del transportista ejecutor suele ser un club P&I del Grupo Internacional de Clubes P&I<sup>420</sup>. En la práctica aseguradora, los seguros P&I de los clubes P&I del Grupo Internacional se refieren a la cobertura obligatoria prevista en el Reglamento CE 392/2009 y/o en el Convenio de Atenas 2002. No obstante, no hay ningún tipo de monopolio legal en el mercado y este seguro puede ser ofrecido por un club P&I no integrado en la misma asociación o por aseguradores comerciales. También cabe que la garantía distinta del seguro sea ofrecida por entidad financiera.

2º. El transportista ejecutor ha de contratar obligatoriamente de un seguro o garantía para riesgos de guerra para cubrir su responsabilidad, *si la hay*, cuando las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un acto de guerra o similar, la captura, secuestro, arresto, restricción o detención, por minas u otras armas de guerra, por los actos de todo terrorista o toda persona que actúe maliciosamente o motivada por razones políticas, y por confiscación y

---

<sup>420</sup> Por ejemplo, la regla 23.2 de la edición 2015 de las reglas de seguro P&I ofrecido por el club P&I Britannia del Grupo Internacional de Clubes P&I, que asegura algunos de los *ferrys* que operan en España, indica que el club P&I asume la responsabilidad por la emisión de un certificado de seguro de no guerra (“*non-war certificate*”) en cumplimiento del art. 4 bis Convenio de Atenas 2002, de las Directrices para su implantación del Comité Jurídico de la OMI o del Reglamento CE 392/2009.

expropiación (art. 2.2 Directrices OMI). El asegurador de riesgos de guerra puede ser el mismo que el de riesgos de no guerra, pero normalmente el armador deberá recurrir al mercado específico de seguros de guerra y valorar las opciones para disponer de un seguro que cumpla con lo dispuesto con el Convenio de Atenas 2002 y/o el Reglamento CE 392/2009<sup>421</sup>. En esta materia, son esenciales las Directrices de la OMI, pues limitan la responsabilidad global del transportista y asegurador en caso de responsabilidad civil en caso de guerra o terrorismo a 350 millones de unidades de cuenta (unos 500 millones de dólares).

Corresponde a cada Estado miembro de la Unión Europea en virtud del Reglamento CE 392/2009 y/o a cada Estado parte del Convenio de Atenas 2002 la tarea de controlar la existencia de los seguros o garantías que estas normas exigen. En España, la norma esencial es el RD 270/2013, que enumera las aseguradoras o fiadoras que pueden garantizar la responsabilidad civil del transportista ejecutor de buques de pasaje.

En primer lugar, el art. 3.1 RD 270/2013 admite que la responsabilidad civil se cubrirá mediante la formalización de un seguro o mediante una garantía bancaria distinta del seguro. A continuación, señala que la Dirección General de la Marina Mercante expedirá un certificado acreditativo siempre que el seguro o la garantía se hayan suscrito con una entidad que se encuentre en alguna de las circunstancias siguientes:

- a) Entidades aseguradoras que hayan obtenido autorización del Ministerio de Economía y Competitividad para operar en el ramo 12, “responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales”, (art. 6.1.a Texto refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el RD Legislativo 6/2004, de 29 de octubre) o que, estando domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo, ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o régimen de libre prestación de servicios.
- b) Entidades domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo distinto a España, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.

---

<sup>421</sup> Vid capítulo I sobre el mercado asegurador de riesgos de guerra y terrorismo.

- c) Sucursales establecidas en el Espacio Económico Europeo de entidades aseguradoras domiciliadas en terceros países no miembros del Espacio Económico Europeo, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.
- d) Clubes P&I integrados en el Grupo Internacional de Clubes P&I.
- e) Entidades debidamente autorizadas para otorgar garantías financieras distintas de los seguros, conforme a su legislación específica.
- f) La disposición final 2ª de este Real Decreto añade que el Ministro puede dictar las normas de aplicación y desarrollo de este Real Decreto y, en particular, para autorizar a Clubes P&I no integrados en el Grupo Internacional de Clubes P&I, a cubrir la responsabilidad civil. Esta disposición final permite por ejemplo que haya clubes P&I de guerra, que no forman parte del Grupo Internacional de Clubes P&I, ofreciendo estas cobertura de riesgos de guerra.

El art. 3.2 RD 270/2013 añade que la Dirección General de la Marina Mercante sólo expedirá el certificado si el seguro o la garantía bancaria se han formalizado con las entidades arriba citadas o con las entidades autorizadas por el Ministro de Fomento según lo dispuesto en la citada disposición final 2ª.

## **26. NATURALEZA JURÍDICA DEL SEGURO OBLIGATORIO Y GARANTÍA FINANCIERA ALTERNATIVA CON LA QUE CUMPLIR LA NORMATIVA. COMPATIBILIDAD CON EL SEGURO OBLIGATORIO DE VIAJEROS**

Los trabajos preparatorios del Convenio de Atenas 2002 en el seno del Comité Jurídico de la OMI evidencian, como se ha adelantado, que se planteó entre los Estados la discusión de la naturaleza jurídica del seguro obligatorio de buques de pasaje en caso de accidentes. En concreto, si debía ser un seguro de accidentes o de responsabilidad civil o ambos<sup>422</sup>. La mayoría de delegaciones estatales se pronunció

---

<sup>422</sup> En párrafos 16 a 22 de LEG 78/11, de 2 de noviembre de 1998.

a favor de un seguro de responsabilidad civil similar al previsto en el CRC 1992<sup>423</sup>. En cambio, los Estados descartaron el seguro de accidentes, pues cubre el dolo del transportista y no cuenta con los importantes deducibles del seguro de responsabilidad civil. La Cámara Marítima Internacional, que puede intervenir en las deliberaciones, negó con contundencia que el seguro de accidentes pudiera ser un medio de cumplir con el Convenio de Atenas de 2002, aunque fuese facultativo, pues se llegaría a un doble seguro, un seguro P&I y el seguro de accidentes<sup>424</sup>. En la reunión del Comité Jurídico de 25 de octubre de 1999<sup>425</sup>, los Estados llegaron a una solución de compromiso: el transportista ejecutor estaría obligado a asegurar su responsabilidad civil, si bien sin limitar la posibilidad de contratar otros tipos de seguro disponibles.

En algunos países, la contratación de seguros adicionales de accidentes no es un derecho para el transportista de pasajeros, sino una obligación legal. En España, por ejemplo, el citado RD 1575/1989 impone el seguro obligatorio de viajeros (SOVI) como seguro privado de accidentes individuales del que debe disponer el transportista en un servicio público de viajeros<sup>426</sup>. No es un seguro de responsabilidad civil, pues la indemnización no depende de que el transportista sea responsable, sino de la causación de daños corporales en accidente ocurrido con ocasión del transporte (art. 1). La cobertura económica es escasa, de unos 36.000 euros por fallecimiento y con un baremo para las lesiones (anexo RD 1575/1989). Incluye indemnizaciones pecuniarias y asistencia sanitaria en caso de que el accidente produzca la muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del viajero (art. 3). El SOVI es compatible con cualquier otro seguro concertado por el viajero o a él referente (art. 2.2 RD 1575/1989). El pago de la prima del seguro se repercute al viajero incorporándolo al precio del transporte (art. 12.1.a). Con la entrada en vigor del Reglamento CE 392/2009, los buques que entren dentro del ámbito de aplicación del mismo, deberán contar con dos seguros obligatorios, el de viajeros conforme al Derecho

---

<sup>423</sup> En párrafo 22 de LEG 79/11, de 22 de abril de 1999.

<sup>424</sup> En párrafo 26 de LEG 79/11, de 22 de abril de 1999.

<sup>425</sup> En párrafo 24 de LEG 80/11, de 25 de octubre de 1999.

<sup>426</sup> Es exigible a favor de todos los usuarios de medios de transporte marítimo español, en todos los viajes que realicen y tengan su principio en territorio nacional, sin limitación de destino (art. 4.1.b RD 1575/1989). El pago de la prima del SOVI corresponde al transportista, cuyo precio repercute en el precio del transporte (arts. 12.1 y 24.1).

español, y el de responsabilidad civil conforme a la normativa comunitaria. Es una situación de doble seguro, de naturaleza diversa cada uno, que protege doblemente al pasajero, que tendrá derecho a indemnización, tanto si el transportista es o no responsable civil del accidente<sup>427</sup>.

El SOVI no cubre ni libera de responsabilidad civil del transportista, conductor o tercero en caso de daños corporales a los pasajeros, ni las prestaciones del SOVI reducen el importe de la expresada responsabilidad (art. 2.3 RD 1575/1989). Por tanto, la escasa indemnización económica cobrada en virtud del SOVI no lo es por razón del Convenio de Atenas 2002 y/o el Reglamento CE 392/2009 y no computa para reducir la responsabilidad pendiente del transportista y/o de su asegurador de responsabilidad civil. El art. 2.1.5 Directrices OMI restringe este efecto reductor a toda suma pagada *“en virtud del Convenio de Atenas 2002”*, la cual sirve para reducir la responsabilidad, aunque no sean pagadas por los aseguradores o no se reclamen a los mismos.

El Convenio de Atenas 2002 admite también como alternativa al seguro *“otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o de entidad financiera similar”* que cubra la responsabilidad en virtud del presente Convenio con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros. En este sentido, la disposición adicional primera de la Ley de navegación marítima prevé que el Gobierno pueda establecer los supuestos en los cuales se pueda constituir mecanismos de garantías alternativos a los seguros obligatorios de buques de pasajeros. Además, el citado art. 3.1.e RD 270/2013 admite que las entidades financieras debidamente autorizadas para otorgar garantías financieras puedan ofrecer una garantía distinta del seguro (art. 3.1.e).

---

<sup>427</sup> MEDINA CRESPO, M., *Reclamación por lesiones en el seguro obligatorio de viajeros*, Bosch, Barcelona, 2012, pp. 603 y ss., especialmente, p. 641, analiza la imperatividad histórica del denominado “cúmulo indemnizatorio”, en las normas y en las sentencias, así como sus límites a partir de la reforma de la Ley de ordenación del transporte terrestre en 2000. En todo caso, la regla de la compatibilidad relativa sólo afecta al seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística *“y no a los seguros de responsabilidad civil del transportista ferroviario, acuático o por cable”*.

## **27. BUQUES EN RELACIÓN A LOS CUALES EL SEGURO ES OBLIGATORIO. BUQUES DE PASAJE MARÍTIMO DEDICADOS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL O NACIONAL CONFORME A DETERMINADAS MORATORIAS Y EXCLUSIONES**

El seguro obligatorio es exigible a buques de pasaje marítimo, abanderados o no en un Estado miembro de la Unión Europea y/o en un Estado parte del Convenio de Atenas 2002, que sean dedicados a transportes internacionales o al cabotaje nacional dentro de un singular Estado. Analizamos cada uno de estos criterios.

### **1º. Buques de pasaje**

El art. 4 bis 1 Convenio de Atenas 2002 limita la exigencia del seguro o garantía obligatorios a aquellos buques “autorizados a transportar más de doce pasajeros”. Este es el requisito utilizado de acuerdo con el Convenio SOLAS para definir la categoría de buques de pasaje. Por tanto, el ámbito de aplicación del Convenio de Atenas 2002 son los buques de pasaje, con la excepción de los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire, pues no gozan de la consideración de buque en este convenio [art. 1.3].

Entre los buques de pasaje, se incluyen los *ferrys*, las naves de alta velocidad y los cruceros. También en base a la normativa comunitaria (Directiva 2009/45/CE) y española sobre buques de pasaje (RD 1247/1999) habría de comprender las embarcaciones de recreo que naveguen con tripulación y transporten más de doce pasajeros con propósitos comerciales<sup>428</sup>.

En cambio, el seguro obligatorio del Convenio de Atenas 2002 no es exigible al alquiler o “*charter*” de una embarcación de recreo, donde una o varias personas

---

<sup>428</sup> Art. 3.2.vii Directiva 2009/45/CE, de 6 mayo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (versión refundida) indica que no se aplica a “*yates de recreo, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de 12 pasajeros con ánimo comercial*”. El Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, transpone la Directiva 98/18/CE al ordenamiento español e indica que quedan excluidos del ámbito de aplicación de este reglamento los buques de pasaje o naves de pasaje de alta velocidad, “*las embarcaciones de recreo, salvo aquellas que naveguen con tripulación y transporten más de 12 pasajeros con propósitos comerciales*” (art. 2.2.f). También quedan excluidos los “*buques utilizados exclusivamente en zonas portuarias*” (art. 2.2.g). Similar norma contiene el art. 3.2.viii de la citada Directiva.

obtienen la disposición del mismo durante un tiempo determinado y sin la condición de pasajeros<sup>429</sup>. La normativa propia del seguro obligatorio incide en la existencia de contratos de transporte y pasajeros en relación con cada buque de pasaje (art. 2 Reglamento CE 392/2009).

## 2º. Buques de pasaje marítimo

Además, ha de tratarse de un buque de pasaje “marítimo”. El régimen de responsabilidad y seguro del Convenio de Atenas 2002 sólo se aplica a buques de navegación marítima y no a la navegación en aguas interiores, como ríos, rías y lagos<sup>430</sup>. Esta exclusión sería igualmente aplicable en el supuesto que la travesía en aguas interiores sea internacional por cruzar dos o más países.

## 3º. Buques abanderados en un Estado miembro de la Unión Europea o en terceros Estados

De acuerdo con el art. 2 Reglamento CE 392/2009, “el presente reglamento se aplicará a *todo transporte internacional* (la cursiva es nuestra)<sup>431</sup>, si: a) el buque enarbola el pabellón de un Estado miembro o está matriculado en un Estado miembro<sup>432</sup>; b) el contrato de transporte se ha concertado en un Estado miembro<sup>433</sup>, o c) el lugar de

<sup>429</sup> Ello sin perjuicio de que el arrendador de estas embarcaciones de recreo haya de tener un tipo específico de seguro de responsabilidad civil (art. 312 LNM), distinto del exigido en el Convenio de Atenas 2002, como el previsto en el RD 607/1999.

<sup>430</sup> A diferencia de la citada Propuesta de Reglamento comunitario de 2005 que incluía el mar y “vías navegables”, finalmente frustrada.

<sup>431</sup> En el sentido del art. 1.9 Convenio de Atenas 2002, según el cual se entiende por transporte internacional “*todo transporte en el que, de acuerdo con el contrato de transporte, el lugar de partida y el lugar de destino están situados en dos Estados diferentes, o en un mismo Estado si con arreglo al contrato de transporte o al itinerario programado hay un puerto de escala intermedio en otro Estado*”.

<sup>432</sup> Por ejemplo, un buque abanderado en España (Estado parte) que salga de Valencia y haga un crucero por el Mar Mediterráneo con varias escalas en otros países ha de tener el seguro o garantía exigida en el Convenio de Atenas 2002, por cumplirse el requisito de abanderamiento en un Estado miembro. La expresión “*o está matriculado en un Estado miembro*” debe interpretarse como que el Estado de pabellón para la inscripción en el registro de fletamento debe ser un Estado miembro de la Unión Europea o una parte contratante del Convenio de Atenas (ap. 12 Exp. motivos Reglamento CE 392/2009).

<sup>433</sup> Por ejemplo, un contrato de viaje combinado para un crucero por el Caribe contratado en España con una agencia de viajes o con el armador directamente.



partida o el de destino, de acuerdo con el contrato de transporte, están situados en un Estado miembro<sup>434</sup>.

Además, el art. 1.2 Reglamento CE 392/2009 amplía el ámbito de aplicación del Convenio de Atenas 2002 y de las Directrices OMI al *transporte marítimo de pasajeros dentro de un Estado miembro* de la Unión Europea a bordo de buques de las clases A y B, según el art. 4 Directiva 98/18/CE. Esta aplicación se condiciona a que: a) el buque enarbole el pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea o esté matriculado en un Estado miembro; b) el contrato de transporte se ha concertado en un Estado miembro, o c) el lugar de partida o destino, de acuerdo con el contrato de transporte, están situados en un Estado miembro (art. 2).

El seguro obligatorio es exigible a buques matriculados en Estados miembros de la Unión Europea, como a buques matriculados en Estados extracomunitarios si el contrato de transporte se ha concertado en un Estado miembro o el lugar de partida o de destino están situados en un Estado miembro (art. 2 Reglamento CE 392/2009).

#### **4º. Buques dedicados al transporte marítimo internacional o al cabotaje nacional en un Estado miembro de la Unión Europea**

La homologación de normas entre el transporte internacional y el cabotaje nacional se justifica en que *“como en el mercado interior de los servicios del transporte marítimo se ha eliminado la distinción entre transporte nacional e internacional, se equipara el alcance y características de la responsabilidad en el transporte nacional e internacional dentro de la comunidad”* (ap. 3, Exp. motivos Reglamento CE 392/2009).

En la actualidad, la Directiva 98/18/CE ha sido derogada por la Directiva 2009/45/CE, de 6 de mayo, de reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (versión refundida), pero el sistema no ha cambiado. Cada Estado ha venido

---

<sup>434</sup> También es exigible al *ferry* de bandera británica entre Santander y Plymouth, porque Gran Bretaña es Estado parte del Convenio de Atenas 2002 y, además, el puerto de salida y el de llegada están en Estados parte. El *ferry* abanderado en Italia (no es Estado parte, pero el Reglamento CE 392/2009 es de aplicación imperativa) entre Barcelona y Porto Torres (Cerdeña), pues ambos puertos de salida o llegada están ubicados en puertos de Estados miembros de la Unión Europea un Estado parte. Igualmente, el *ferry* marroquí entre Tánger y Cádiz, pues el puerto de salida o llegada está en España, aunque Marruecos no sea Estado parte

determinando, en cumplimiento de la citada Directiva 98/18/CE, qué transportes de cabotaje nacional corresponden a las clases A, B, C y D, según en las zonas en que operen. Estos términos se mantienen en el art. 4 Directiva 2009/45/CE<sup>435</sup>.

En España, el RD 1247/1999 indica que según la zona marítima en la que operen, los buques de pasaje se clasifican en las categorías siguientes: clase A, B, C y D. Su art. 4.2 indica que la Dirección General de la Marina Mercante establecerá y actualizará, cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo jurisdicción española a efectos de la utilización, durante todo el año o, según proceda, durante períodos regulares de inferior duración, de las clases de buques, aplicando los criterios de clasificación enunciados en el apartado 1, de acuerdo con la Directiva 98/18/CE y la vigente Directiva 2009/45/CE.

En ejecución de lo previsto en el art. 4 RD 1247/1999, la Resolución de 10 de mayo de 2004 de la Dirección General de la Marina Mercante clasifica el litoral español, incluidas las islas Baleares y Canarias, en cuatro zonas marítimas A, B, C y D, que coinciden con las zonas en las que navegan los buques de clase A, B, C y D de la Directiva 2009/45/CE<sup>436</sup>. Por ejemplo, el régimen de responsabilidad y seguro del

---

<sup>435</sup> Conforme el art. 4 Directiva 2009/45/CE, la "clase A" corresponde a buques de pasaje que realizan travesías nacionales distintas de los definidos para las clases B, C y D. La "clase B", a buques de pasaje que realizan travesías nacionales en las que no se alejan más de 20 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio. La "clase C", a buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros es inferior al 10% en un período de un año —si el buque va a utilizarse todo el año— o un período determinado de inferior duración —si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano)—, y que no se alejan en ningún momento más de 15 millas de un abrigo ni más de 5 millas de la línea de la costa —contadas a la altura media de la marea—, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio. La "clase D" buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros es inferior al 10% en un período de un año —si el buque va a utilizarse todo el año— o en un período determinado de inferior duración —si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano)—, y que no se alejan en ningún momento más de 6 millas de un abrigo ni más de 3 millas de la línea de la costa —contadas a la altura media de la marea—, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

<sup>436</sup> El anexo de esta Resolución indica que son viajes en zona marítima A aquellos entre península y Canarias, península y Baleares, Málaga y Melilla, Almería y Melilla. Si es desde Cádiz al Norte de África, puede ser A o B. El viaje debe ser internacional, puesto que si se trata de un viaje nacional, debe ser en zona A, esto es, más de 20 millas y este no es el caso. Se precisa informe del Capitán Marítimo para decidir si es A o B. Los viajes entre las Islas Canarias y entre las Islas Baleares pueden ser A, B, C y D, sujeto al informe del Capitán Marítimo. Los viajes en las zonas marítimas C

Reglamento CE 392/2009 es aplicable al *ferry* de bandera española entre Barcelona y Mallorca o al *ferry* español entre Ceuta y Cádiz. En cambio, no lo es el transporte turístico dentro de un puerto o que bordea la costa. En conclusión, hay que conocer cada caso concreto<sup>437</sup>.

El Reglamento CE 392/2009 permite que los Estados hagan uso de una moratoria en su aplicación al cabotaje dentro de un Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B (art. 11). El Reglamento CE 392/2009 justifica la moratoria en que “*el sistema de responsabilidad establecido en el presente Reglamento debe extenderse gradualmente a las diferentes clases de buques (...). Debe tenerse en cuenta el impacto sobre las tarifas y la capacidad del mercado para conseguir a precio asequible una cobertura de seguro del nivel exigido frente a la política de refuerzo de los derechos de los pasajeros así como al carácter estacional de una parte del tráfico*” (ap. 10 Exposición de motivos). En concreto, el art. 11.1 Reglamento CE 392/2009 permite que en los transportes que se hagan dentro de un Estado miembro a bordo de buques de la clase A, los Estados miembros podrán optar una moratoria hasta cuatro años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento (el 31 de diciembre de 2012). Esto supone que estos buques pueden tener una moratoria de 4 años hasta el 31 de diciembre de 2016. La moratoria es también posible en lo que respecta al transporte por mar dentro de un Estado miembro a bordo de buques de la clase B. Según el art. 11.2 Reglamento CE 392/2009, los Estados miembros podrán optar por aplazar la aplicación del presente Reglamento hasta el 31 de diciembre de 2018.

En España, la disposición transitoria del RD 270/2013 se ha acogido parcialmente a la moratoria: los buques de clase A no estuvieron obligados a cumplir con sus

---

y D son aquellos en las rías gallegas, que se entiende que no salen a la mar. También son C y D, los tráficos en pequeñas embarcaciones que no salen a la mar y limitan sus navegaciones a las zonas que no exceden los límites exteriores de los puertos, radas y bahías, sujeto siempre al informe del Capitán Marítimo. Si el viaje costea una isla canaria o balear, sin pasar a otra isla, caben las cuatro categorías, sujeto al informe del Capitán Marítimo. En síntesis, los buques de clase C y D son utilizados en travesías más cercanas a la costa y lugares de abrigo que los buques de clase A y B.

<sup>437</sup> En Francia, BONASSIES, P., “Du Code des transports à la Convention d’Athènes: observations sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers. Cour de Cassation (Ch. Civile 1) 18 juin 2014”, en *D.M.F.*, núm. 761, septiembre 2014, pp. 755-759, señala que, con la entrada en vigor del Convenio de Atenas 2002, el Código de transportes francés tendrá una aplicación marginal, como a los viajes turísticos a las islas cercanas a la costa o al transbordador marítimo en el viejo puerto de Marsella.

disposiciones sino a partir del 1 de enero de 2015. Los buques de pasaje de clase B deberán cumplirlas a partir del 1 de enero de 2019.

El art. 1.3 Reglamento CE 392/2009 prevé que *“a más tardar el 30 de junio de 2013, la Comisión presentará, si procede, una propuesta legislativa con objeto, entre otras cosas, de ampliar el ámbito de aplicación de este Reglamento a los buques de las clases C y D según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE”*. En octubre de 2015, no nos costa que tal propuesta de la Comisión haya tenido lugar. Por tanto, el régimen comunitario de responsabilidad y seguro del Reglamento CE 392/2009 no se extiende a buques de clase C y D que operen en transportes marítimos dentro de un Estado miembro. La razón de la diferencia de tratamiento parece deducirse del ap. 4 de la Exposición de motivos del Reglamento CE 392/2009 (aunque no queda claro si se refiere a la moratoria de los buques de clase A y B). Este ap. 4 indica que *“por lo que respecta a las compañías navieras pequeñas que operan a escala nacional, se debe tener en cuenta el carácter estacional de su actividad. Por lo tanto, a la hora de establecer los regímenes de seguro en virtud del presente Reglamento deben tenerse en cuenta las diferentes clases de buques”*.

El art. 2 *in fine* Reglamento CE 392/2009 admite también que *“los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento a todos los transportes por mar en el interior de un Estado miembro”*. Por tanto, la extensión del régimen comunitario de responsabilidad y seguro a buques de clase C y D dentro de un Estado miembro puede provenir, bien de la decisión de la Unión Europea (art. 1.3 Reglamento CE 392/2009), bien de la decisión de cada Estado miembro (art. 2 *in fine* Reglamento CE 392/2009). En octubre de 2015, el Estado español tampoco ha legislado al respecto y el régimen comunitario de responsabilidad y seguro no es aplicable a los buques de clase C y D.

No obstante, en otros países de la Unión Europea, como Finlandia y Holanda, se ha optado por extender la exigencia del seguro obligatorio de responsabilidad civil a los buques de pasaje de clase C y D dedicados al transporte nacional dentro de un Estado miembro (*“domestic carriage”*)<sup>438</sup>.

---

<sup>438</sup> En la circular del Club P&I North of England, del Grupo Internacional de Clubes P&I, se indica que en Finlandia, Holanda y Dinamarca se ha extendido la obligación de cumplir con las exigencias del seguro obligatorio del Reglamento CE 392/2009, a los buques de pasaje en cabotaje nacional de clase A, B, C y D, desde el 31 de diciembre de 2012, en <http://www.nepia.com> (consultada el 5 de octubre de 2015).

## 28. RIESGOS QUE DEBE CUBRIR EL SEGURO OBLIGATORIO: RESPONSABILIDAD CIVIL POR MUERTE Y LESIONES DE LOS PASAJEROS

### 28.1. Planteamiento general

El seguro o garantía obligatoria ha de cubrir *al menos* la responsabilidad civil en caso de muerte o lesiones del pasajero cuando el accidente se haya producido a bordo o en curso de embarque o desembarque (art. 1.8 Convenio de Atenas 2002) y hasta un importe de 250.000 unidades de cuenta por pasajero y siniestro (art. 4 bis)<sup>439</sup>. El contrato de seguro P&I u otro de responsabilidad civil o la garantía pueden ir más allá de estos límites cuantitativos o cubrir otros riesgos distintos de la muerte o lesiones de los pasajeros (como el daño a los equipajes), pero esta contratación ya tienen bases voluntarias, no obligatorias<sup>440</sup>.

La cobertura aseguradora tiene como presupuesto la responsabilidad civil del transportista ejecutor. El asegurador no tiene obligación de pagar la indemnización por la mera producción del daño. La obligación de indemnizar a cargo del asegurador está condicionada a que el asegurado sea responsable de la muerte o lesiones del pasajero: 1) Sea porque es culpable, por culpa propia o de sus auxiliares a bordo o en tierra (responsabilidad subjetiva o con culpa), 2) Sea porque la responsabilidad le sea objetivamente imputable, aun sin ser culpable (responsabilidad objetiva o sin culpa). La primera causa de imputación, la responsabilidad por culpa, es la ordinaria de la

---

<sup>439</sup> El Convenio de Atenas 2002, como otros convenios internacionales, utiliza la referencia a las “unidades de cuenta” y no a una determinada moneda de uso corriente, como el euro o el dólar, por lo que es necesario su conversión para indemnizar al pasajero. La unidad de cuenta corresponde al Derecho Especial de Giro (DEG) del Fondo Internacional. En octubre de 2015, 1 DEG se corresponde con 1,25 euros. Las cuantías previstas en el Convenio de Atenas 2002 se convierten en moneda nacional del Estado a que pertenezca el tribunal que conozca del asunto, utilizando como base el valor de dicha moneda en la fecha del fallo o en la fecha que hayan convenido las partes (art. 9.1 Convenio Atenas 2002). En España, el RD 270/2013 aclara que el pago se hará en euros (art. 4).

<sup>440</sup> El contrato de seguro o garantía bancaria de la responsabilidad civil del transportista ejecutor puede extenderse a cubrir daños a vehículos a bordo (arts. 1.5 y 3.4 Convenio de Atenas 2002), en el equipaje de camarote (arts. 1.6 y 3.3 Convenio de Atenas 2002) y equipos de movilidad para personas de movilidad reducida (art. 4 Reglamento CE 392/2009). El seguro o garantía puede extenderse también a riesgos de responsabilidad civil excluidos de cobertura, como la derivada de ataques químicos o cibernéticos (art. 2.1 Directrices OMI). También puede aumentarse la suma asegurada más allá de los límites de responsabilidad mínimos previstos en el Convenio de Atenas 2002 y/o el Reglamento CE 392/2009.

responsabilidad civil. La segunda causa de imputación tiene carácter excepcional y resulta de expresas previsiones al respecto en el Reglamento CE 392/2009 y/o el Convenio de Atenas 2002.

Los trabajos preparatorios en el Comité Jurídico de la OMI sobre fundamento de responsabilidad del transportista marítimo de personas en el Convenio de Atenas 2002 revelan esta solución de compromiso entre los Estados<sup>441</sup>: a) una responsabilidad objetiva (“*strict liability*”) para sucesos relacionados con la navegación (naufragio, zozobra, abordaje, etc.); y, b) una responsabilidad por culpa (“*fault-based liability*”) para sucesos no relacionados con la navegación. En ambos casos, el asegurador o fiador del transportista ejecutor sólo está obligado a garantizar que el seguro o garantía cubre al menos 250.000 unidades de cuenta.

La Comisión Europea, al valorar la posibilidad de incorporar el Convenio de Atenas 2002 al Derecho comunitario, en la Propuesta de Reglamento de 2005 (previa al vigente Reglamento CE 392/2009), esbozaba claves sobre el régimen de responsabilidad respecto de los pasajeros, “*incluyendo responsabilidad objetiva hasta un límite suficientemente alto y ampliación de la responsabilidad en caso de culpa o negligencia. Con esta responsabilidad objetiva, se intenta favorecer la posición de los reclamantes, ya que esa responsabilidad no depende de un acto culposo o negligente del transportista*”. La mayor parte de la doctrina<sup>442</sup> también considera que esta responsabilidad objetiva es una de las novedades esenciales del Convenio de Atenas 2002 respecto a la responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba del tenor original del Convenio de Atenas de 1974 (art. 3.1).

Procedemos a analizar la cobertura de la responsabilidad civil del transportista ejecutor en sucesos relacionados con la navegación y sucesos no relacionados con la

---

<sup>441</sup> En párrafo 26 LEG 82/12, de 6 de noviembre de 2000.

<sup>442</sup> También advierten este cambio RØSÆG, E, “Passenger liabilities...”, *op. cit.*, p. 209; MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, p. 792 y PIRAS, M., “International recent...”, *op. cit.*, p. 631. En cambio, OLMEDO PERALTA, E., “New requirements and risk distribution for the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents under Regulation (EC) no. 392/2009”, en *E.T.L.*, 2014, pp. 252, 256, 266-267, indica que “*no se ha cambiado y se sigue un sistema de responsabilidad por culpa, con algunos casos de responsabilidad semi-estricta. En el primer tramo de responsabilidad, no hay una responsabilidad estricta como el Convenio de Montreal, pues caben causas de exoneración*”.

navegación, pues las condiciones de la imputación de responsabilidad en uno y otro caso son diferentes a la vista de la normativa.

## **28.2. Por sucesos relacionados con la navegación**

### **1º. Reclamaciones hasta 250.000 unidades de cuenta por pasajes**

El art. 3.1 Convenio de Atenas 2002 dispone que *“el transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso relacionado con la navegación, en la medida en que tales pérdidas no excedan de 250.000 unidades de cuenta por dicho pasajero en cada caso concreto, a menos que el transportista demuestre que el suceso: a) resultó de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo”*. El art. 5.a Convenio de Atenas 2002 añade que *“por suceso relacionado con la navegación se entiende naufragio, zozobra, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque<sup>443</sup>”*. El art. 5.b indica que *“el transportista responde de la negligencia de sus empleados, actuando en el desempeño de sus funciones”*.

Estos preceptos se completan con el art. 4 bis Convenio de Atenas 2002, según el cual el transportista ejecutor mantendrá un seguro o garantía conforme al convenio que no será inferior a 250 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto. Por tanto, el transportista ejecutor ha de acreditar que dispone de un seguro o garantía no inferior a 250.000 unidades de cuenta por pasajero y siniestro. El asegurador o fiador garantiza a terceros al menos el importe de la responsabilidad objetiva en caso de que la muerte o lesiones se atribuya a hechos de la navegación<sup>444</sup>.

La responsabilidad objetiva o sin culpa del transportista ejecutor hasta 250.000 unidades de cuenta surge de la obligación de compensar daños causados por la

---

<sup>443</sup> A continuación, el art. 3.5.c Convenio Atenas 2002 indica que por deficiencia del buque se entiende *“cualquier funcionamiento defectuoso, fallo o incumplimiento de las reglas de seguridad aplicables con respecto a cualquier parte del buque o de su equipo que se utilice para el escape, la evacuación, el embarco o desembarco de pasajeros; o que se use para la propulsión, el gobierno, la seguridad de la navegación, el amarre, el fondeo, la llegada o salida de un puesto de atraque o fondeadero, o la contención de la avería después de la inundación, o que se use para la puesta a flote de los dispositivos de salvamento”*.

<sup>444</sup> MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, N., *“Responsabilidad ... op. cit.”*, p. 188,

actividad o comportamiento del sujeto. El pasajero o sus causahabientes no están obligados a probar la culpa del transportista o sus auxiliares; quedan liberados de la prueba a veces “diabólica” del hecho causante del daño. Asimismo, es irrelevante cuánto cuidado puso el transportista ejecutor o sus auxiliares para evitar el accidente o si minimizó las pérdidas<sup>445</sup>. Por ejemplo, la responsabilidad objetiva supone que, para las reclamaciones de hasta 250.000 unidades de cuenta por pasajero y siniestro, el asegurador responde, por ejemplo, aunque el abordaje en el buque de pasaje asegurado sea únicamente imputable al otro buque. O cuando la muerte o lesiones del pasajero se deben a una explosión en el buque de pasaje asegurado, aunque se haya producido por incendio atribuible a deficiencias en equipos náuticos suministrados por el fabricante de motores. Tampoco podrá oponer a los pasajeros víctimas de una varada que el accidente del buque asegurado se debe a la negligencia del práctico o las autoridades portuarias o de marina.

## **2º. Reclamaciones que excedan de 250.000 unidades de cuentas**

El régimen jurídico es distinto para reclamaciones superiores a 250.000 unidades de cuenta por “sucesos relacionados con la navegación”. El Convenio de Atenas sigue un sistema mixto de responsabilidad por culpa, con presunción de culpa en contra del transportista con inversión de la carga de la prueba.

El pasajero o sus causahabientes en caso de muerte o lesiones por hecho relacionado con la navegación han de probar:

- 1º. Que la muerte o lesiones tuvieron lugar durante el transporte marítimo a bordo o durante las fases de embarque o desembarque (arts. 1.8.a y 3.6)<sup>446</sup>.
- 2º. La muerte, lesiones y su cuantificación económica. En caso de fallecimiento del pasajero, los causahabientes podrán reclamar hasta 400.000 unidades de

---

<sup>445</sup> En GARNER, B. A. (ed.), *Black's law dictionary*, 10ª ed., Thomson-Rees, St. Paul, 2014 y SHEPPARD, S. M. (ed), *The Wolters Kluwer Bouvier law dictionary*, Wolters/Kluwer, Nueva York, 2011.

<sup>446</sup> PIRAS, M., “International recent...”, *op. cit.*, p. 631. CELLE, P., “I profili assicurativi della responsabilità del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento 392/2009”, en *Dir.Mar.*, fasc. III, 2012, p. 769, señala que el pasajero habrá de probar la parte del transporte donde se ha producido el daño en el supuesto de que haya varios transportistas.



cuenta por cada fallecido si hubiese culpa del transportista o sus auxiliares (art. 3 y 7 Convenio de Atenas 2020). En caso de lesiones, depende de la cuantificación exacta de las mismas que realice el tribunal que conozca de la reclamación o acuerden las partes. Por ejemplo, los incidentes de menor importancia en *ferries* y cruceros y las cuantías de indemnización por lesiones son comparativamente muy reducidas a las máximas previstas en el Convenio de Atenas<sup>447</sup>. Además, este convenio fija algunos límites en esta valoración judicial de las pérdidas debidas a la muerte o lesiones del pasajero en caso de accidente. Prohíbe entender las indemnizaciones punitivas o ejemplares como pérdidas valorables (art. 3.5.d Convenio de Atenas 2002). Las indemnizaciones punitivas son daños añadidos a los daños reales cuando el demandado actuó con dejadez, malicia o engaño y sirven para dar ejemplo a otros<sup>448</sup>. Son habituales en la práctica judicial estadounidense<sup>449</sup>.

3º. El pasajero se ve beneficiado también, además de la responsabilidad objetiva, con una presunción *iusuris tantum* de culpa en contra del transportista. Se deposita sobre el transportista la carga de probar que no ha sido negligente<sup>450</sup>. En otras palabras, si el transportista no prueba que actuó con diligencia, el pasajero o causahabientes podrán romper el límite de 250.000 unidades de cuenta y reclamar hasta el máximo de 400.000 unidades de cuenta para los casos de accidente culpable. La ley nacional de un Estado parte puede prever límites más altos o prever límite alguno para los casos de accidente culpable.

### **3º. Suma asegurada**

Aun cuando el asegurado incurra en culpa y pierda el derecho a limitar la indemnización a un máximo de 250.000 unidades de cuenta, el asegurador o garante

---

<sup>447</sup> Así se expresó el Grupo Internacional de Clubes P&I ante el Comité Jurídico de la OMI al borrador del Protocolo de 2002, en LEG/CONF.13.11, de 30 de agosto 2002. En concreto, señaló que en el período 1992/2002, la media anual de pago por daños por muerte y lesiones de pasajeros fue de 21.737 dólares, muy por debajo del límite del Convenio de Atenas, siendo la mayoría por incidentes menores.

<sup>448</sup> En GARNER, B. A. (ed.), *Black's law...*, *op. cit.*

<sup>449</sup> PERRELLA, C., "Convenzione di Atene e Regolamento CE 392/2009. Alcune questioni aperte in materia di risarcimento di danno a la persona", en *Dir.Mar.*, fasc. III, 2012, p. 820.

<sup>450</sup> En MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime ...*, *op. cit.*, p. 791-792.

mantiene el derecho a limitar su responsabilidad a la suma asegurada mínima exigida en el art. 4 bis Convenio de Atenas 2002 (siempre 250.000 unidades de cuenta), salvo que por contrato se incluya una suma asegurada más alta.

No se aplican los límites en caso de dolo o temeridad del transportista, esto es, que la muerte o lesiones se ha producido obrando éste con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente causaría tales daños (art. 13). Se trata realmente de un supuesto excepcional. Más habitual será que algunos tribunales nacionales equiparen la culpa grave al dolo o a la temeridad a fin de romper también el límite máximo de la indemnización de 400.000 unidades de cuenta por pasajero y siniestro. En todo caso, si por razón de dolo del asegurado, éste pierde el derecho de limitación, el asegurador o fiador puede hacer uso del límite de indemnización (art. 4 bis 10 Convenio de Atenas 2002).

El Convenio de Atenas 2002 no excluye que el transportista se acoja a la limitación cuando la muerte o lesiones son atribuibles a la conducta dolosa de sus agentes o auxiliares en el desempeño de sus funciones<sup>451</sup>. Aunque no se dice expresamente, consideramos que en este caso el asegurador o fiador también podrá beneficiarse de los límites de responsabilidad del transportista ejecutor que responde de los actos de su empleado o auxiliar que ha actuado dolosamente.

#### **4º Excepciones oponibles al perjudicado**

Por su parte, el transportista ejecutor y/o su asegurador o fiador en caso de que los pasajeros ejerzan una acción directa tiene una limitada gama de excepciones oponibles en caso de muerte o lesiones por hecho relacionado con la navegación.

1ª. El transportista ejecutor y/o su asegurador puede probar que el suceso relacionado con la navegación (abordaje, explosión, zozobra, etc.) que ha causado la muerte o lesiones de los pasajeros resultó de “*un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección*” (art. 3.1.a Convenio de Atenas 2002) y que, además, el transportista actuó con diligencia. El acto de guerra no exonera, si el pasajero acredita, a su vez,

---

<sup>451</sup> Quien no podrá beneficiarse de estos límites es el propio empleado o auxiliar que ha actuado dolosamente (art. 13.2 Convenio de Atenas 2002).

que también hubo negligencia del transportista ejecutor al haber mandado el buque a una zona de guerra o no haber salido inmediatamente de esta zona.

- 2ª. El transportista ejecutor y/o su asegurador pueden probar que un temporal, maremoto, etc. u otro fenómeno natural de fuerza mayor es la causa del naufragio, varada u otro accidente de la navegación [art. 3.1 Convenio de Atenas 2002]. El pasajero puede también contrarrestar esta prueba, acreditando también que ha habido negligencia del transportista o sus auxiliares. Por ejemplo, porque el capitán mandó partir el buque a pesar de que los informes meteorológicos avisaban del riesgo claro de temporal que hizo varar el buque.
- 3ª. El transportista y/o su asegurador puede probar que el suceso relacionado con la navegación que originó la muerte o lesiones del pasajero *“fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo”* (art. 3.1.b Convenio de Atenas 2002). Debe observarse que la responsabilidad objetiva o sin culpa del transportista cubre incluso cuando la culpa sea de un tercero, no cuando el tercero haya incurrido en dolo.

Sin embargo, este precepto del Convenio de Atenas de 2002 ha de interpretarse de acuerdo con las Directrices OMI. De acuerdo con su art. 2.2, el seguro obligatorio de riesgos de guerra del que debe disponer el transportista ha de cubrir también, *si la hay*, su responsabilidad si el suceso se causó por los actos de todo terrorista o persona que actúe maliciosamente o motivada por razones políticas, y toda medida adoptada para evitar o hacer frente a tal riesgo. Pueden plantearse dudas cuando la causa del ataque no sea terrorista, pero si lo es, la eventual responsabilidad civil del transportista ejecutor será objeto de cobertura por parte del asegurador de riesgos de guerra.

El art. 3.1.b Convenio de Atenas 2002 sólo exonera al transportista de responsabilidad cuando el acto sea “totalmente” causado por el tercero. Por ejemplo, no es descartable que las víctimas atribuyan al transportista negligencia por no haber hecho lo suficiente para evitar el ataque terrorista y, por tanto, el tribunal que conozca del asunto no reconozca la exoneración de responsabilidad. Los trabajos preparatorios del Convenio de Atenas 2002 en el seno del Comité Jurídico de la OMI evidencian que, precisamente, los Estados quisieron que existiese

responsabilidad y un asegurador o fiador en el supuesto de ataque terrorista a buque de pasaje. Esta posición contó con la oposición del Grupo Internacional de Clubes P&I, que intentó incluir actos de terrorismo en la exclusión de responsabilidad en caso de guerra e hizo constar que el adverbio “totalmente” dejaba un resquicio para admitir la responsabilidad del transportista por no haber evitado el acto terrorista<sup>452</sup>. La Cámara Marítima Internacional<sup>453</sup> también propuso excluir la responsabilidad del transportista por actos de terrorismo.

Esta opción no fue atendida por los Estados firmantes del Convenio de Atenas 2002. Noruega<sup>454</sup>, uno de los países promotores del Protocolo de 2002 y nación que redactó del borrador del mismo, señaló que en la Conferencia diplomática que adoptó el Convenio de Atenas 2002 una abrumadora mayoría se declaró a favor de que las responsabilidades del transportista y las obligaciones sobre el seguro deberían extenderse a situaciones en las que se hubiera producido un fallo para evitar el terrorismo (sin llegar a la categoría de guerra), en dos situaciones: negligencia del transportista y otras situaciones en las que el daño no haya sido causado totalmente por el terrorismo (por ejemplo, por una falta de control).

Merece especial atención la autorizada opinión del autor noruego Erik Rosaeg<sup>455</sup>, según el cual el transportista no tiene responsabilidad por guerra o terrorismo, sino sólo por no proteger a los pasajeros. El mayor riesgo de guerra y terrorismo, añade, es cuando el transportista y sus auxiliares no ejercitan la debida diligencia para impedir que los pasajeros queden expuestos a guerra y terrorismo, en cuyo caso el transportista debe responder bajo la regla de la responsabilidad objetiva y la regla de la responsabilidad por culpa (por ejemplo, cuando por un control inadecuado, sube un terrorista a bordo), pues cumplir las normas del Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones

---

<sup>452</sup> En LEG/CONF.13.11, de 30 de agosto 2002. El Grupo Internacional de Clubes P&I añadió que el Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia que elaboró el borrador del Protocolo de 2002 había declarado que el art. 3.1.b. incluye el terrorismo, pero no debería decir totalmente causado. El Grupo Internacional señaló que como en el caso del secuestro del barco “Achille Lauro” los abogados tratarán de argumentar que el suceso no fue totalmente causado por un tercero y que el transportista debe cargar con su parte por no haber evitado el acto terrorista.

<sup>453</sup> En LEG/CONF. 13.13, de 12 septiembre 2002.

<sup>454</sup> En LEG 92/5, de 11 de agosto de 2006.

<sup>455</sup> RØSÆG, E, “Passenger liabilities...”, *op. cit.*, pp. 210-211 y 217-218.

portuarias (PBIP) del Código SOLAS puede no ser suficiente. En estos casos, el daño no es causado por guerra o terrorismo, sino por negligencia. Mientras que si no hay negligencia del transportista, la responsabilidad por guerra está excluida, el transportista sólo está excluido de responsabilidad por terrorismo si ha sido “totalmente causado” por los terroristas. Esto deja espacio para la responsabilidad objetiva y significa que el transportista puede ser responsable por un problema de seguridad no atribuible a él mismo o a sus auxiliares, sino por ejemplo a la negligencia de las autoridades de puerto.

4ª. El art. 6 Convenio de Atenas 2002 indica que el transportista también puede acreditar la culpa del pasajero para eximirse totalmente de su responsabilidad. Esto tendrá lugar siempre y cuando no haya también habido culpa por parte del transportista o de sus auxiliares. La responsabilidad será atenuada cuando haya concurrencia de culpas entre el pasajero afectado y el transportista ejecutor o sus auxiliares.

El pasajero responde de sus propios actos<sup>456</sup>. La realidad demuestra que, a diferencia del transporte aéreo, los pasajeros marítimos pueden realizar más actividades donde el daño sea atribuible a su culpa<sup>457</sup>. En todo caso, el comportamiento responsable del pasajero no excluye la responsabilidad del capitán y del armador por haber incurrido en alguna negligencia fruto de su exigible conocimiento del medio y profesionalidad y estas cualidades no pueden requerirse con el mismo alcance al pasajero<sup>458</sup>.

---

<sup>456</sup> Así, LÓPEZ DE GONZALO, M., “La responsabilità del vettore marittimo di persone al Codice della Navigazione al Regolamento 392/2009”, en *Dir.Mar.*, fasc. III, 2012, p. 762. El autor añade que la atenuación, respecto de los criterios normales de la responsabilidad contractual y armadora, de los criterios de imputación de responsabilidad del armador proviene de la libertad del pasajero, pues no es un objeto y se requiere el principio de autoresponsabilidad. Ello no excluye la responsabilidad del capitán y del armador.

<sup>457</sup> Así lo puso en evidencia la Cámara Marítima Internacional, en LEG 81/11, de 12 de abril de 2000, párrafo 118.

<sup>458</sup> Por ejemplo, la *Cour d'Appel* de Burdeos (5eme Ch. Civ.), de 13 enero 2014, comentada por HENRY, L., “Action en responsabilité contre le transporteur maritime de passagers pour dommage corporel”, en *D.M.F.*, 77, abril 2014, pp. 344 y ss., establece que si el capitán, que es un profesional y conoce perfectamente los lugares, no juzga útil imponer condiciones de seguridad a los pasajeros, no puede reprocharse que el pasajero no las haya tomado, por lo que se descarta su culpa que reduzca la indemnización. En este caso, una ola muy fuerte tiró al pasajero al suelo y se rompió la pierna cuando estaba en las cabinas de asientos del buque de pasaje.

### 28.3. Por sucesos no relacionados con la navegación

La realidad del transporte marítimo de pasajeros demuestra que, aparte de los graves accidentes marítimos, muchas veces la muerte y, sobre todo, las lesiones, se producen por lo que el Convenio de Atenas 2002 llama “sucesos no relacionados con la navegación”. Por ejemplo, a la vista de la experiencia e ingente jurisprudencia norteamericana en materia de cruceros, pueden verse la variedad de sucesos a bordo que han producido muerte o lesiones en un pasajero, sin haber habido un accidente colectivo, sino solo individual: asalto de un marinero a un pasajero; asalto de un pasajero a otro pasajero; mal tiempo/error en la navegación; resbalones y caídas en baño y ducha; defectos del camarote; caídas de sillas; programa de cuidado de niños; agua o comida contaminada; juegos y programas en cubierta; fallos en el diseño del barco; problemas durante submarinismo; ebriedad de pasajeros; accidentes durante embarque y desembarque; incendios; accidentes en el gimnasio, piscinas y *spa*; accidentes con “*jet sky*”; accidentes en escalera; caída al mar; accidentes en gabarras para llevar al pasajero a tierra, entre otros<sup>459</sup>. Muchos de estos accidentes no dan lugar a fallecimientos, sino a lesiones y el importe de las indemnizaciones son bajas en comparación con los máximos de indemnización que reconoce el Convenio de Atenas 2002 y/o el Reglamento CE 392/2009.

Analizamos a continuación las normas especiales de este tipo de suceso, remitiendo en lo general a lo ya dicho en el apartado anterior que resulte de aplicación.

- 1º. Se sigue un sistema de responsabilidad por culpa, equiparable al vigente en el Código civil español y en otros sistemas tradicionales de responsabilidad civil<sup>460</sup>. En concreto, el art. 3.2 Convenio de Atenas 2002 indica que “*el transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso no relacionado con la navegación, si el suceso que originó la*

<sup>459</sup> Así los analizan JHIRAD, E. E., SANN, A. y CHASE, B., *Benedict...*, *op. cit.*, ap. 5.7 y ss. También DICKERSON, T. A., “The Cruise Passenger Rights and remedies 2014: the Costa Concordia disaster: one year later, many more incidents both on board megaships and during risky shore excursions”, en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 38, verano 2014, núm. 2, pp. 532-539, trata en detalle hasta 34 incidentes a bordo de buques de pasaje y cruceros, estudiados por la doctrina o los tribunales norteamericanos. pp. 515-581.

<sup>460</sup> En MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, pp 791-792.

*pérdida es imputable a la culpa o negligencia del transportista. La carga de la prueba de tal culpa o negligencia recae sobre el demandante*<sup>461</sup>”. El transportista puede negar la culpa o acreditar que ha actuado con diligencia.

En los trabajos preparatorios del Convenio de Atenas de 2002, se puso de manifiesto <sup>462</sup> que la mayoría de delegaciones no quisieron favorecer al pasajero con la presunción de culpa del transportista en sucesos no relacionados con la navegación. Entre otras razones, porque más cambios respecto al Convenio de Atenas 1974 hubieran podido poner en riesgo los objetivos esenciales del Protocolo 2002. Además, se dijo que la dificultad para el transportista de destruir la presunción de culpa en sucesos no relacionados con la navegación, combinada con el seguro obligatorio, podía facilitar las reclamaciones fraudulentas.

- 2º. En caso de muerte o lesiones atribuibles a un suceso no relacionado con la navegación, el transportista y/ su asegurador pueden oponer las causas generales de exoneración de la responsabilidad por culpa, como la culpa o dolo de un tercero o un evento de fuerza mayor.
- 3º. El transportista y/o su asegurado puede oponer también que el daño se causó por la culpa propia del pasajero.
- 4º. La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de un pasajero en virtud del artículo 3 no excederá en ningún caso de 400 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto (art. 7.1 Convenio de Atenas 2002), salvo que los Estados parte fijen uno distinto o no prevean límite alguno (art. 7.2).
- 5º. Aun cuando el asegurado incurra en culpa y pierda el derecho a limitar la indemnización, el asegurador o garante mantiene el derecho a limitar su responsabilidad a la suma asegurada mínima exigida en el art. 4 bis Convenio de Atenas

---

<sup>461</sup> Por ejemplo, la sentencia del *Tribunale di Napoli* de 7 de enero de 2011, en *Dir.Mar.*, fasc. IV, octubre-diciembre 2013, pp. 887 y ss., trata de la caída de un pasajero sobre la cubierta del buque. En aplicación del Código Civil italiano, corresponde también al pasajero probar la peligrosidad de la cubierta y de existencia del nexo causal entre la misma y su caída. De haberse aplicado el Convenio de Atenas 2002, la solución sería la misma por tratarse de un “suceso no relacionado con la navegación”.

<sup>462</sup> En párrafo 22 LEG/83, de 23 de octubre 2001.

2002 (siempre 250.000 unidades de cuenta), salvo que por contrato se incluya una suma asegurada más alta.

6º. No se aplican los límites en caso de dolo o temeridad del transportista, esto es, que la muerte o lesiones se ha producido obrando éste con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente causaría tales daños (art. 13)<sup>463</sup>. En todo caso, si por razón de dolo del asegurado, éste pierde el derecho de limitación, el asegurador o fiador puede hacer uso del límite de indemnización (art 4 bis 10 Convenio de Atenas 2002).

#### **28.4. Responsabilidades civiles especiales derivadas del contrato de crucero**

A diferencia del contrato de transporte marítimo de pasaje, consistente normalmente en el traslado de punto a punto, el contrato de crucero está compuesto por una prestación más completa a cargo de transportista contractual y que normalmente se prolonga durante unos días. En el caso habitual en que el pasajero ha contratado un viaje combinado con un transportista contractual para un crucero concurre en él también la condición de “consumidor y usuario”, pues por un precio global tiene una combinación de viaje y alojamiento (art. 17.3 Reglamento UE 1215/2012). En el pasajero marítimo no crucerista también concurre la condición de usuario de los transportes, si bien no es parte de un contrato de crucero, que puede tener disposiciones específicas respecto al régimen jurídico de este contrato.

Se plantea cuál es la coordinación de las normas del derecho del transporte y las normas de protección de los consumidores y usuarios. En particular, si el régimen del Convenio de Atenas 2002 sobre la responsabilidad y el seguro por muerte o lesiones de los pasajeros, que pretende ser un régimen completo regulador del sistema de responsabilidad y seguro (art. 3.1 Convenio de Atenas 2002), cede ante la aplicación de eventuales normas de protección del crucerista-consumidor.

---

<sup>463</sup> Por ejemplo, la SAP Las Palmas de Gran Canaria 5 de marzo de 2014 (*Cendoj 35016370042 014100147*) considera que el pasajero que sufrió daños personales a causa de la varada involuntaria del buque no ha acreditado suficientemente la temeridad del transportista, habiéndose acreditado en cambio la actuación diligente del mismo. No procede inaplicar los límites de responsabilidad de los arts. 7 y 8 del Convenio de Atenas de 1974, ni aplicar su Protocolo de 2002, pues no había entrado en vigor en el momento del siniestro.



Primero de todo, cuando el Convenio de Atenas 2002 quiere dejar margen al Derecho nacional, así lo dispone expresamente, por ejemplo, para anular o elevar los límites nacionales de indemnización del art. 7 Convenio de Atenas 2002. Por tanto, los Estados parte del Convenio de Atenas 2002 y/o Estados miembros de la Unión Europea sometidos al Reglamento CE 392/2009, podrían legislar para ampliar los límites, pero no anularlos o reducirlos.

En segundo lugar, el Convenio de Atenas 2002 pretende ofrecer con carácter exclusivo y excluyente el régimen de responsabilidad y seguro aplicable al transporte sometido a su ámbito de aplicación. Expresamente para el transportista ejecutor, se indica que no quedará vinculado por ningún acuerdo especial en virtud del cual el transportista contractual asuma obligaciones no dispuestas en este Convenio [art. 4.3].

Sin embargo, la doctrina comparada no descarta que pudieran ser de aplicación al transportista ejecutor normas sobre consumidores y usuarios no previstas en el Convenio de Atenas y/o el Reglamento CE 392/2009 y en base al contrato de crucero suscrito por el crucerista<sup>464</sup>. Compartimos esta inquietud doctrinal, pues el Convenio de Atenas 2002 no es una norma universalmente aceptada por todos los países y los

---

<sup>464</sup> PULIDO BEGINES, J. L., "Cruise ships contracts: transport or package tour", en *Diritto dei trasporti*, núm. 2, 2013, p. 378, considera que la aplicación del Convenio de Atenas 2002 al daño sufrido por los pasajeros a bordo de buques de crucero depende de las estipulaciones contractuales y de la interpretación dada a las reglas generales sobre viajes combinados y protección del consumidor. En cambio, BERLINGIERI, F., "Le contrat de croisière en droit italien et la responsabilité du transporteur en cas d'accident", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, p. 302, señala que, con la entrada en vigor del Convenio de Atenas 2002, incorporado por el Reglamento CE 392/2009, ésta es la norma aplicable al crucero turístico. Con anterioridad, el contrato de crucero turístico sometido a Derecho italiano se regía por el Código de la Navegación y el Código de Turismo. Respecto a los paquetes turísticos, SCAPEL, C., "Le droit positif de la croisière maritime en France", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, p. 313, califica de embrollo la coordinación para la aplicación entre el Convenio de Atenas 2002 y el Código del turismo, confiando a los tribunales la tarea de poner orden al respecto. Por ejemplo, sentencia de la *Cour de Cassation* 15 de diciembre de 2011, con comentario de LE BIHAN, M., "Action en responsabilité d'un croisiériste: responsabilité de plein droit de l'agence de voyage et de l'armateur", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, pp. 356-364, condena a la agencia de viajes y al armador conforme al Código de Turismo por tratarse de una intoxicación alimentaria a bordo distinta del contrato de transporte. TASSY, H., "Application du principe de responsabilité pour faute prouvée du transporteur maritime de passagers. Cour d'Appel d'Aix-en-Provence (10<sup>a</sup> Ch.) – 2 novembre 2012", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, p. 373, concluye que el armador de buques de crucero tiene determinada su responsabilidad según el tipo de prestación que se haya vendido al pasajero: un paquete turístico o un transporte.

términos del contrato suscrito por el crucerista le vinculan en sus obligaciones, pero también en sus derechos, como el de reclamar daños conforme a un determinado régimen jurídico. Estas diferencias, pueden observarse, por ejemplo, en que ya hay foros especiales de jurisdicción para cruceristas en caso de accidente.

A la vista de lo anterior, resulta comprensible que el armador de buques de pasaje que, no necesariamente tiene contrato alguno con el crucerista, pero que asume responsabilidad solidaria con el transportista contractual (art. 4.4 Convenio de Atenas 2002), pueda preocuparle bajo qué régimen jurídico ha de responder en caso de muerte o incapacidad del pasajero. El caso habitual será el de un viaje organizado por una agencia de viajes o un mayorista, quienes a su vez son ambos o alguno también el fletador del buque de pasaje. El armador, pues, no tiene contrato alguno con el crucerista.

El asegurador del transportista ejecutor tiene una posición jurídica más clara que la de su asegurado: responderá en los términos del Convenio de Atenas 2002 y/o del Reglamento CE 392/2009 y, en ningún caso, en condiciones más gravosas que las dispuestas en el contrato de seguro. En la práctica, son los clubes P&I los que ofrecen al armador de buques de pasaje una cobertura por daños a los pasajeros no limitada al Convenio de Atenas 2002 y/o al Reglamento CE 392/2009. De este modo, el armador puede comerciar fuera del ámbito de aplicación de estas normas y estar cubierto. También el club P&I asume el riesgo de que su asegurado sea judicialmente responsable conforme a las normas de consumidores y usuarios, pues esto no le priva de cobertura del seguro.

## **28.5. Exclusiones generales de cobertura aseguradora**

1ª. El art. 20 Convenio de Atenas 2002 dispone que los daños ocasionados por un suceso de carácter nuclear no origina ninguna responsabilidad alguna en virtud de este Convenio si la empresa explotadora de la instalación nuclear está obligada a responder de tales daños de conformidad con los tratados internacional específicos o en virtud de una ley nacional. El seguro P&I estándar excluye de cobertura los daños causados por un suceso de carácter nuclear. Tampoco el seguro de riesgos de guerra debe contemplar necesariamente los daños nucleares (art. 2.2 Directrices OMI)

2ª. Las Directrices de la OMI permiten que tanto el seguro de riesgos de guerra como el seguro de riesgos de no guerra puedan excluir de cobertura la muerte o lesiones del pasajero ocasionadas por contaminación radioactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas. Significa que el transportista puede, pero no debe obligatoriamente disponer, de un seguro o garantía bancaria que cubra estas circunstancias, que de hecho están normalmente excluidas de cobertura en el mercado asegurador de riesgos marítimos. Por tanto, se opta por liberar al transportista de la contratación de un seguro no estándar.

En concreto, la art. 2.1.1. Directrices OMI dispone que el contrato de seguro puede incluir la cláusula del Instituto de Aseguradores de Londres de exclusión por contaminación radioactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas (cláusula del Instituto nº 370). El apéndice A de las Directrices OMI recoge el tenor de esta cláusula, por la cual el seguro no cubre en ningún caso las responsabilidades por pérdidas, averías o gastos directa o indirectamente causados, que se deban o resulten de radiaciones ionizantes, radioactividad, armas radioactivas o cualquier otra arma química, biológica, bioquímica o electromagnética.

El art. 2.1.2. Directrices OMI añade que el contrato de seguro puede estar sometido a la cláusula de exclusión del Instituto por ataques cibernéticos (cláusula del Instituto nº 380). El apéndice A de las Directrices OMI también recoge el tenor de esta otra cláusula, por la cual este seguro no cubre pérdidas, averías o gastos directa o indirectamente causados, que se deban, o resulten del uso o el funcionamiento, como medio para causar daños, de cualquier ordenador, sistema de ordenadores, programas, códigos o virus informático o cualquier otro sistema electrónico. No obstante, el uso de ordenadores u otro sistema electrónico en el sistema de lanzamiento o direccional, o en el mecanismo de disparo, de cualquier arma o fusil no excluye la cobertura de pólizas que cubran riesgos de guerra o terrorismo.

3ª. El art. 2.2.1 Directrices OMI admite la rescisión y exclusión automática del seguro contra riesgos de guerra en caso de guerra entre las grandes potencias, equivalente a una guerra mundial. El apéndice de las Directrices OMI prevé que, independientemente de que se haya dado el preaviso de cancelación, la cobertura de seguro queda automáticamente rescindida si estalla una guerra entre cualquiera

de los siguientes países: Reino Unido, Estados Unidos de América, Francia, Federación de Rusia y China y también cuando se requisa el buque en relación al cual se otorga la cobertura. Además, este seguro excluye la responsabilidad por pérdidas, averías o gastos resultantes de estallido de guerra entre estas cinco potencias y también cuando haya requisa del buque en cuanto al título o al uso.

## 29. SUMA ASEGURADA PARA CADA BUQUE

### 29.1. Límites globales de indemnización por buque y siniestro

El límite del seguro obligatorio u otra garantía financiera no será inferior a 250 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto (art. 4 bis Convenio de Atenas 2002). Las Directrices OMI de modificación del Convenio de Atenas 2002 aclaran que tanto el seguro de riesgos de guerra como el seguro de riesgos de no guerra *pueden* estar sometidos al límite de 250.000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso (art. 2.1.3). Por tanto, para que un asegurador conozca la suma asegurada mínima ha de tener en cuenta el número de pasajeros que el buque asegurado está autorizado a transportar<sup>465</sup>.

El Convenio de Atenas 2002 ha agudizado extraordinariamente los límites de indemnización que debe el transportista, contractual o ejecutor, en caso de que sea responsable por la muerte o lesiones del pasajero en caso de accidente. Al menos con respecto al Convenio de Atenas 1974. La responsabilidad del transportista por muerte o las lesiones del pasajero en el Convenio de Atenas de 1974 no puede exceder de 46.666 unidades de cuenta por pasajero y suceso, frente a las 400.000 unidades de cuenta por pasajero y suceso del Convenio de Atenas de 2002<sup>466</sup>. La situación puede ser incluso aún más grave para el transportista, pues el Estado parte del Convenio de Atenas de 2002 puede aumentar este límite o no fijar límite alguno

---

<sup>465</sup> Los 250.000 unidades de cuenta corresponden a unos 312.000 euros en la actualidad y 343.000 dólares. Si dividimos 2.000.000 millones de dólares entre 343.000 dólares por pasajero, arroja la posibilidad de cubrir buques de hasta 5.800 pasajeros.

<sup>466</sup> RØSÆG. E, "Passenger ...", *op. cit.*, pp. 208-209, indica que pasar de 46.666 a 400.000 unidades de cuenta es muchísimo más que la inflación, siendo un incremento formidable. El Grupo Internacional de Clubes P&I propuso que el Protocolo de 2002 tuviese un límite de 100.000 unidades de cuenta, pero no fue aceptado, en LEG/CONF.13.11, de 30 de agosto 2002.

(art. 7)<sup>467</sup>. El Convenio de Atenas 2002 añade que no se incluirán en los límites de responsabilidad estipulados en los arts. 7 y 8 los intereses producidos por la suma en que se cifren los daños, ni las costas judiciales (art. 10.2 Convenio Atenas 2002).

El transportista ejecutor goza, pues, de inseguridad jurídica, que se comunica al asegurador que voluntariamente quiera cubrir más allá del límite obligatorio de 250.000 unidades de cuenta por pasajero y suceso. La solución aportada por los clubes P&I del Grupo Internacional es disponer en sus reglas de una cobertura indemnizatoria muy alta, cuasi ilimitada. Se trata actualmente de hasta 2.000 millones de dólares para reclamaciones de pasajero y hasta 3.000 millones de dólares en reclamaciones conjuntas de responsabilidad civil frente a pasajeros y marineros<sup>468</sup>. De este modo, un seguro contratado con alguno de los clubes P&I miembros del Grupo Internacional daría cobertura a cruceros de cerca de 6.000 pasajeros en el supuesto que todos pidiesen la indemnización máxima<sup>469</sup>. Se trata de unos topes máximos, que son posibles gracias al sistema de consorcio de daños (“pool”) entre los clubes miembros del Grupo Internacional, al reaseguro colectivo que contratan y al derecho del club P&I a exigir derramas extraordinarias a sus armadores mutualistas si fuera necesario. Sin embargo, el club P&I no renuncia a favorecerse de

---

<sup>467</sup> Menos habitual es la posibilidad de que el propio transportista pueda acordar de forma expresa y por escrito límites de responsabilidad más altos que los previstos en el Convenio de Atenas 2002 (art. 10.1).

<sup>468</sup> Vid la regla 27.2 edición 2015 de las reglas del seguro P&I ofrecido por Britannia P&I club (disponible en <http://www.britanniapandi.com>, consultada el 5 de octubre de 2015). Indica que a no ser que se limite a una cantidad inferior, la responsabilidad total del club P&I con respecto a cualquier buque inscrito por las pérdidas, responsabilidades y los costes y gastos incidentales a los mismos no excederá: i) de 2.000 millones de dólares estadounidenses por cualquier evento con respecto a pasajeros; ii) de 3.000 millones de dólares estadounidenses por cualquier evento con respecto a pasajeros y tripulantes. La regla 27.2 del seguro P&I de Britannia añade, en este sentido, que la responsabilidad del club P&I está limitada cuando las responsabilidades frente a los pasajeros incluyen las responsabilidades surgidas bajo un certificado de no-guerra emitido por el Club P&I de acuerdo con el art. 4 bis del Convenio de Atenas 2002 o con el Reglamento (CE) 392/2009 (las que denomina “responsabilidades certificadas”). Sin embargo, si la responsabilidad frente a los pasajeros exceden o pueden exceder en total del límite de cobertura de 2.000.000.000 de dólares: (i) los gerentes del club P&I podrán a su total discreción, hasta que las responsabilidades certificadas, o la parte de las responsabilidades certificadas como decidan los Gerentes puedan decidir, hayan sido establecidas, diferir el pago de una reclamación con respecto a otras responsabilidades frente a los pasajeros o una parte de las mismas; y (ii) si las responsabilidades certificadas pagadas por el club P&I exceden el límite mencionado cualquier pago realizado el club será a modo de préstamo y el asegurado deberá indemnizar al club con respecto a dicho pago.

<sup>469</sup> En concreto, 5.700 pasajeros. Esta cantidad resulta de dividir 2.000 millones de dólares entre 350.000 dólares por pasajero (250.000 unidades de cuenta son unos 350.000 dólares).

los límites de globales de responsabilidad o especiales, internacionales o nacionales, que correspondan al armador asegurado por razón de la normativa aplicable.

Si no hay acuerdo extrajudicial, el tribunal que conozca de la reclamación del pasajero o causahabiente en caso de accidente del buque de pasaje ha de respetar los límites cuantitativos de la indemnización previstos en la normativa que sea aplicable. La voluntad del Reglamento 392/2009 y del Convenio de Atenas 2002 es que no se entable contra un transportista o un transportista ejecutor ninguna acción de resarcimiento de daños derivados de la muerte o de lesiones de un pasajero, “*como no sea de conformidad con el presente Convenio*” (art. 14 Convenio de Atenas 2002). En particular, el Convenio de Atenas 2002, incorporado al Derecho comunitario también por el Reglamento CE 393/2009, prevé que el transportista se beneficie de los límites de indemnización siguientes, aplicables cada uno en determinadas circunstancias: a) límites del Convenio de Atenas 2002 y Reglamento CE 392/2009; b) límites del Convenio LLMC 1976/1996; c) límites de las Directrices OMI del Convenio de Atenas para riesgos de guerra, incluido el terrorismo. Los Estados miembros de la Unión Europea, los Estados parte del Convenio de Atenas 2002 y los Estados parte del LLMC 1976/1996 pueden adoptar una posición activa para dejar sin efecto estos límites. Faltando una posición clara al respecto, el transportista puede beneficiarse de los mismos cuando sean aplicables.

## **29.2. Limitación global de indemnización a cargo del asegurador de riesgos que no son de guerra. El Convenio LLMC 1976/1996 y el aumento de la indemnización en la Ley de navegación marítima**

### **1º. Regulación internacional**

Conforme al Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento CE 392/2009, el transportista ejecutor ha de acreditar que tiene un seguro o garantía bancaria de 250.000 unidades de cuenta por pasajero y suceso. Por ejemplo, cuando se trata de un barco autorizado a transportar 100 pasajeros, el seguro o fianza ha de ser por una suma asegurada o garantizada de 25 millones de unidades de cuenta. Aplicando esta regla a los grandes cruceros actuales<sup>470</sup>, si son 5.000 pasajeros supondría 1.900 millones

<sup>470</sup> RØSÆG. E, “Passenger ...”, *op. cit.*, p. 209.

de dólares, una cifra que actualmente sólo pueden ofrecer los clubes del Grupo Internacional de clubes P&I.

Sin embargo, el transportista y su asegurador pueden beneficiarse del límite global de indemnización por buque y suceso, con independencia del número de víctimas, del Convenio LLMC 1976/1996. En contrapartida, también se reconoce el art. 5.1 Reglamento CE 392/2009, según el cual el presente reglamento “*no modifica los derechos ni los deberes del transportista ni del transportista ejecutor previstos en la legislación nacional por la que se dé cumplimiento al Convenio LLMC 1976/1996, o a cualquier instrumento futuro de enmienda del Convenio*”. Significa que el transportista y el transportista ejecutor (y su asegurador o fiador) pueden beneficiarse de los límites globales de indemnización por buque y suceso previstos en la legislación nacional que incorpore el Convenio LLMC 1976/1996 u otra norma de enmienda del mismo. Por ello, con ánimo armonizador, el legislador comunitario reconoce el compromiso firme de los Estados parte de vincularse a este Convenio LLMC 1976/1996. En contrapartida, también se reconoce el derecho de los Estados a acogerse a la opción prevista en el art. 15.3 bis LLMC 1976/1996 de aumentar los límites de responsabilidad previstos en este convenio en caso de muerte y lesiones de los pasajeros (ap. 18 Exposición de motivos Reglamento CE 392/2009)<sup>471</sup>.

En concreto, para los casos de muerte o lesiones de los pasajeros, el límite global de cada buque de pasaje surge de multiplicar 175.000 unidades de cuenta por el número de pasajeros que el buque afectado está autorizado a transportar (art. 7.1 Convenio LLMC 1976/1996)<sup>472</sup>. Puede observarse que no hay correlación con los límites del Reglamento CE 392/2009 y el Convenio de Atenas 2002 de hasta 400.000

---

<sup>471</sup> El art. 15.3 bis Convenio LLMC 1976/1996 admite que un Estado parte puede regular por normas nacionales el sistema de responsabilidad a aplicar, a condición que el límite de responsabilidad no sea inferior a los 175.000 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros autorizado a transportar el buque, informando en efecto al Secretario General de la OMI.

<sup>472</sup> MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, p. 804, indica que el Convenio LLMC 1976 adoptó la suma de 46.666 unidades de cuenta del Convenio de Atenas de 1974 a las reclamaciones de pasajeros, con un límite de 25 millones de unidades de cuenta (unos 38 millones de euros). Por tanto, la limitación global para cada siniestro ha sido más alta por el Convenio LLMC 1976 que por el Convenio de Atenas 1974. No obstante, en cruceros con muchos pasajeros, el armador estaba protegido con el límite de los 25 millones de unidades de cuenta. El Convenio LLMC 1976/1996, en vigor desde el 13 de mayo de 2004, aumenta a 175.000 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar, pero suprime el límite de 25 millones de unidades de cuenta.

unidades de cuenta por pasajero y suceso que puede asumir el transportista en concepto de responsabilidad por muerte y lesiones del pasajero (art. 7)<sup>473</sup>. Creemos que ambos convenios pueden relacionarse de la siguiente manera. Por ejemplo, el armador del buque de pasaje autorizado a transportar 100 personas goza, en virtud del Convenio LLMC 1976/1996, de un límite de indemnización por buque y suceso de 17.5 millones de unidades de cuenta. En caso de accidente, quizá todos los pasajeros reclamasen individualmente el importe máximo que les reconoce el Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento CE 392/2009 de 400.000 unidades de cuenta. En total, unos 40 millones de unidades de cuenta. Sin embargo, el armador podría constituir el fondo de limitación con 17,5 millones de unidades de cuenta, debiendo los reclamantes repartirse el fondo según las normas del LLMC 1976/1996. El asegurador también puede beneficiarse de estos límites globales de responsabilidad.

El art. 5.1 Reglamento CE 392/2009 prevé el supuesto en que falte dicha legislación nacional aplicable de incorporación del LLMC 1976/1996. En este caso, la responsabilidad del transportista o del transportista ejecutor se regirá únicamente por el régimen de responsabilidad y seguro del artículo 3 del presente Reglamento. Por tanto, el transportista y su asegurador no podrían en principio beneficiarse del límite global de indemnización del LLMC 1976/1996 o alguna norma nacional (art. 14).

## **2º Regulación española**

En un tema tan importante ha irrumpido la Ley de navegación marítima, sin que en nuestra opinión lo haya hecho con la requerida claridad en un tema tan sensible como la muerte o lesiones de los pasajeros. En concreto, el art. 399.1 LNM identifica como “límites especiales” las reclamaciones relacionadas con muerte y lesiones de los pasajeros de un buque surgidas en un mismo accidente y con independencia del cuál sea su arqueo bruto. Añade que el límite de responsabilidad será “*la cantidad prevista en los convenios internacionales y las normas de la Unión Europea multiplicada por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar*”. Esta fórmula sin referencia al nombre de las normas, ni a las singulares cuantías a las que remite genera inseguridad jurídica<sup>474</sup>. Hemos visto que el Convenio de Atenas

<sup>473</sup> También CELLE, P., “I profili assicurativi...”, *op. cit.*, p. 778.

<sup>474</sup> También STS 23 de mayo de 2011 (*cit.*) y MARTÍN OSANTE, J. M., “La limitación...”, *op. cit.*, p. 620.



utiliza las cuantías de 250.000 unidades de cuenta y de 400.000 unidades de cuenta. Si el legislador español se refiere al Convenio de Atenas 2002, que tampoco lo dice, la cuestión es qué cifra se ha de multiplicar por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar, a efectos de conocer el límite global de indemnización por buque y siniestro.

Primero de todo, creemos que debe descartarse que el art. 399.1 LNM se remita al Convenio LLMC 1976/1996 y, en concreto, a su art. 7 según el cual “*el límite de responsabilidad por muerte o lesiones de los pasajeros es de 175.000 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros autorizados a transportar*”. En contra de considerar que la referencia del art. 399.1 LNM de “límites especiales” se entiende realizada al Convenio LLMC 1976/1996, hay varios argumentos: 1º) El art. 398 LNM de “límites generales” remite de forma expresa al Convenio LLMC 1976/1996. Faltaría la especialidad y el art. 399.1 LNM resultaría redundante e innecesario. Si el legislador quisiera aplicar los límites del Convenio LLMC 1976/1996, hubiera bastado suprimir el art. 399.1 LNM para entender que se aplicaba el art. 7 Convenio LLMC 1976/1996. 2º) El art. 399.1 LNM también habla de convenios internacionales “*y normas comunitarias*”, lo cual sería innecesario si la referencia fuese al Convenio LLMC 1976/1996. Por consiguiente, consideramos que la referencia del art. 399.1 tiene lugar a favor del Convenio de Atenas 2002, ratificado por España e incorporado al acervo comunitario mediante el Reglamento UE 392/2009.

El tema controvertido es cuál es “*la cantidad prevista en los convenios internacionales y las normas de la Unión Europea*” que se ha de multiplicar por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar” (art. 399.1): los 250.000 unidades de cuenta de las responsabilidades objetivas por sucesos relacionados con la navegación o las 400.000 unidades de cuenta del tope indemnizatorio a cargo de transportista ejecutor. Nos decantamos por esta segunda opción. Si no hay culpa, el transportista podrá limitar su responsabilidad hasta 250.000 unidades de cuenta por pasajero y siniestro (art. 3.1 Convenio de Atenas 2002), pero la existencia o no de culpa es una cuestión de prueba que deberá ser objeto de valoración judicial. El fondo de limitación a cargo del transportista para invocar el límite habrá de ser, en nuestra opinión, constituido con 400.000 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar. Esta cuantía ha sido ampliamente criticada por el Grupo Internacional de Clubes P&I, durante el proceso de

creación del Convenio de Atenas de 2002, por cuanto supone una incremento muy considerable respecto al Convenio de Atenas de 1974 y respecto al Convenio LLMC 1976/1996<sup>475</sup>.

Es cierto que el club P&I u otro asegurador, en caso de acción directa, podrá hacer uso de los límites de indemnización y no responder más de 250.000 unidades de cuenta por pasajero, multiplicado por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar. Por ejemplo, bastaría que el asegurador cubriese su responsabilidad con esta cuantía. Sin embargo, el club P&I se involucra mucho más en la protección del armador. El propio funcionamiento del mercado asegurador de clubes P&I determina que en el contrato no haya suma asegurada por pasajero y siniestro, sino una limitación global por buque y siniestro (2.000 millones de dólares para daños a pasajeros y 3.000 millones de dólares para daños combinados a pasajeros y marineros). Como es habitual que el fondo de limitación a cargo del armador sea una garantía financiera de su club P&I, se entiende la crítica ante el espectacular aumento con respecto a los límites del Convenio LLMC 1976/1996.

Esta posibilidad de escape de los límites del Convenio LLMC 1976/1996 está admitida en el art. 15.3.bis Convenio LLMC 1976/1996 (introducido por el art. 6 del Protocolo de 1996). Los Estados pueden *“regular mediante disposiciones nacionales el régimen de responsabilidad que se aplicará a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque, a condición de que el límite de responsabilidad no sea inferior al prescrito en el párrafo 1 del artículo 7 (del Convenio LLMC 1976/1996)”*. Se cumple este requisito, pues gracias a esta remisión, el fondo de limitación a cargo del beneficiario correspondiente a daños personales a pasajeros se eleva más allá de las 175.000 unidades de cuenta por pasajero autorizado a transportar el buque afectado. Correlativamente, se amplía el techo de la indemnización para los pasajeros afectados.

---

<sup>475</sup> Contrariamente, ZUBIRI DE SALINAS, M., “Los contratos de pasaje, remolque y arrendamiento náutico”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Barcelona-Madrid-Buenos Aires-São Paulo, 2015, p. 414, indica que son 250.000 unidades de cuenta para el fallecimiento y lesiones del pasajero.

### 29.3. Limitación global de indemnización a cargo del asegurador de riesgos de guerra en las Directrices OMI

El transportista y su asegurador o fiador de riesgos de guerra se benefician de una limitación global específica prevista en las Directrices OMI<sup>476</sup>, de aplicación preferente al tenor del propio convenio por razón de la reserva depositada por los Estados parte y por la Unión Europea al adherirse al Convenio de Atenas de 2002.

Dado el gran tamaño de los *ferrys* y, sobre todo, de los cruceros, y el gran riesgo que ello supone de cobertura, las Directrices OMI añaden un límite de indemnización que pueda ser asumido por el asegurador o fiador de riesgos de guerra. Tanto el transportista como su asegurador o fiador de riesgos de guerra responden hasta 340 millones de unidades de cuenta por buque y siniestro, cualquiera que sea el número de pasajeros afectados; o, 250.000 unidades de cuenta por pasajero y siniestro, *la cuantía que sea menor*<sup>477</sup>.

Si el buque de crucero está autorizado a transportar 3.000 pasajeros, el transportista no necesita un seguro o garantía de riesgos de guerra de 750 millones de unidades de cuenta (250.000 unidades de cuenta por 3.000 pasajeros). Basta que tenga un seguro de riesgos de guerra de 340 millones de unidades de cuenta, pues ésta es la cuantía menor. Por consiguiente, si hay un ataque terrorista o de guerra contra un gran buque de pasaje o crucero y hay responsabilidad del transportista por negligencia, ni éste ni su asegurador o fiador indemnizarán en principio las pérdidas que superen los 340 millones de unidades de cuenta. Los afectados habrán de repartirse a prorrata las indemnizaciones a prorrata dentro del límite de 340 millones de unidades de cuenta. Las Directrices OMI explican que si las reclamaciones por cada uno de los pasajeros exceden en conjunto de la cuantía de 340 millones de unidades de cuenta en total por cada buque y suceso, el transportista tendrá derecho a

<sup>476</sup> MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, pp. 791-792.

<sup>477</sup> En la nota presentada en la OMI durante las negociaciones a las Directrices para la implementación del Convenio Atenas 2002 por el Reino Unido, Noruega, el Consejo Internacional de Líneas de Crucero y la Cámara Marítima Internacional se indica que al fijar el tope máximo de responsabilidad por terrorismo en 340 millones de unidades de cuenta (unos 500 millones de dólares), se da cobertura a 1.350 pasajeros, partiendo de que cada pasajero reclama y recibe el máximo dispuesto en el seguro obligatorio del Convenio Atenas 2002 (250.000 unidades de cuenta, unos 350.000 dólares), en LEG 92/4/4, 15 de septiembre de 2006.

invocar que se limite su responsabilidad a dicha cuantía a condición de que este monto se distribuya entre los reclamantes de modo proporcional a sus reclamaciones reconocidas; a que la distribución de este monto pueda hacerse en uno o más partes a los reclamantes conocidos en el momento de la distribución; y, la distribución pueda ser realizada por el asegurador o por el tribunal u otra autoridad competente ante la cual haya reclamado el asegurador en cualquier Estado parte en el cual se hayan instruido previamente procedimientos jurídicos respecto de las reclamaciones supuestamente cubiertas por el seguro (art. 2.2.2 Directrices OMI).

En cambio, lo habitual es que el tope de indemnización a cargo del asegurador de riesgos de guerra en buques de pasaje no alcance los 340 millones de unidades de cuenta, sino de 250.000 unidades de cuenta por pasajero y siniestro, pues normalmente será una cuantía menor. Por ejemplo, si el buque de pasaje está autorizado a transportar 100 pasajeros, el transportista debe disponer de un seguro o garantía que cubra su responsabilidad civil por riesgos de guerra hasta un importe mínimo de 25 millones de unidades de cuenta, pues es menor a 340 millones de unidades de cuenta.

Plantea dudas interpretativas el art. 5.2 Reglamento CE 392/2009, que señala que *“respecto de las demandas por muerte o lesión de pasajeros causadas por cualquiera de los riesgos a los que se refiere el punto 2.2 de las directrices OMI (sic riesgos de guerra), el transportista y el transportista ejecutor podrán limitar su responsabilidad de conformidad con las disposiciones a que se refiere el ap. 1 del presente artículo”*. Se refiere a la limitación global del Convenio LLMC 1976/1996 de 175.000 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar. Por ejemplo, si hay un accidente colectivo y cada uno de los 100 pasajeros afectados reclama el importe total de la indemnización a que tiene derecho conforme al Convenio de Atenas 2002, hasta 400.000 unidades de cuenta, no creemos que el transportista y su asegurador de riesgos de guerra puedan oponer el límite del Convenio LLMC 1976/1996, esto es 17,5 millones de unidades de cuenta (175.000 unidades de cuenta por 100 pasajeros). Los riesgos de guerra se regulan por el Convenio de Atenas 2002, tal y como ha sido modificado por las Directrices de la OMI de 2006.

El art. 1.5 Directrices OMI indica que la reserva y compromiso de la reserva se aplican con independencia del fundamento de la responsabilidad del art. 3.1 o 3.2 (suceso marítimo o no), e independientemente de cualquier disposición en contrario

que figure en el art. 4 (transportista ejecutor) o art. 7 (límite de 400.000 unidades de cuenta por muerte o herida del pasajero), si bien esta reserva no afecta al art. 10 (pacto del transportista y pasajero para subir los límites) y el art. 13 (pérdida del derecho a limitar la responsabilidad en caso de dolo)<sup>478</sup>.

### **30. EL DOCUMENTO PROBATORIO DE LA COBERTURA ASEGURADORA DE RIESGOS DE GUERRA Y TERRORISMO Y RIESGOS DE NO GUERRA**

El transportista ejecutor puede contratar la cobertura de su responsabilidad civil derivada de la explotación de uno o varios buques de pasaje, por ejemplo, en un seguro de flota. No obstante, cada buque de la flota debe llevar a bordo los certificados estatales que acreditan la existencia de los seguros o garantías bancarias para riesgos de guerra (incluido terrorismo) y para riesgos de no guerra exigidos por el Reglamento CE 392/2009 y/o del Convenio de Atenas 2002.

El transportista ejecutor que deba cumplir con las disposiciones del Reglamento CE 392/2009 y/o el Convenio de Atenas 2002 ha de acreditar la existencia del seguro o garantía suficiente conforme a estas normas ante las autoridades competentes que han de librar los certificados estatales. Para ello, su asegurador de riesgos de guerra emitirá un documento probatorio de la cobertura aseguradora de riesgos de guerra (incluido el terrorismo). Asimismo, el asegurador o garantes de riesgos de no guerra librarán otro documento que pruebe esta cobertura aseguradora. Normalmente, se trata de distintos aseguradores por razón de que el mercado de seguros de guerra tiene sus propios aseguradores y de que el seguro P&I de los clubes P&I del Grupo Internacional excluye riesgos de guerra. Aun cuando fuese el mismo asegurador, emitirá dos certificados distintos a favor del transportista ejecutor asegurado<sup>479</sup>. Alternativamente, el transportista puede concertar garantías

---

<sup>478</sup> Así, también MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, p. 817.

<sup>479</sup> Es una diferencia con el certificado único de la cobertura aseguradora exigida a los buques petroleros por el CRC 1992 y a los buques no petroleros por el Convenio Bunkers 2001, donde basta respectivamente un sólo certificado de la cobertura aseguradora o financiera. Ello obedece a que el transportista de buques de pasaje ha de disponer *obligatoriamente* de un seguro de riesgos de guerra para cubrir, si la hay, su responsabilidad civil en caso de terrorismo frente al buque asegurado. La responsabilidad civil derivada de actos terroristas en caso de contaminación por hidrocarburos es, en cambio, de contratación voluntaria. Al no cubrirlo el seguro P&I estándar, el armador habrá de dirigirse al mercado de seguros marítimo de guerra.

bancarias que cubran estos riesgos de guerra y de no guerra, de modo que sea una o varias entidades financieras las que emitan estos certificados.

El certificado de la cobertura aseguradora o financiera debe acreditar que el límite de cada seguro o garantía bancaria no será inferior a 250.000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto (art. 4 bis 1 Convenio de Atenas 2002). No son acumulables los seguros o garantías de riesgos de guerra y de riesgos de no guerra. Cada uno es independiente y debe alcanzar tal suma asegurada mínima. Asimismo, tampoco existe ningún tipo de solidaridad entre ambos aseguradores, por cuanto cubren riesgos distintos y sus obligaciones surgen de contratos diferentes.

El modelo por antonomasia de los certificados acreditativos de la cobertura aseguradora de los buques de pasaje es la tarjeta azul ("*blue card*") que vienen emitiendo los clubs P&I para los buques petroleros bajo el Convenio CRC 1992 y para los buques no petroleros en el Convenio Bunkers 2001. El seguro P&I estándar se renueva cada año, según el uso, cada 20 de febrero, los clubs P&I asumen una importante carga de trabajo en la emisión de las tarjetas azules que necesite su asociado. Por ejemplo, un buque petrolero necesitará disponer de la tarjeta azul para cumplir con el CRC 1992, pero no le será requerida la tarjeta azul del Reglamento CE 392/2009 o el Convenio de Atenas 2002. Un buque de pasaje necesitará una tarjeta azul para cumplir con el Convenio de Atenas 2002 y/o el Reglamento CE 392/2009 para riesgos de no guerra y otra para cumplir con el Convenio Bunkers 2001. Además, el armador habrá de solicitar al asegurador de riesgos de guerra un documento de cobertura de estos riesgos.

La influencia de la práctica de los clubs P&I puede observarse en las Directrices OMI en cuyo apéndice B se pone como ejemplo una tarjeta azul como modelo de certificado a emitir, una por un asegurador de riesgos que no son de guerra y otra por un asegurador de riesgos que no son de guerra. Cada certificado ha de incluir los siguientes datos: a) Nombre del buque; b) El número IMO de identificación del buque; c) El puerto de matrícula; d) El nombre y dirección del propietario; e) La declaración del asegurador conforme el buque está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en el art. 4 bis Convenio de Atenas 2002 y las directrices de implantación del Comité Jurídico de la OMI de octubre de 2006; f) El día de inicio y el día de conclusión del seguro; g) El derecho del asegurador a cancelar este

certificado dando un preaviso por escrito de tres meses a la autoridad (si son riesgos de no guerra) y de 30 días si son riesgos de guerra; y, h) la firma del asegurador o de su agente.

El art. 4 bis 6 Convenio de Atenas 2002 impone también que el seguro o garantía bancaria no debe perder vigencia antes de pasados tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades. Por las especialidades del mercado de seguro de riesgos de guerra entendemos que ha de entenderse modificado por las Directivas OMI, siendo el preaviso de 30 días para riesgos de guerra.

## **31. EL CERTIFICADO ESTATAL CONFORME EL BUQUE ESTÁ CUBIERTO CONTRA RIESGOS DE GUERRA Y CONTRA RIESGOS DE NO GUERRA**

### **1º. Regulación internacional**

El Convenio de Atenas 2002 dispone que *“a cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía bancaria está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente convenio”* (art. 4 bis 2). Este certificado estatal acredita que el buque de pasaje dispone de cobertura de responsabilidad civil conforme al Convenio tanto para riesgos de guerra, como para riesgos de no guerra.

La competencia para la emisión del certificado estatal depende del Estado de abanderamiento. La regla general es que cada Estado parte del Convenio de Atenas 2002 ha de supervisar sus propios buques (art. 4 bis 2 Convenio de Atenas 2002). Si el buque dispone de un seguro o garantía financiera para riesgos de guerra y de un seguro o garantía financiera para riesgos de no guerra, ambos en vigor, las autoridades competentes de ese Estado librarán, tras el oportuno procedimiento administrativo, el certificado estatal exigido por el Convenio de Atenas 2002. En España, el procedimiento está regulado en el RD 270/2013. A falta de este certificado estatal, el Estado parte no permitirá que ningún buque que enarbole su pabellón opere en absoluto (art. 4 bis 12 Convenio de Atenas 2002). Si es un buque propiedad de un Estado parte, este certificado puede sustituirse por el emitido por sus autoridades competentes que indique que el buque es propiedad del Estado y que la

responsabilidad cubre los límites exigidos de 250.000 unidades de cuenta por pasajero y suceso (art. 4 bis 15).

Cualquier Estado parte del Convenio de Atenas 2002 dispone de autoridad para supervisar la vigencia de los seguros y certificar al buque abanderado en un Estado no parte (art. 4 bis 2 Convenio de Atenas 2002) *y al cual tal convenio le es aplicable* (art. 4 bis 13 Convenio de Atenas)<sup>480</sup>. Así ocurrirá cuando el contrato de transporte se haya celebrado en un Estado parte del Convenio de Atenas o el lugar de partida o de destino se encuentra en un Estado parte. En concreto, conforme a los términos de la incorporación del Convenio cuando el contrato de transporte internacional o de cabotaje en un Estado miembro se ha concertado en un Estado miembro de la Unión Europea o el lugar de partida o de destino están situados en un Estado miembro (art. 2 Reglamento CE 392/2009).

El desarrollo en España del Reglamento CE 392/2009 sólo prohíbe la entrada en puerto o la salida de puerto a todo buque extranjero *“a los que les sea de aplicación el Reglamento europeo”* (art. 2.3 RD 270/2013), debiendo declarar el capitán que tiene el seguro o garantía en la declaración general, en el documento que se solicita el despacho por tiempo o siempre que le sea requerido (art. 8 RD 270/2013).

Los certificados expedidos o refrendados con la autorización de un Estado parte serán aceptados por los otros Estados parte, como si fueran expedidos o refrendados por ellos mismos (art. 4 bis 9 Convenio de Atenas 2002).

## **2º. Regulación española**

En España, conforme al RD 270/2013, tal competencia la asume la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) del Ministerio de Fomento, pero podría autorizar a una institución u organización reconocida por ella a que expida tal certificado. Ello no excluye de responsabilidad del Estado, pues garantiza la integridad y exactitud

---

<sup>480</sup> Creemos que las autoridades competentes de un Estado parte no asumen ninguna obligación de certificar buques abanderados en un Estado no parte. El tenor del art. 4 bis 2 Convenio de Atenas 2002 es claro al señalar que la autoridad competente de un Estado parte “podrá” expedir o refrendar el certificado a favor de un buque no matriculado en un Estado parte.



del certificado así expedido y se compromete a garantizar los medios necesarios para cumplir esta obligación (art. 4 bis 3 Convenio Atenas 2002).

La Dirección General de la Marina Mercante emite el modelo incluido en las Directrices OMI y no el modelo incluido en el texto original del Convenio de Atenas 2002 (art. 6.2 RD 230/2013)<sup>481</sup>. El certificado único conforme al modelo de las Directrices OMI dispone, entre otras indicaciones, que “*los aseguradores no son responsables solidariamente*”.

El certificado estatal será extendido en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida y, si no es inglés, francés, o español, al menos en una de estas lenguas (art. 4 bis 4 Convenio Atenas 2002).

La Dirección General de la Marina Mercante expedirá el certificado siempre que el seguro o garantía bancaria haya sido suscrito con una aseguradora o entidad autorizada para ello (art. 3.1 y 2 RD 270/2013). Dicho certificado español se emitirá para buques españoles, tal y como exige el Convenio de Atenas 2002 al referirse a buques matriculados en un Estado parte, pero también a buques matriculados en otros Estados (art. 6.4). En particular, la DGMM exigirá un seguro formalizado en una póliza específica o como una cobertura más del seguro que tenga suscrita el transportista para cubrir su responsabilidad civil u otros riesgos (art. 3.3)<sup>482</sup>. El seguro o garantía bancaria debe ser por período de tiempo concreto no superior a un año (art. 5), lo que supone que cada año deberá repetirse la expedición del certificado por la Dirección General de la Marina Mercante, con lo que ello tiene de carga y coste administrativo<sup>483</sup>.

---

<sup>481</sup> El art. 6.2 RD 270/2013 indica que el modelo de documento acreditativo del seguro a efectos de demostrar que se cuenta con la cobertura de conformidad con el art. 4 bis del anexo I del Reglamento europeo, tanto para riesgos de guerra como para riesgos que no sean de guerra, se ajustará a los modelos del apéndice B apartado I del anexo II del Reglamento europeo. La razón es que aunque el art. 4 bis 2 Convenio de Atenas 2002 indica que “*el certificado se ajustará al modelo previsto en el anexo del presente Convenio*”, este modelo debe entenderse modificado por el ejemplo de certificado que ofrecen las Directrices OMI, donde sí se tiene en cuenta la existencia de dos posibles aseguradores para riesgos de guerra y para riesgos de no guerra. Por tanto, cada Estado parte verificará que el singular buque está cubierto por ambos riesgos y emitirá un certificado único.

<sup>482</sup> El Consejo de Estado recalcó que el asegurador o fiador está obligado a documentar el seguro o garantía, así como a comunicar las variaciones que puedan haber.

<sup>483</sup> La LNM incluye en disp. adic. 34<sup>a</sup> el coste administrativo de esta emisión. El Consejo de Estado dice que, como en la mayoría de supuestos son aseguradoras o financieras en el Espacio

La solicitud de emisión del certificado acreditativo de la existencia del seguro o de la garantía bancaria puede hacerla el transportista o las entidades que cubran su responsabilidad civil (art. 6). Si hay coaseguro, la abridora que tiene la representación de todas ellas. Hay que solicitarlo en plazo no inferior a treinta días desde la fecha que se pretende que tenga efecto el certificado. Si es posible, se prefiere la solicitud por vía electrónica. A la solicitud hay que acompañar el modelo de tarjeta azul del apéndice B de las Directrices de la OMI para la implantación del Convenio de Atenas 2002, así como los datos de la autoridad a quien corresponde el control y supervisión de la entidad aseguradora.

El art. 7 RD 1575/2012 prevé la obligación de comunicación de las variaciones del seguro o de la garantía bancaria durante su vigencia, a cargo del transportista y la entidad aseguradora o financiera, por cualquier medio incluido el electrónico, toda circunstancia que produzca la extinción, pérdida o reducción de la eficacia del seguro o de la garantías. El transportista, además, está obligado a devolver el certificado a la DGMM.

El certificado se llevará a bordo del buque, depositando copia en las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque de un Estado parte y si no lo está en un Estado parte, en el Estado que lo haya expedido o refrendado (art. 4 bis 5 Convenio de Atenas 2002). Si el Estado advierte al secretario de la OMI que lleva un registro electrónico, los buques no deberán llevar el certificado a bordo (art. 4 bis 14).

El capitán declara que tiene el seguro o garantía en la declaración general o en el documento por el que solicita el despacho por tiempo o siempre que le sea requerida. En caso de duda, la capitanía puede pedir la presentación por medios electrónicos, si es posible, y al realizar el despacho. Si no se lleva a bordo, la capitanía incoará expediente sancionador y ordena la inmovilización (art. 8 RD 270/2013).

### **3º. Falta de responsabilidad del Estado por insolvencia del asegurador**

Finalmente, respecto a la cuestión de qué ocurre si luego tal asegurador o fiador resulta insolvente o ilocalizable, el Convenio de Atenas 2002 no prevé la responsabilidad

---

económico europeo, cuya supervisión (también en solvencia) corresponde a otra autoridad, hay que agilizar el trámite.

del Estado. El art. 4 bis 9 Convenio de Atenas 2002 indica que los Estados parte aceptarán los certificados de otros Estados, pero podrán consultar con *“el Estado que lo haya expedido o refrendado si tiene dudas sobre la solvencia financiera del asegurador o fiador para cumplir las obligaciones que impone el presente Convenio”*. El art. 4 bis 8 Convenio de Atenas 2002 indica que un Estado puede confiar en otros Estados u organizaciones *“la información sobre la solvencia de los aseguradores o fiadores”*, pero *“el Estado parte que confía en dicha información no se libera de su responsabilidad en tanto que Estado expedidor de dicho certificado”* (art. 4 bis 8). Lo que falta por aclarar es si tal *“responsabilidad”* como emisor incluye o no la garantía de solvencia o liquidez del asegurador o garante. En nuestra opinión, a falta de una norma expresa que contemple una norma de tal importancia, de los trabajos preparatorios del Convenio de Atenas 2002, no puede deducirse que los Estados hayan pretendido crear voluntariamente una garantía estatal, adicional a la del asegurador o garante del transportista de buques de pasaje.

### **32. PAGO DE ANTICIPO POR MUERTE O LESIONES POR SUCESO RELACIONADO CON LA NAVEGACIÓN**

Entre los requisitos adicionales a la responsabilidad del transportista que prevé el Reglamento CE 392/2009, no mencionados en el Convenio de Atenas 2002, figura el derecho a solicitar un anticipo de la indemnización sujeto a varias condiciones. Forma parte del régimen comunitario de responsabilidad (art. 3 Reglamento CE 392/2009, por lo que es una norma obligatoria.

El anticipo se restringe a los supuestos en que la causa de la muerte o las lesiones sufridas por un pasajero sea un suceso relacionado con la navegación (naufragio, incendio, deficiencia del buque, etc.). *A sensu contrario*, no hay obligación de anticipo en el caso de accidentes individuales.

La persona obligada al pago del anticipo es el transportista ejecutor que se ocupó de la parte del transporte durante el cual el accidente tuvo lugar. Aunque el contrato de seguro o fianza no prevea que su asegurador o fiador obligatorio se hace cargo de este anticipo, como en el caso del seguro P&I con un club del Grupo Internacional de Clubes P&I, creemos que podrá promoverse una acción

directa frente a aquel para el anticipo conforme al art. 4 bis 10 Convenio de Atenas 2002.

El anticipo ha de ser suficiente y proporcionado al daño para sufragar las necesidades económicas inmediatas, ha de abonarse en el plazo de 15 días desde la identificación del derechohabiente. En caso de muerte, este pago no podrá ser inferior a 21.000 euros en caso de fallecimiento.

El pago del anticipo no constituirá reconocimiento de la responsabilidad y podrá ser compensado con cualquier otra cantidad subsiguiente abonada conforme al Reglamento CE 392/2009. No será reembolsable, según el art. 6 Reglamento CE 392/2009, salvo en los casos del art. 3.1 Convenio de Atenas 2002 (que el transportista pruebe que el daño es atribuible a fuerza mayor o a un acto totalmente causado por un tercero con ánimo de causar daño) o del art. 6 Convenio de Atenas 2002 (prueba por parte del transportista de la culpa total o parcial del accidentado) o a ataques radioactivos, cibernéticos o en caso de guerra (Directrices OMI) o cuando la persona que lo ha recibido no sea el derechohabiente.

### **33. LA ACCIÓN DIRECTA CONTRA EL ASEGURADOR DEL TRANSPORTISTA EJECUTOR**

El Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 introdujo el seguro o garantía obligatoria del transportista ejecutor en buques de pasaje en caso de accidente y la acción directa del pasajero o causahabiente frente al asegurador o fiador del transportista ejecutor.

Las acciones de resarcimiento de daños derivados de la muerte o lesiones del pasajero contra el transportista o el transportista ejecutor para el resarcimiento de daños derivados de la muerte o lesiones de un pasajero no podrán entablarse como no sea de conformidad con el Convenio de Atenas 2002 (art. 14)<sup>484</sup>.

---

<sup>484</sup> MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, op. cit., p. 807.

El asegurador o fiador obligatorio puede hacer valer los medios de defensa que el transportista ejecutor tenga derecho a invocar (art. 4 bis 10). Esto supone que la jurisdicción competente, los límites de responsabilidad y otros derechos que correspondan al transportista ejecutor también benefician, en caso de acción directa, a su asegurador o fiador con el que ha contratado el seguro o garantía que exige el Reglamento CE 392/2009 y el Convenio de Atenas 2002.

Asimismo, como estas normas europeas e internacionales son el fundamento de la responsabilidad del transportista y de su asegurador o fiador, también han de respetar las obligaciones que éstas les imponen. Del mismo modo que pueden acogerse a los aspectos que les favorecen, también han de cumplir con las cargas que el Reglamento CE 392/2009 y el Convenio de Atenas 2002. En particular, el asegurador o fiador del transportista ejecutor está obligado a aceptar la acción directa que pudiera plantearle el pasajero o causahabientes en caso de accidente. Por ejemplo, el club P&I no puede oponer eficazmente al pasajero la regla del pago previo típica del seguro P&I en caso de acción directa. Tampoco que el seguro P&I está sometido a una legislación, como la inglesa, que no reconoce en principio la acción directa.

Las reclamaciones por muerte o lesiones de un pasajero son especialmente sensibles por su propia naturaleza. Muchas veces se resuelven de forma extrajudicial y confidencial entre el transportista y su asegurador con el pasajero o causahabiente<sup>485</sup>. Si no es así, queda el derecho de estos a plantear la acción directa.

### **33.1. Jurisdicción competente para conocer de la acción directa contra el asegurador o fiador del transportista ejecutor**

#### ***1º Innecesariedad de demandar al transportista***

La competencia judicial para conocer de la acción directa contra el asegurador o fiador del transportista ejecutor está prevista en el art. 17.2 Convenio de Atenas 2002, según el cual las acciones que puedan incoarse en virtud del artículo 4 bis del

---

<sup>485</sup> En LEG/CONF. 13.13, de 12 septiembre 2002, la Cámara Marítima Internacional señaló que es sabido que a veces los clubes P&I no invocan las defensas de las pólizas y que se efectúan pagos *ex gratia* en aras de saldar rápida y adecuadamente estas reclamaciones, que son muy delicadas (párrafo 19).

presente Convenio “*serán entabladas, a elección del demandante, ante uno de los tribunales competentes para entender en acciones interpuestas contra el transportista o el transportista ejecutor, según lo dispuesto en el párrafo 1*”. Este tenor en castellano parece condicionar la acción directa a que el reclamante demande previa o conjuntamente al transportista o al transportista ejecutor. Ello contradeciría el tenor del art. 4 bis *in fine* Convenio de Atenas 2002 que no impone la demanda conjunta de asegurado o asegurador, al señalar que “*el demandado (el asegurador o fiador) tendrá en todo caso el derecho de exigir al transportista y al transportista ejecutor que concurren con él en el procedimiento*”. Creemos que la traducción castellana del Convenio de Atenas 2002 no es correcta. La versión inglesa del mismo indica que “*actions under Article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought (sic donde la acción podría ser planteada) against the carrier or performing carrier according to paragraph 1*”. En conclusión, consideramos competentes para conocer de la acción directa contra el asegurador o fiador alguno de los tribunales donde el reclamante podría demandar al transportista contractual y/o al transportista ejecutor, pero no es condición para ello que se formulen tales demandas.

## **2º. Foros de competencia**

En concreto, las normas de competencia judicial en las acciones contra el transportista y/o el transportista ejecutor por muerte o lesiones de los arts. 3 y 4 Convenio de Atenas 2002 están previstas en el art. 17.1 del mismo Convenio, según el cual “*las acciones ... serán entabladas, a elección del demandante, ante uno de los tribunales citados a continuación, a condición de que el tribunal se encuentre en un Estado parte en el presente Convenio y sujeto a la legislación interna del Estado parte mediante la que se regule la jurisdicción debida en los Estados con posibles jurisdicciones múltiples*”. Por tanto, el demandante tiene varias opciones, citadas a continuación, siempre y cuando se trate de tribunales de Estados parte del Convenio de Atenas 2002 o, entendemos, que les sea aplicable por razón de su pertenencia a la Unión Europea, la cual sí es parte del Convenio de Atenas 2002.

En particular, el art. 17.1 Convenio de Atenas 2002 dispone que el demandante puede formular la acción contra el transportista y/o el transportista ejecutor: “*a) el tribunal del Estado de residencia habitual o del establecimiento principal del*

demandado; o b) el tribunal del Estado de partida o del de destino señalados en el contrato de transporte; o c) el tribunal del Estado en que se encuentren el domicilio o la residencia habitual del demandante si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción; o d) el tribunal del Estado en que se concertó el contrato de transporte si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción". Por ejemplo, el club P&I que tiene inscrito un buque de pasaje está sometido a una pluralidad de posibles jurisdicciones en caso de acción directa del pasajero o causahabientes en caso de accidentes. El club P&I no puede oponer a éste la típica cláusula del seguro P&I por la cual las controversias del contrato se resuelven en el tribunal judicial o arbitral que ha impuesto al armador. Tampoco podrá beneficiarse de las eventuales cláusulas de jurisdicción que el transportista contractual haya incluido en las condiciones generales del contrato, pues los foros del art. 17 Convenio de Atenas son imperativos, siendo nulas toda cláusula en contrario (art. 18)<sup>486</sup>. El club P&I u otro asegurador del transportista ejecutor está en una situación sensible, pues no puede conocer previamente todas las posibles jurisdicciones donde puede serle planteada la acción directa por el pasajero o causahabientes. Por ejemplo, si el armador del buque de pasaje (transportista ejecutor y asegurado) concierta varios contratos de fletamento parciales con varias agencias de viajes que constarán cada una como transportistas contractuales frente al pasajero.

### **3º. Foro adicional de competencia para los cruceristas**

El Reglamento CE 392/2009 no incorpora los arts. 10 y 11 del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas (nuevos arts. 17 y 17 bis Convenio de Atenas 2002), sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales. La razón la explica el ap. 11 Exp. motivos Reglamento CE 392/2009: "*las materias reguladas por los arts. 17 y 17 bis del Convenio de Atenas 2002 son competencia exclusiva de la Comunidad Europea, pues dichos artículos afectan a las normas establecidas en el Reglamento (CE) 44/2001, de 22 de diciembre de 2000, Bruselas I (sic hoy ya derogado*

---

<sup>486</sup> Asimismo, el asegurador no puede oponer a la reclamación que se le formule por muerte o lesiones del pasajero la sumisión a un tribunal o arbitraje específico en las condiciones generales del contrato de transporte. Aunque es un seguro de grandes riesgos (art. 15.5 Reglamento 1215/2012), esta cláusula no es oponible cuando se reclama al asegurador "*responsabilidad derivada de los daños corporales a los pasajeros o de los daños a sus equipajes*" (art. 16.2 Reglamento UE 1215/2012).

y sustituido por el Reglamento UE 1215/2012, de 12 de diciembre, Bruselas I bis”. No obstante, con la finalidad de que el Convenio de Atenas 2002 fuese aplicable en bloque, añade que “*esas dos disposiciones formarán parte del ordenamiento jurídico comunitario cuando la Comunidad se adhiera al Convenio de Atenas*”. Así tuvo lugar cuando el Consejo de la Unión Europea dio su consentimiento para adherirse, en nombre de la Unión Europea, al Convenio de Atenas 2002. Se hizo mediante dos decisiones distintas, una para el Convenio de Atenas 2002 excepto los arts. 10 y 11 del Protocolo (17 y 17 bis del Convenio de Atenas 2002), y otra únicamente para adherirse a estos artículos. Esto supone en principio la aplicación uniforme de los arts. 17 y 17 bis Convenio de Atenas 2002 en todos los países de la Unión Europea en virtud de la adhesión de la Comunidad Europea<sup>487</sup>.

La cuestión siguiente que se plantea es la relación entre los foros de competencia judicial de los arts. 17 y 17 bis Convenio de Atenas 2002 y los foros de competencia judicial del vigente Reglamento UE 1215/2013 en materia de seguros (arts. 10 y 13) y en materia de consumidores (arts. 17 y 18). El art. 14 Convenio de Atenas 2002 indica que el fundamento de las reclamaciones del pasajero en caso de muerte o lesiones contra el transportista o el transportista ejecutor ha de ser el presente Convenio, pero no se refiere al asegurador. Más clara es la posición del Consejo de la Unión Europea, en la adhesión de la Unión al Convenio de Atenas 2002: “*las normas sobre competencia judicial incluidas en el artículo 10 del Protocolo (sobre competencia judicial, correspondiente al art. 17 Convenio de Atenas 2002) deben prevalecer sobre las normas correspondientes de la Unión*” (ap. 4 Exp. motivos)<sup>488</sup>. En cambio, las

<sup>487</sup> A destacar los graves problemas de técnica legislativa que supone la implementación de normas de un convenio internacional ratificado por la Comunidad Europea, pero no por el Estado miembro. Por ejemplo, Alemania, Francia o Italia. Para los Estados comunitarios que sí han ratificado el Convenio de Atenas 2002, no se plantea este problema y se aplican directamente los arts. 17 y 17 bis Convenio de Atenas 2002, así, *vid* CELLE, P., “Profili assicurativi...”, *op. cit.*, 774.

<sup>488</sup> Es una aplicación de lo dispuesto en el art. 67 Reglamento UE 1215/2012, de relación de éste con otros instrumentos legislativos. Sobre la prevalencia de los foros del Convenio de Atenas 2002, reconocida por el Consejo de la Unión Europea, *vid* apartado de régimen jurídico. En cambio, GAHLEN, S., “Jurisdiction, recognition and enforcement of judgements under the 1974 PAL for passengers claims, the 2002 Protocol and EU Regulation 392/2009”, en *E.T.L.*, 2014, 1, 13/23, p. 13, afirma la superioridad del Reglamento CE 44/2001 frente al art. 17 del Convenio de Atenas 2002, en lo que denomina la cláusula de desconexión (p. 22). CELLE, P., “Profili assicurativi...”, *op. cit.*, p. 774, señala que como el Reglamento CE 392/2009 no incorpora los arts. 17 y 17 bis Convenio de Atenas, se aplica el Reglamento 44/2001 (ya derogado), si bien los países que hayan ratificado el Protocolo, supone aplicar su art. 17 Convenio de Atenas 2002 que reconoce varias opciones al



normas sobre reconocimiento y ejecución del art. 11 del Protocolo (art. 17 bis en el Convenio de Atenas 2002) no prevalecen sobre las normas correspondientes de la Unión (ap. 5).

En el caso habitual en que el pasajero ha contratado un viaje combinado con un transportista contractual para un crucero, se mejora su posición en cuanto consumidor, como en materia de jurisdicción competente para conocer de las reclamaciones. El Reglamento UE 1215/2012 le permite demandar a la otra parte contratante ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro en que esté domiciliada dicha parte *“o, con independencia del domicilio de la otra parte, ante el órgano jurisdiccional en que esté domiciliado el consumidor”*. En cambio, como hemos visto, el art. 17.1.c Convenio de Atenas 2002 condiciona la demanda en la residencia habitual de un Estado parte *“a que el demandado tenga también un establecimiento en ese Estado”*. Por razón de la citada prevalencia del art. 17 Convenio de Atenas 2002 sobre el Reglamento UE 1215/2012 parece que el transportista ejecutor y/o su asegurador podrían plantear la declinatoria cuando la demanda se presente ante el domicilio del crucerista si el transportista ejecutor no tiene un establecimiento en dicho Estado parte. Sin embargo, el crucerista suele poder demandar en su propio domicilio, porque puede ser competente *“el tribunal del Estado en que se concertó el contrato de transporte si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción”* (art. 17.1.d Convenio de Atenas 2002) o simplemente porque el demandado renuncia a plantear la declinatoria de jurisdicción<sup>489</sup>. Las condiciones generales de algunas empresas de cruceros ya se someten expresamente a los tribunales de celebración del contrato<sup>490</sup>.

---

demandante. Recordemos con todo que la Unión Europea ahora ya se ha adherido también a los arts. 17 y 17 bis Convenio de Atenas 2002.

<sup>489</sup> SAP Madrid, sección 14ª, de 29 de abril de 2014 (cit.), conoce de la demanda de una asociación de afectados por el naufragio del “Costa Concordia” contra la entidad italiana “Costa Crociere s.p.a.”, con quien celebraron el contrato de viaje combinado. La Audiencia indica que en materia de viajes combinados son competentes objetivamente los juzgados de primera instancia y no los juzgados mercantiles, al tratarse de materia civil, conforme al art. 22.4 LOPJ y no materia de Derecho marítimo o transportes.

<sup>490</sup> Por ejemplo, vid art. 21.3 condiciones generales 2016 de Costa Cruceros, en <http://www.costacruceros.es>, visitado el 2 de octubre de 2015.

### 33.2. Ley aplicable a la acción directa

El Reglamento CE 392/2009 impone el seguro o garantía distinta del seguro de responsabilidad civil, pero no establece cuál es la ley nacional aplicable a estos contratos. España tampoco ha hecho uso de la facultad que le reconoce el art. 7.4.b Reglamento CE 593/2008, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, en adelante Roma I, según el cual “*un Estado miembro podrá establecer que el contrato de seguro se regirá por la ley del Estado miembro que imponga la obligación de suscribir un seguro*”.

En la práctica, el seguro P&I contratado con alguno de los clubes P&I del Grupo Internacional suele establecer como ley aplicable al contrato la ley nacional del domicilio social o de la gestión efectiva del propio club P&I. Esta selección del Derecho rector del contrato de seguro es plenamente válida entre asegurador y asegurado, porque se trata de un seguro de grandes riesgos donde hay libertad de elección (art. 7.2, ap. 1º Roma I) y mientras el Estado miembro que impone el seguro obligatorio no indique que se aplique su ley nacional (art. 7.4.b Roma I). Si se trata de una garantía distinta del seguro, también rige el principio general de libertad de elección entre las partes (art. 3.1 Roma I).

En todo caso, las reclamaciones contra el transportista o el transportista ejecutor para el resarcimiento de daños derivados de la muerte o lesiones de un pasajero no podrán entablarse como no sea de conformidad con el Convenio de Atenas 2002 (art. 14)<sup>491</sup>.

El Convenio de Atenas 2002 no da respuesta a todas las cuestiones propias de una acción judicial sobre reclamación de pérdidas por muerte o lesiones del pasajero. *El derecho rector o ley aplicable es esencial para interpretar conceptos no previstos en el Convenio de Atenas 2002*<sup>492</sup>. Por ejemplo, cómo se cuantifican la muerte y lesiones, qué se debe entender por lesiones, con arreglo a qué criterios se fijan los intereses moratorios, etc. Tampoco dan una solución expresa ni Roma I<sup>493</sup>, ni el Reglamento

<sup>491</sup> MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, p. 807.

<sup>492</sup> CELLE, P., “Profili assicurativi...”, *op. cit.*, p. 776.

<sup>493</sup> De acuerdo con el art. 5.2 Roma I, las partes del contrato de transportes (distinto del viaje combinado según el art. 6.4.b) pueden elegir como ley aplicable al contrato para el transporte de pasajeros únicamente la ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual, o el

CE 864/2007, de 11 de julio, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, Roma II<sup>494</sup>.

Vista esta laguna, una opción es determinar el tribunal competente para conocer de la acción directa conforme al art. 17.3 Convenio de Atenas 2002 y que éste aplique la ley propia del foro, juntamente con el Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento CE 392/2009. El análisis de los casos judiciales planteados en España en materia de reclamaciones de pasajeros y sus equipajes por mar evidencia que se resuelven conforme al Convenio de Atenas 2002 y el Derecho español.

De acuerdo con el art. 6 Roma I, el contrato celebrado por un consumidor con un profesional se regirá por la ley del país en que el consumidor tenga su residencia habitual, siempre que el profesional ejerza sus actividades comerciales o profesionales en el país donde el consumidor tenga su residencia habitual o por cualquier medio dirija estas actividades a ese país o a distintos países, incluido ese país, y el contrato estuviera comprendido en el ámbito de dichas actividades (art. 6.1). No obstante, esta disposición no se aplicará a contratos de transporte distintos de los contratos relativos a un viaje combinado (art. 6.4.b). *A sensu contrario*, el consumidor de un viaje combinado no puede quedar sujeto a una ley distinta a la de su residencia habitual si se da alguna de aquellas condiciones citadas.

En la práctica judicial española, cuando el pasajero ha contratado un viaje combinado, que incluye transporte marítimo y alojamiento, típicamente un crucero, y demanda a su contratante, los tribunales resuelven aplicando el Convenio de Atenas de 1974 (antes de la entrada en vigor del Convenio de Atenas 2002 y el Reglamento CE 392/2009) y las normas de protección de los consumidores de viajes combinados (la derogada Ley 21/1995, de 6 de julio, de viajes combinados

---

transportista tenga su residencia habitual, o el transportista tenga el lugar de su administración central, o se encuentre el lugar de origen, o se encuentre el lugar de destino (art. 5.2). A falta de elección, si se desprende que el contrato tiene vínculos más estrechos con un país distinto de los indicados, se aplicará la ley de ese otro país (art. 5.3). Sin embargo, Roma I nada indica si la acción directa tiene naturaleza contractual o si debe resolverse conforme también a la ley del contrato de seguro.

<sup>494</sup> El art. 18 Roma II menciona la acción directa contra el asegurador del responsable, si bien sólo indica que el perjudicado puede actuar directamente contra éste si así lo dispone la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro.

y el vigente Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley general de defensa de los consumidores y usuarios)<sup>495</sup>.

### 33.3. Legitimación activa y pasiva

La legitimación activa para interponer la acción directa corresponde al propio afectado y, en caso de muerte, a sus causahabientes (art. 76 LCS), si bien el Convenio de Atenas 2002 no regula este punto.

La legitimación pasiva en la acción del pasajero sí que es objeto de regulación en el Convenio de Atenas 2002. En concreto, se reconoce la acción directa contra el asegurador o fiador del transportista ejecutor, pues reconoce que *“podrá promoverse una reclamación de indemnización, cubierta por el seguro o garantía financiera (...), directamente contra el asegurador u otra persona proveedora de garantía financiera”* (art. 4 bis 10). Añade, a continuación, que *“el demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al transportista y al transportista ejecutor que concurren con él en el procedimiento”* (art. 4 bis 10 *in fine*). Es claro que el pasajero o causahabiente pueden ejercer la acción directa, única y exclusivamente contra el asegurador o fiador, sin perjuicio de que éste fuerce, pues es su derecho, la intervención del transportista ejecutor y, más importante si no coincide con su asegurado, del transportista contractual si existe (por ejemplo, el *tour operador* que ha vendido el viaje combinado de crucero al pasajero). No se reconoce, en cambio, la posibilidad del asegurador o fiador de traer como codemandado al empleado o auxiliar del transportista o del transportista ejecutor presuntamente responsable. La acción contra éste es una facultad, no una obligación, del reclamante (art. 11 Convenio de Atenas 2002).

---

<sup>495</sup> Vid entre otras SAP Madrid, sección 14ª, de 29 de abril de 2014 (*La Ley 62088/2014*), sobre el naufragio del crucero “Costa Concordia” en Italia; SAP Madrid, sección 20ª, de 21 de junio de 2012 (*La Ley 113106/2012*), sobre el accidente del crucero “Sea Diamond” en Grecia; SAP Madrid, sección 9ª, de 28 de diciembre de 2012 (*La Ley 228757/2012*), también sobre el anterior accidente; y SAP Madrid, sección 12ª, de 18 de octubre de 2005 (*La Ley 2062/2015*), de fallecimiento de un pasajero a bordo de un crucero privado por infarto de miocardio sin la asistencia médica a bordo que preveía el contrato.

### 33.4. Excepciones oponibles por el asegurador al perjudicado

De acuerdo con el art. 4 bis 10 Convenio Atenas 2002, frente a la acción directa, asegurador o fiador tienen derecho a limitar su responsabilidad en la cuantía del pár. 1 (250.000 unidades de cuenta por pasajero y suceso), aunque el transportista o el transportista ejecutor no tenga derecho a limitar su responsabilidad (art. 4 bis 10 Convenio de Atenas 2002). Esta protección del asegurador o fiador es lo que permite que pueda calcular el riesgo que asume para cada buque y, si así lo decide, cubrir la responsabilidad civil del transportista ejecutor hasta el límite mínimo exigido en el Convenio de Atenas 2002.

El demandado podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes) que el transportista hubiera tenido derecho a invocar conforme al Convenio de Atenas (art. 4 bis 10). En caso de suceso relacionado con la navegación, puede oponer un acto de guerra o fuerza mayor o que el hecho ha sido totalmente causado por un tercero con ánimo de causar daño (art. 3.1 Convenio de Atenas 2002). También puede oponer la culpa exclusiva o compartida del pasajero en la causación del daño (art. 6). En caso de suceso no relacionado con la navegación, el asegurador o fiador podrá demostrar lo anterior y, además, también que su asegurado no ha incurrido en ninguna culpa, pues rige la responsabilidad por culpa (art. 3.2 Convenio de Atenas 2002). Por ejemplo, puede oponer que el accidente se haya causado en una fase del transporte no prestado por su asegurado o que la culpa sea atribuible a otro transportista o a un tercero distinto de su asegurado.

Asimismo, el asegurador o fiador también puede oponer la conducta dolosa del asegurado (art. 4 bis 10 Convenio de Atenas 2002)<sup>496</sup>. En cambio, no podrá oponer con éxito que el accidente es atribuible en exclusiva al dolo o culpa de un auxiliar del transportista.

---

<sup>496</sup> SOYER, B., "Sundry considerations...", *op. cit.*, p. 529. El Grupo Internacional de Clubes P&I, en las consideraciones al borrador del Protocolo de 2002 (LEG/CONF.13.11, 30 de agosto 2002) propuso mantener la exclusión de cobertura por conducta dolosa ("wishful misconduct") del asegurado.

### 33.5. Excepciones no oponibles por el asegurador

El asegurador o fiador no podrá oponer culpa de un tercero cuando se trate de un suceso relacionado con la navegación, pues hasta el límite del seguro o fianza de 250.000 unidades de cuenta el transportista y su asegurador asumen responsabilidad objetiva. Si el seguro o fianza cubre por encima de este límite, deberá demostrar la inexistencia de culpa del transportista o la culpa de un tercero o del pasajero para destruir la presunción de culpa (art. 3.1 *in fine* Convenio de Atenas 2002).

El asegurador o fiador del transportista efectivo no podrá valerse de ningún otro medio de defensa que le hubiere sido posible invocar en un demanda invocada del asegurado contra él (art. 4 bis 10 Convenio de Atenas 2002). Es más protector del tercero que el derecho inglés, donde el tercero se coloca en la misma situación que el asegurado y el perjudicado no puede tener mejores derechos que el asegurado contra el asegurador de responsabilidad civil<sup>497</sup>. Por tanto, rige la inoponibilidad al tercero de cláusulas del seguro, como la de arbitraje del seguro P&I<sup>498</sup>. Tampoco puede el club P&I oponer la regla del pago previo al reclamante.

Tampoco creemos que el asegurador pueda oponer al tercero que el buque transportaba a un mayor número de pasajeros de los autorizados. Es un caso de culpa del transportista ejecutor y asegurado, pero esta negligencia no es oponible al pasajero o a sus causahabientes.

---

<sup>497</sup> MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime...*, *op. cit.*, p. 811, indica que esta norma, similar a la de la inglesa *Third parties (rights against insurers) Act 2010*, impide plantear excepciones.

<sup>498</sup> SOYER, B., "Sundry considerations...", *op. cit.*, p. 528.

## VI. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTIVAS (RD 607/1999 Y LEY DE CONTRATO DE SEGURO)

### 34. PLANTEAMIENTO GENERAL: UN SEGURO MARÍTIMO COMO ACTO DE CONSUMO Y SUS EFECTOS LEGALES

#### 1º. Planteamiento general

El seguro de responsabilidad civil de las embarcaciones de recreo o deportivas se venía contratando tradicionalmente con carácter voluntario en España. La situación cambió cuando entró en vigor el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, que lo impuso de forma obligatoria. Este reglamento se dictó en cumplimiento de lo dispuesto en el art 78 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (actual art. 254 del texto refundido de la misma Ley<sup>499</sup>).

El RD 607/1999 impone el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivado de la navegación marítima de embarcaciones de recreo o deportivas, sin distinguir la finalidad de tal navegación. A efectos del seguro obligatorio, el mismo es exigible conforme a este reglamento, tanto a las embarcaciones dedicadas a uso privado, como a embarcaciones de recreo o deportivas empleadas con una finalidad mercantil (por ejemplo, el “*charter*” o arrendamiento náutico). Naturalmente, el asegurador puede imponer

---

<sup>499</sup> Sobre el seguro de las embarcaciones de recreo, en la doctrina española, puede consultarse un número de obras limitadas, a pesar de su difusión. Así, *vid* RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., “El aseguramiento...”, *op. cit.*, pp. 59-65; SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 600/1999, de 16 de abril”, en *R.E.S.*, núm. 98, abril-junio 1998, pp. 355-367; GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., “El seguro de embarcaciones de recreo y la protección del asegurador/consumidor. [A propósito de la sentencia del Juzgado de Primera Instancia, núm. 8, de La Coruña, de 18 de abril de 1994]”, en *C.d.C.*, septiembre de 1997, pp. 229-303; MESTRE, A., “El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo”, en *A.D.M.*, vol. XIX, 2002, pp. 247-264; PAYET, E. y GALOBART, I., “Navegante: ¿Qué cubre tu seguro?”, en *Skipper*, núm. 393, 2015, p. 123; GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis y prevención de la siniestralidad de las embarcaciones de recreo basado en los informes periciales marítimos*, tesis doctoral inédita, Universidad Rey Juan Carlos I, 2014, disponible en <http://www.tesisenred.net/handle/10803/132662> [consultada el 21 de febrero de 2016]; y, JIMÉNEZ SOTO, I., “El seguro obligatorio en una embarcación de recreo”, en SARMIENTO, P., *Guía jurídico-práctica de la navegación de recreo*, Editorial Juventud, Barcelona, 2001, pp. 153-162.

contractualmente condiciones diferentes para aceptar la cobertura de unas y otras embarcaciones, como una prima mayor para las dedicadas a la explotación mercantil.

Los términos de la regulación del RD 607/1999 configuran este seguro obligatorio como un acto de consumo al serle de aplicación la Ley del contrato de seguro. La Ley de navegación marítima ha confirmado este régimen jurídico, sin que quepa pacto en contrario. Sin quedar privado de su condición obvia de seguro marítimo, esta calificación como acto de consumo lo aproxima más al seguro obligatorio de automóviles por carretera. Esta condición mixta entre seguro marítimo y seguro de consumidores es la primera característica esencial de su régimen jurídico, con efectos en su régimen jurídico.

Sin discutir la naturaleza marítima del seguro de embarcaciones de recreo o deportivas, según el Tribunal Supremo, son competentes para conocer de las reclamaciones los Juzgados de Primera Instancia y no los Juzgados de lo Mercantil. Como el seguro de automóviles, su principal cliente es precisamente el propietario que utiliza la embarcación a efectos privados, razón que permite considerarlo un acto de consumo. Esta consideración se mantiene, en el RD 607/1999, cuando la embarcación de recreo o deportiva es utilizada con un propósito mercantil, como buque mercante, lo cual es incompatible con la condición de consumidor<sup>500</sup>.

El seguro de embarcaciones de recreo o deportivas se contrata normalmente en España con mutuas y aseguradores comerciales españolas. Sin perjuicio de que estas entidades españolas reaseguren todo o parte de estos riesgos, normalmente con aseguradores comerciales extranjeros.

Para el presente estudio, se han analizado las condiciones generales de las pólizas de embarcaciones de recreo o deportivas de varias aseguradoras españolas.

---

<sup>500</sup> El art. 312 LNM prevé como novedad que el arrendador de embarcaciones deportivas o recreativas está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo dispuesto en el art. 464 LNM. Entendemos que la referencia a los términos reglamentarios es al vigente RD 607/1999 y a la LCS. En virtud del art. 464 LNM, resulta de aplicación supletoria la LNM en lo no previsto en esta normativa específica.



## 2º. Seguro con cobertura multirriesgo

En la práctica aseguradora española, el producto habitual para las embarcaciones de recreo es un seguro con posible cobertura multirriesgo<sup>501</sup>. Bajo denominaciones como “seguro de embarcaciones”, “seguro náutico”, “náutica”, “seguro de embarcaciones de recreo” y cualquier otro que comercialmente pueda considerarse adecuado, cada asegurador determina las coberturas y el precio del seguro. En forma similar al seguro de automóviles, debe contratarse a “terceros” y pueden añadirse coberturas “adicionales”. La cobertura básica incluye el seguro de “responsabilidad civil obligatoria” requerido por el RD 607/1999. El propietario o el naviero de la embarcación de recreo o deportiva puede decidir si contrata o no las coberturas “adicionales”, “complementarias” u “optativas” para los daños al propio buque o los accidentes personales del asegurado o del patrón, entre otras. De acuerdo con los estudios realizados por el comisario de averías González de Vega, aproximadamente la mitad de las embarcaciones de recreo que disponen del seguro obligatorio de responsabilidad civil, también están aseguradas de daños propios<sup>502</sup>.

El art. 406.1 LNM indica que “*los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por la Ley del contrato de seguro, sin que valga pacto en contrario*”. Como seguro obligatorio, únicamente lo es el de responsabilidad civil, no el también habitual de daños propios. Por lo que se plantea si hay dualidad de coberturas, también hay dualidad de regímenes jurídicos. La responsabilidad civil, por el RD 607/1999 y la LCS; los daños propios a la embarcación, por la LNM. Sería demasiado complejo.

---

<sup>501</sup> Por ejemplo, SAP Murcia 16 de julio de 2008 alude al seguro Vitalicio Náutico, seguro multirriesgo de embarcaciones de recreo, en un caso de daños a embarcación asegurada. SAP Pontevedra 25 de noviembre de 2013 (JUR\2013\369781), de daños al buque en seguro Allianz embarcaciones, a todo riesgo con daños materiales al propio buque en condiciones “*Institute Yatch Clauses*”. SAP Madrid 29 de junio de 2015 (JUR\2015\200301) de daños al propio buque dedicado al “*charter*” con Plus Ultra. SAP Las Palmas 14 de febrero de 2012, seguro multirriesgo de La Estrella. SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva...”, *op. cit.*, p. 360, evidencia cómo la práctica aseguradora ya venía ofreciendo seguros multirriesgo para embarcaciones de recreo al tiempo de la aprobación del RD 607/1999, con coberturas optativas similares a las actuales. MESTRE, A., “El seguro...”, *op. cit.*, p. 255, añade que el mercado asegurador ofrece variedad de modalidades de seguro en función de la propia embarcación y de su uso.

<sup>502</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 36.

En la práctica, la LCS se aplica no sólo a las reclamaciones de terceros frente al asegurador de responsabilidad civil, sino también en los litigios asegurado y asegurador cuando se trata de cobertura de daños al propio buque o accidentes personales. Sobre estas materias, las partes podrían obviar la aplicación de la LCS, al no tratarse de coberturas obligatorias (art. 406 LNM). Sin embargo, el mercado asegurador simplifica la cuestión, remitiendo todas las coberturas del seguro multirriesgo de las embarcaciones deportivas o de recreo al régimen común de la LCS y, en algunos casos, también a la LNM. Por ejemplo, es habitual incluir la cláusula de abandono del buque al asegurador, antes regulado en el Código de Comercio y ahora previsto en el art. 449 LNM. En todo caso, el condicionado general podría ser excepcionado con una condición particular, de aplicación preferente, que disponga que no rija la LCS o que el contrato se somete a un Derecho extranjero en lo relativo a daños al buque.

Fruto de esta práctica de sumisión a la LCS, puede verse la reiterada jurisprudencia que resuelve litigios sobre daños al propio buque de recreo o deportivo por aplicación de la LCS y no del Código de Comercio. Por ejemplo, la STS, Sección 1ª, de 16 de diciembre de 2011<sup>503</sup> mantiene la competencia objetiva de los Juzgados de Primera Instancia para conocer de la reclamación indemnizatoria por pérdida de embarcación de recreo amarrada en puerto, porque aunque se trata de un seguro marítimo, a) hay particularidades derivadas de que el interés asegurado recayera sobre una embarcación deportiva o de recreo y, en consecuencia, de que no se hubiera pactado entre dos empresarios como sucede en el seguro que regula el Código de Comercio y b) las partes decidieron someterse contractualmente a la LCS, antes que al Código de Comercio, en coincidencia con la disposición adicional única del RD 607/2009.

### **3º. Sumisión a Derecho español**

Los seguros de responsabilidades civiles marítimas son seguros de grandes riesgos (art. 107.2 LCS), pero se plantea si tal naturaleza es igualmente predicable de los seguros de responsabilidad civil derivada de la navegación o explotación de embarcaciones de recreo o deportiva. La cuestión tiene su importancia con relación al carácter dispositivo o imperativo de la LCS y de sus preceptos, de la jurisdicción competente

---

<sup>503</sup> RJ\2012\296.

para conocer de las controversias y de si existe derecho o no de las partes de someterse a un Derecho extranjero o quedan necesariamente sometidos a la LCS.

Esta interpretación no se corresponde con la generalidad de los seguros de embarcaciones de recreo, que son contratos de adhesión con consumidores y usuarios que lo dedican a uso particular, no comercial, y los cuales no tienen un poder de negociación equiparable al asegurador. En este caso, en nuestra opinión, debe prevalecer la condición de parte débil, ajena en los seguros de grandes riesgos, y por aplicación del art. 6 Roma I, el seguro de embarcaciones de recreo debería regirse por la ley del país de su residencia. De acuerdo con esta opinión, la LNM y su acción directa se aplicarían a contratos de seguro marítimo de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo cuyo asegurado fuera residente en España. En consecuencia, la sumisión en un seguro P&I o de otro tipo contratado con un residente español, el derecho rector del contrato habría de ser el español, siendo inválido cualquier pacto en contrario.

En el caso en que el seguro obligatorio de embarcaciones de recreo o deportivas es contratado por una empresa de alquiler o “*charter*” náutico para su flota, puede entenderse igualmente aplicable la ley española al contrato de seguro. La razón es que el RD 607/1999 y el art. 406.2 LNM no distinguen según la naturaleza personal del tomador. Aunque se admitiese que estos se sometan a un Derecho extranjero, siempre serían de aplicación las normas del RD 607/1999 y la LCS, como normas de orden público español (art. 107.6 LCS).

Los aseguradores comerciales españoles que ofrecen el seguro obligatorio del RD 607/1999, al menos aquellos cuyas condiciones generales hemos analizado, remiten al Derecho español. En cambio, cuando el propietario o naviero contrata directamente el seguro con un club P&I o un asegurador especializado en riesgos marítimos establecido en el extranjero, y sus condiciones generales remiten a un concreto Derecho extranjero, normalmente el del establecimiento del propio asegurador u otro de su conveniencia. Normalmente los contratos de seguro de las embarcaciones de recreo o deportivas extranjeras en aguas españolas están sometidos a un Derecho extranjero. El RD 607/1999 no les impone la sumisión al Derecho español, a condición de “*garantizar los límites y condiciones previstos como obligatorios en la legislación española y, en concreto, en el presente Reglamento*” (art. 4 RD 607/1999). El preámbulo del RD 607/1999 cita la norma de derecho internacional privado prevista en el art 107 LCS, sin

especificar a qué parte de la misma se refiere, pues ayudaría a interpretar la naturaleza jurídica de este tipo de seguro a los efectos de determinar la ley nacional aplicable. Probablemente al citarse conjuntamente con el art. 75 LCS, la remisión puede interpretarse al art. 107.1.b, según el cual la LCS será de aplicación al seguro contra daños “cuando el contrato se concluya en cumplimiento de una obligación de asegurarse impuesta por la ley española”.

### 35. RAZONES DE LA IMPOSICIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO

El preámbulo del RD 607/1999 destaca la novedad legislativa de imponer el seguro de responsabilidad civil a las embarcaciones de recreo o deportivas abanderadas en España y a las mismas embarcaciones extranjeras que se encuentren en aguas españolas. El mismo texto parece dar por descontado que los buques mercantes ya deben estar provistos de un seguro obligatorio de responsabilidad civil en base al art. 78 LPEMM (actual art. 254 TRLPEMM) y la normativa internacional específica para contaminación por hidrocarburos y por sustancias nucleares. El legislador pretende así extender el instituto del seguro obligatorio a otro tipo de embarcaciones, las de recreo o deportivas.

El RD 607/1999 trata de garantizar la cobertura de la responsabilidad civil de estas embarcaciones, “cuyo incremento en el campo de la actividad marítima ha sido incesante en los últimos tiempos<sup>504</sup>” y “sobre la base de la misma finalidad tuitiva de protección de terceros perjudicados<sup>505</sup>”. Está destinado a garantizar la indemnización del tercero perjudicado por los hechos derivados del uso de embarcaciones de recreo o

---

<sup>504</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., “El aseguramiento..., *op. cit.*, pp. 60 y 65, ya preveía en 1993 la posibilidad de que el Gobierno extendiese el aseguramiento de la responsabilidad civil de las embarcaciones de recreo y deportivas, tal y como resultaba del art. 78 LPEMM, posibilidad que “podría constituir un indudable atractivo adicional para la industria aseguradora española”.

<sup>505</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva..., *op. cit.*, pp. 357 y 359, indica que son tres las notas de los seguros obligatorios: establecidos por ley a instancia del gobierno o por delegación legislativa en vía reglamentaria, se garantizan unos mínimos dinerarios y están ligados a actividades peligrosas. Añade el mismo autor que el seguro de responsabilidad civil está dedicado a garantizar el cumplimiento de la obligación de indemnizar el daño, pero en la medida en que son obligatorios también se favorece el desarrollo de una actividad, pues se aleja el “*aleas*” de ser o no indemnizado. Que cobrar la indemnización no sea cuestión de buena o mala suerte, dependiendo de quién sea el causante, también ayuda a consolidar la actividad. Concluye que suele coincidir el aumento del seguro de responsabilidad civil con el desarrollo económico de los pueblos.

deportivas cuando resulte dañado por culpa o negligencia del propietario, del navegante o de las personas que, debidamente autorizados, patroneen la embarcación o les secunden en su gobierno (art. 1.1 RD 607/1999).

Dado que muchas veces se trata de particulares que manejan sus propias embarcaciones, en caso de siniestro, el tercero perjudicado no asume, gracias al seguro obligatorio, el riesgo de insolvencia o incapacidad económica del propietario o del armador. Si éste ha cumplido con su obligación legal, el perjudicado está cubierto con la solvencia exigible al asegurador, contra quien tiene acción directa.

A diferencia del seguro obligatorio de automóviles, si el propietario no ha cumplido su obligación legal del RD 607/1999, el tercero no podrá en principio reclamar al Consorcio de Compensación de Seguros, conforme al Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, que aprueba el Estatuto legal del Consorcio de Compensación de Seguros, pues no cubre riesgos en el mar, ni se paga recargo al mismo<sup>506</sup>.

La difusión de las embarcaciones de recreo o deportivas es paralela a su siniestralidad<sup>507</sup>. En España, conforme a los datos de la Dirección General de la Marina Mercante y la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), en 2012, había matriculadas en España unas 200.000 embarcaciones de recreo a motor, 13.000 a vela y 13.000 motos náuticas. De estas, 196.000 tenían una eslora inferior a 8 metros y sólo 911 contaban con una eslora superior a 18 metros. De acuerdo con el Instituto Cooperativo entre Entidades Aseguradoras y Fondos de Pensiones (ICEA), hubo unos 10.000 siniestros en 2012, con un promedio de unos 3.000 euros por siniestro<sup>508</sup>. Asimismo, cerca del 53% de las intervenciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) está

---

<sup>506</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 237, dice que este ramo de seguro no es consorciable y no se paga recargo. Sin embargo, el análisis de las condiciones particulares revelan que en ocasiones se pagan primas al Consorcio y alguna sentencia ha condenado a esta institución por daños causados por una embarcación sin seguro. Así, *vid* SAP Málaga 31 de octubre de 2000 (cit.), contra el propietario de la zodiac y contra el Consorcio de Compensación de Seguros pues aquella no disponía del seguro obligatorio. Es una cuestión que debería ser objeto de una mayor claridad legal.

<sup>507</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, pp. 33-34..

<sup>508</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.* p. 35

relacionada con embarcaciones de recreo<sup>509</sup>. Las de mayor siniestralidad son las embarcaciones más pequeñas<sup>510</sup>, siendo la colisión con objetos fijos y los abordajes con otras embarcaciones las principales causas de accidentes<sup>511</sup>.

La referencia expresa a las motos náuticas aclara la voluntad del legislador de exigirles que dispongan del seguro obligatorio de responsabilidad civil. Además de evitar lagunas al respecto<sup>512</sup>, la siniestralidad de las motos náuticas justifica también la implantación del seguro para éstas<sup>513</sup>. También puede observarse la peligrosidad de las zodiacs o embarcaciones neumáticas, por razón del número de sentencias sobre siniestros en que se han visto involucradas<sup>514</sup>.

En la práctica judicial, las causas del siniestro más comunes permiten identificar los hechos de la navegación de mayor riesgo en los siguientes: colisión entre embarcaciones de recreo, incluidas motos náuticas, y en menor medida con patinetes o muelles; caídas de ocupantes a bordo de la embarcación de recreo al agua con resultado de daños, frecuentemente por la hélice o el motor, y en algunos casos por daños personales a ocupantes por movimiento brusco de la embarcación sin caída al agua; atropello de la embarcación de recreo de submarinistas y bañistas; y, hundimiento de la embarcación de recreo con fallecimiento de alguno de sus ocupantes<sup>515</sup>.

---

<sup>509</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis*, op. cit., p. 49

<sup>510</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis*, op. cit., p. 241.

<sup>511</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis*, op. cit., pp. 195 y ss.

<sup>512</sup> MESTRE, A., "El seguro...", op. cit., p. 249, señala que al decir "incluidas las motos náuticas" parece excluir que sean embarcaciones deportivas o de recreo, pero el legislador ha querido tratarlas de forma unitaria y evitar lagunas. De hecho, a veces superan a las pequeñas motoras que sí tendrían esta consideración.

<sup>513</sup> El riesgo vinculado a la navegación en motos acuáticas queda evidenciado por la existencia de varias sentencias judiciales referidas a las mismas, sin tener en cuenta los casos no judicializados. Así, SAP Córdoba 28 de junio de 2000 [AC\2000\3355]; SAP Islas Baleares 17 de junio de 2002 [JUR\2002\211777]; SAP Huelva 22 de octubre de 2004 [JUR\2005\53524]; y, SAP Barcelona 30 de octubre de 2013 [JUR\2013\381427].

<sup>514</sup> SAP Málaga 31 de octubre de 2000 [JUR\2001\28041]; SSAP Las Palmas 8 de noviembre de 2007 y 18 de junio de 2009 [JUR\2009\352815]; SAP Córdoba 4 de septiembre de 2013 [AC\2013\2251] y SAP Murcia 4 de diciembre de 2006 [JUR\2007\23420].

<sup>515</sup> La SAP Las Palmas 14 de febrero de 2012 [APR\2012\440] excluye la responsabilidad civil del asegurador de la embarcación de recreo por daños causados por una bengala lanzada por el patrón para celebrar el año nuevo, causando lesiones a una persona que se hallaba fuera de la embarcación, por no ser un hecho de la navegación que encuentre cobertura en el seguro.

## 36. RÉGIMEN JURÍDICO

### 36.1. El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y su desarrollo mediante el RD 607/1999

Ningún Convenio internacional establece un seguro obligatorio de responsabilidad civil para los propietarios o armadores de embarcaciones de recreo o deportivas. En el ámbito comunitario, tampoco nos consta que haya una norma que haya uniformado la cuestión y requiera que la navegación de las embarcaciones de recreo o deportivas deban disponer de un seguro de responsabilidad civil. El seguro de las embarcaciones de recreo o deportivas está así regulado por normas nacionales y, en particular, en España, por el art. 254 TRLPMM, tal y como ha sido desarrollado por el RD 607/1999<sup>516</sup>. Se encuentra en vigor desde el 1 de julio de 1999 [disp. final única].

El Gobierno, en el preámbulo del RD 607/1999 indica que este reglamento da cumplimiento al mandato legal contenido en el art. 78 LPEMM. Sin embargo, el derogado art. 78 LPEMM ha sido hoy sustituido por el art. 254 del TRLPMM y debe actualizarse esta remisión con el artículo vigente<sup>517</sup>. El art. 254 TRLPMM faculta al Gobierno para fijar las condiciones del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la explotación de buques. Es una concreción normativa en el ámbito marítimo de la facultad general reconocida al Gobierno en el derogado art. 75 LCS para decidir en qué actividades es obligatorio disponer de un seguro de responsabilidad civil para su realización. El preámbulo del RD 607/1999 también fundamenta la acción reguladora del Gobierno en el citado art. 75 LCS. El TRLPMM apenas regula el régimen jurídico del seguro obligatorio de las embarcaciones de recreo y deportivas. En concreto, su art. 254 TRLPMM es la fuente legal del aseguramiento, desarrollado en vía reglamentaria y la norma que impone las sanciones en caso de navegación sin el seguro obligatorio<sup>518</sup>. El régimen sancionador se completa con el

---

<sup>516</sup> B.O.E., núm. 103, de 30 de abril 1999.

<sup>517</sup> De acuerdo con la disposición adicional única TRLPMM, de remisiones normativas, “*las referencias efectuadas en otras disposiciones a las normas que se integran en el Texto Refundido que se aprueba, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes a éste último*”.

<sup>518</sup> Así, SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva...”, *op. cit.*, p. 358, que indica que esta remisión es “poco operativa”, pues salvo en la fuente legal del aseguramiento y en las sanciones, el resto de la LPEMM no es de aplicación.

art. 636 Código Penal, pues la navegación sin el seguro obligatorio puede ser constitutiva de infracción penal.

El RD 607/1999 impone y regula con mayor detalle el seguro obligatorio de responsabilidad civil de las embarcaciones de recreo y deportivas. Dispone de doce artículos, reglamentando el objeto del seguro, los riesgos cubiertos y las exclusiones, los límites cuantitativos, los elementos personales y la documentación del contrato de seguro. No agota en ningún caso las cuestiones que se pueden derivar de este contrato, por lo que resulta necesario completar esta norma específica con la aplicación de las normas generales de la LCS.

La disposición adicional única del RD 607/1999 contiene una importante identificación del régimen jurídico aplicable al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de las embarcaciones de recreo o deportivas. Esta norma introduce seguridad jurídica para los contratantes y el mercado en general. Sobre todo a la vista de la muy controvertida cuestión de las fuentes del seguro marítimo. Este precepto es citado muy frecuentemente por los tribunales que resuelven litigios de daños personales y materiales relacionados con estas reclamaciones, tanto para afirmar qué normas son aplicables, como para rechazar la aplicación de otras distintas. Por ejemplo, las derogadas normas del seguro marítimo del Código de Comercio. En concreto, la disposición adicional única del RD 607/1999 establece que este seguro obligatorio *“se regirá, además de las disposiciones de este Reglamento: a) Por las disposiciones de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. b) Por lo preceptuado en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro”*. Visto que la LPEMM remite a un reglamento regulador del seguro obligatorio, la normativa esencial del mismo es el propio RD 607/1999, que lo impone y regula, y la LCS, que es la normativa general sobre seguros privados.

La disposición adicional única, como el resto del articulado del RD 607/1999, salvo que se diga otra cosa, tiene carácter imperativo. El contrato se somete a este régimen jurídico, sin que quepa pacto en contrario. Las cláusulas contractuales están sometidas al control de legalidad por parte de los tribunales de Justicia. Las condiciones generales o particulares que no lo cumplan son nulas, pues la normativa aplicable al contrato es indisponible para los contratantes. Por ejemplo, es



insuficiente un seguro contratado por el propietario o armador de la embarcación de recreo que no garantice los riesgos de cobertura obligatoria o prevea límites de indemnización inferiores a los exigidos en el RD 607/1999, que excluya los intereses moratorios del art. 20 LCS o la acción directa del art. 76 LCS. De nada serviría instituir un seguro “obligatorio” y entender que las partes pueden pactar contractualmente no cumplir con los términos y condiciones de esta obligación de origen legal (art. 1091 CC). La autonomía de la voluntad que rige para los contratos privados en general y para los contratos mercantiles en particular tiene su límite en la Ley (arts. 1255 CC y 57 C. Com.). Especialmente cuando es la propia ley la que reconoce derechos a un tercero al contrato (el perjudicado por la embarcación de recreo asegurada), el cual tampoco ha dado su consentimiento a las condiciones y términos del singular contrato entre asegurador y asegurado. Sólo en lo no previsto en la norma especial del RD 607/1999 (contrato de seguro obligatorio de embarcaciones de recreo y deportivas) y en la norma general de la LCS (contrato de seguro) podrán las partes estipular lo que consideren oportuno.

Esta disposición adicional única se completa con lo dispuesto en el art. 11.1 RD 607/1999. Este precepto indica que en la póliza de seguro “constará una referencia clara y precisa a las normas aplicables a este tipo de seguro y los demás extremos que se determinen en la regulación del contrato de seguro y de ordenación y supervisión de los seguros privados”. Las condiciones generales de las pólizas multirriesgo analizadas incluyen, en efecto, un apartado de “legislación aplicable”. No existe una fórmula única, decidiendo cada aseguradora al preparar sus condiciones generales. Todas hacen referencia naturalmente al RD 607/1999 y a la LCS. Además, como son condiciones generales para seguros multirriesgo, que incluye daños al propio buque o embarcación, entre la normativa aplicable también puede encontrarse la remisión al Código de Comercio (actualmente a la LNM). En fin, algunas condiciones generales añaden fórmulas abiertas del tipo “cualesquiera otras normas que resulten de aplicación”. Esta cascada de normas en general no cumple con la “referencia clara y precisa a las normas aplicables a este tipo de seguro” que exige el art. 11.1 RD 607/1999.

El art. 406.2 LNM, ya con rango legal, confirma este estatuto jurídico, al disponer que “los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se registrarán lo dispuesto en la LCS”. Además, para solventar cualquier duda que pudiese

plantearse sobre su naturaleza imperativa cuando se aplica a este tipo de seguro, añade: “*sin que valga pacto en contrario*”<sup>519</sup>.

### 36.2. La Ley del contrato de seguro

El Gobierno, primero, con la disposición adicional única del RD 607/1999, y luego las Cortes Generales, con el art. 406.2 LNM, aclarando que no cabe pacto en contrario, disponen que el seguro obligatorio de responsabilidad civil de las embarcaciones deportivas o de recreo se rige por la LCS.

La práctica totalidad de las sentencias que resuelven demandas conforme al RD 607/1999 aplican exclusivamente esta norma y la LCS. Diferentes disposiciones de la LNM de 2014 reiteran esta remisión del seguro obligatorio de las embarcaciones deportivas o de recreo al RD 607/1999 y a la LCS. 1º. El art. 406.2 LNM indica que “*el seguro obligatorio de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la LCS, sin que valga pacto en contrario*”<sup>520</sup>. 2º. El art. 312 LNM dispone que

---

<sup>519</sup> La STS 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997\8773) indica que son contratos de adhesión que reclaman una mayor protección del contratantes no empresario que, con mayor o menor éxito, podrá invocar la imperatividad de las normas de la LCS y su indefensión ante exclusiones que puedan limitar los derechos del asegurado por invocación del art. 3 LCS. MESTRE, A., “El seguro...”, *op. cit.*, p. 254, indica que con la mención del RD 607/1999 a la LCS “*el legislador ha querido sentar la aplicación de la LCS no tanto como seguro de embarcaciones deportivas sino como seguro de responsabilidad civil, cuya aplicación debe reputarse imperativa*”.

<sup>520</sup> El redactado del art. 406.2 LNM puede plantear dudas, pues señala que los seguros obligatorios de embarcaciones *dedicadas al deporte o recreo* (la cursiva es nuestra) se rigen por la LCS, sin que valga pacto en contrario. Este precepto podría entenderse que no es aplicable a los seguros obligatorios de las embarcaciones de recreo o deportivas *dedicadas a una explotación mercantil*. Podría interpretarse que el legislador deroga la aplicación de la LCS al seguro de estas embarcaciones de recreo o deportivas. Creemos, en cambio, que no cabe esta diferencia, la aplicación de la LCS es en bloque, pues el RD 607/1999 no distingue. GARCÍA PITA Y LASTRES, J. L., “El seguro de embarcaciones...”, *op. cit.*, pp. 276-277, 282, indica que se puede pensar en excluir la aplicación del seguro de embarcaciones de recreo (casco y responsabilidad civil) del art. 44 LCS, si es consumidor, pues realmente serían riesgos de masa y no grandes riesgos. El autor añade que la alternativa es mantener que son seguros de grandes riesgos, pero al ser consumidor rige la Ley general de defensa de los consumidores y usuarios; por lo que la norma especial debe prevalecer sobre la general, esto es, la LCS sobre la LGDCU. PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, *op. cit.*, pp. 695 y 698, señala que para resolver la inseguridad jurídica sería conveniente configurar el seguro marítimo deportivo como seguro de consumidores y, por tanto, remitir a la LCS, conforme a lo previsto en el RD 607/1999. Considera que si el asegurado no es consumidor, rigen las fuentes del seguro marítimo. El art. L 171-5 del Código de seguros francés excluye en bloque estos seguros de los marítimos.

el seguro obligatorio de responsabilidad civil de las embarcaciones dedicadas al arrendamiento náutico ha de respetar “*los términos previstos reglamentariamente de conformidad con lo establecido en el art. 464 (LNM)*”. Las normas “reglamentarias”, es una clara referencia al RD 607/1999. 3º. El art. 464 LNM añade que “*los seguros obligatorios de responsabilidad exigidos en esta ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta sección*”. Sus normas particulares son las del RD 607/1999, una de las cuales es la del régimen jurídico. El RD 607/1990 rige en su totalidad, también en la remisión que realiza la disposición adicional única a la LCS.

La doctrina ha señalado que da la impresión de que se trate desde la perspectiva del seguro de automóviles y no del seguro marítimo<sup>521</sup>. También se ha dicho que al enmarcar su régimen jurídico en la LCS, el RD 607/1999 ubica el contrato de seguro obligatorio de responsabilidad civil en el ámbito del consumo y no en el ámbito marítimo<sup>522</sup>. La ubicación del seguro obligatorio de responsabilidad civil de las embarcaciones deportiva o de recreo en la LCS y no en el Código de Comercio o la vigente LNM se debe, en nuestra opinión, a la finalidad de este seguro: la protección del tercero perjudicado por los hechos imputables a la embarcación asegurada. Sus derechos legales derivados del RD 607/1999 y de la LCS no pueden verse afectados por la naturaleza jurídica del tomador ni del empleo particular o mercantil que tenga la embarcación causante del daño. La LNM no pretende menoscabar los derechos del tercero perjudicado por la embarcación deportiva o de recreo. Admitir la libertad de pactos en detrimento de la LCS en un seguro obligatorio permitiría, por ejemplo, fijar un tipo de interés de demora que fuese oponible al tercero, en derogación de lo dispuesto en el art. 20 LCS. Esto llevaría a una situación discriminatoria según si la embarcación causante de daño está dedicada a uso privado o a uso mercantil.

---

<sup>521</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva..., *op. cit.*, p. 358, señala que “*al encuadrarlo en la LCS, da la impresión de que se aborde desde la perspectiva y experiencia del seguro de automóviles y no de los seguros marítimos*” y “*se excluye la aplicación del C. Com. y se les encuadra en la LCS, el hecho de la maritimidad no ocupa el lugar que le corresponde*”.

<sup>522</sup> GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., “El seguro de embarcaciones..., *op. cit.*, p. 231, indica que este seguro marítimo se configura como acto de consumo.

Algunos autores y sentencias defienden que la LCS es de aplicación directa a este seguro obligatorio<sup>523</sup>. En cambio, una reciente sentencia del Tribunal Supremo defiende que el seguro obligatorio de responsabilidad de las embarcaciones de recreo o deportivas “*se rija, supletoriamente respecto del RD 607/1999, que lo regula específicamente, por la LCS y no por la normativa del Código de Comercio sobre seguro marítimo*”<sup>524</sup>. Sea de aplicación directa o supletoria, los efectos de la LCS sobre el seguro obligatorio parecen ser los mismos: la aplicación preferente del RD 607/1999 sobre la LCS (“*lex specialis*”) y, de ambas normas, sobre la autonomía de la voluntad de los contratantes. En consecuencia, las partes de este seguro obligatorio han de cumplir con todas las normas generales de la LCS que puedan resultar de aplicación y que no entren en contradicción con las normas específicas del RD 607/1999. Por ejemplo, las condiciones de contratación y documentación del contrato, como la aceptación por escrito de las cláusulas limitativas de los derechos del asegurado (art. 3 LCS); las obligaciones y deberes de las partes, como la suspensión de la cobertura del asegurador un mes después de la falta de pago de una de las primas distintas de la primera (art. 15 LCS); los intereses moratorios a cargo del asegurador que sin causa justificada demora el pago de la indemnización (art. 20 LCS); las normas de los seguros contra daños, como la relativa a la transmisión del objeto asegurado (art. 34 LCS), o; las normas específicas de los seguros de responsabilidad civil, incluida la acción directa del perjudicado contra el asegurador (art. 76 LCS). Así como cualquier otra cuestión de aplicación al seguro obligatorio del RD 607/1999 y sobre el cual esta norma específica no regule en su totalidad.

La práctica de los seguros multirriesgo es acorde a esta norma al remitir invariablemente a la Ley del contrato de seguro en el condicionado general. Asimismo, teniendo en cuenta la remisión de la normativa aplicable en la disposición adicional

<sup>523</sup> MESTRE, A., “El seguro...”, *op. cit.*, p. 260, indica que no se trata de una aplicación subsidiaria o supletoria de la LCS, sino de una aplicación directa de la LCS. Con idénticas palabras, la SAP Islas Baleares 16 de octubre de 2003 (AC\2004\421), indica que “*sin perjuicio de sostener la aplicación del Código de Comercio, habría que avanzar en la construcción de un sistema de fuentes, más acorde con la realidad social y jurídica existente, aplicables al seguro marítimo de embarcaciones de recreo mediante la aplicación directa del título I de la LCS*”.

<sup>524</sup> La STS 6 de mayo de 2015 (RJ\2015\2234) indica que este régimen jurídico no ha cambiado con la entrada en vigor de la LNM, en base al art. 406.2 LNM, por lo que “*no ha existido siquiera con posterioridad a los hechos objeto del recurso una modificación legal a la que pudiera otorgarse una eficacia interpretativa en la situación normativa procedente que difiera de la que se hace en esta resolución*”.

única del RD 607/1999 y estas cláusulas de las condiciones generales, los casos judicializados sobre embarcaciones de recreo o deportivas, aplican la Ley del contrato de seguro.

### **37. PERSONA OBLIGADA A ASEGURAR SU RESPONSABILIDAD CIVIL**

El art. 9.1 RD 607/1999, sobre el “*tomador del seguro*” señala que “*el seguro deberá ser concertado por el naviero o propietario de la embarcación, considerándose como tal la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure la embarcación en el correspondiente registro administrativo*”. No indica este precepto, en cambio, quien ha de ser el “asegurado”, esto es, la persona en relación a la cual surge la responsabilidad civil extracontractual para cuya cobertura el RD 607/1999 impone el seguro. La responsabilidad civil se imputa, según su art. 1, al propietario, al naviero o a las personas que debidamente autorizadas por el propietario patroneen las mismas, así como a aquellas otras que les secunden en su gobierno (como los marineros) y a los esquiadores que pueda arrastrar la embarcación. Hay varios posibles asegurados, pero sólo en principio quien tiene un interés directo en la embarcación puede asegurar la responsabilidad civil nacida de la misma. Normalmente será el propietario de la embarcación, quien a su vez puede constar como propietario registral, si se ha inscrito<sup>525</sup>. Si se ha cedido la posesión y gestión náutica a un tercero mediante un contrato de arrendamiento, también éste tiene un interés asegurable en su condición de “armador no propietario” (art. 147 LNM)<sup>526</sup>.

---

<sup>525</sup> De acuerdo con el art. 8 Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, que regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques, “las embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros están exentas de la obligación de abanderamiento y matriculación, así como de despacho, siempre que la propia embarcación y su equipo propulsor ostenten el marcado CE”, si bien podrán ser abanderadas y matriculadas a petición expresa del titular. Esto supone, en la práctica, que muchas embarcaciones de recreo podrán no estar matriculadas, por ser de igual o menor tamaño de 12 metros, y dificultar así conocer la identidad del sujeto obligado a asegurar su responsabilidad civil.

<sup>526</sup> En la SAP Madrid 29 de junio de 2015 (*cit.*), la aseguradora discutía la validez del seguro contratado por falta de interés asegurado del poseedor mediato de la embarcación, que no era propietario. Se trataba de una embarcación de recreo dedicada al “*charter*” náutico y explotada por una sociedad, siendo propietario otra sociedad del mismo grupo. La Audiencia Provincial de Madrid niega la nulidad del contrato, porque la aseguradora admitió la concertación del seguro con la sociedad que poseía la embarcación, la cual, añade, tiene un interés en el aseguramiento.

El art. 9.2 RD 607/1999 añade que “*no obstante, podrá también concertar el seguro cualquier otra persona o usuario que tenga interés en el aseguramiento de la embarcación, quien deberá expresar el concepto en el que contrata*”. Se podría admitir que sea el tomador el organizador de un evento deportivo como pueden ser regatas, desafíos o apuestas, para cubrir la responsabilidad civil de los intervinientes, de modo que en la inscripción se incluya una parte de la prima o se exija a los participantes la suscripción de un seguro especial<sup>527</sup>.

La póliza incluye normalmente como asegurado al propietario o al armador de la embarcación, quien haya indicado el tomador. No es posible incluir una lista cerrada de todas las personas que pueden ser responsables civiles frente a terceros por la navegación de la embarcación. No son solo los marineros, el patrón o el propietario. El RD 607/1999 prevé una gama amplia de posibles responsables a los efectos de proteger al tercero perjudicado.

También incluye la responsabilidad del naviero por la negligencia de las personas que, sin formar parte de la dotación del barco, sean autorizadas a patronear la embarcación. Por ejemplo, quienes alquilen la embarcación de recreo o deportiva, incluidas motos náuticas<sup>528</sup>.

### **38. ASEGURADORES AUTORIZADOS**

El art. 10.1 RD 607/1999 establece que “*los navieros o propietarios de las embarcaciones españolas deberán suscribir el seguro regulado por el presente Reglamento, con entidades aseguradoras que hayan obtenido, en el ramo número 12 de la clasificación contenida en la disposición adicional primera de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (en adelante, LOSSP), la correspondiente autorización del Ministerio de Economía y Hacienda o que, estando domiciliadas en el espacio económico europeo, dispongan de la autorización para operar en España,*

---

<sup>527</sup> JIMÉNEZ SOTO, I., “El seguro obligatorio en una embarcación de recreo”, en SARMIENTO, P., *Guía...*, *op. cit.*, p. 157.

<sup>528</sup> SAP Huelva 22 de octubre de 2004 (*cit.*), de colisión de moto náutica alquilada con patinete a pedales debida a la negligencia del usuario de la moto, respondiendo civilmente la empresa de “charter” y su asegurador de responsabilidad civil.

*en dicho ramo, en régimen de libre prestación de servicios o de derecho de establecimiento*". La LOSSP ha sido derogada y sustituida por el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (en adelante TRLOSSP) y las referencias efectuadas a la LOSSP han de entenderse efectuadas a los preceptos correspondientes del TRLOSSP (art. único). Por ello, la remisión del art. 10 RD 607/1999 a la disposición adicional primera de la LOSSP ha de entenderse efectuada al vigente art. 6.1.a.12 TRLOSSP de clasificación de riesgos por ramos, siendo el 12 el dedicado a "*responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales (comprendida la responsabilidad civil del transportista)*".

Cuando sean españolas las entidades aseguradoras, lo que es común entre las embarcaciones matriculadas en España, éstas suelen reasegurar todo o gran parte de estos riesgos ("*fronting*").

### **39. NATURALEZA JURÍDICA DEL SEGURO OBLIGATORIO DEL RD 607/1999**

El seguro impuesto por el RD 607/1999 es de responsabilidad civil por la utilización de un determinado tipo de vehículos marítimos.

Por un lado, ha de tratarse de un seguro en sentido estricto, no de otro tipo de instrumento que asegure la responsabilidad del propietario o del naviero de la embarcación deportiva o de recreo. No cabe cumplir la obligación mediante una garantía financiera o bancaria, ni mediante un autoseguro; es preceptivo contratar un seguro con una entidad aseguradora autorizada para operar en el ramo de la responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales (art. 6.1.a.12 TRLOSSP).

Por otro lado, se requiere disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubra al menos las coberturas y límites de indemnización previstos en el RD 607/1999. Se trata de un seguro contra daños en el patrimonio del asegurado, no un seguro de personas que cubra los accidentes. A cambio de la prima, el asegurador desplaza sobre su patrimonio el riesgo de tener que indemnizar al tercero por hechos culpables de su asegurado<sup>529</sup>. El asegurador satisfará la indemnización al tercero perjudicado sólo si

---

<sup>529</sup> En virtud del art. 73 LCS, el asegurador se obliga, dentro de los *límites establecidos en la Ley*,

hay responsabilidad civil de su asegurado. No hay obligación de indemnizar a cargo del asegurado y del asegurador por el mero accidente, es necesario que los daños sufridos por el tercero sean imputables al asegurado responsable. Se distingue así del seguro de accidentes, como el obligatorio de viajeros por vía marítima.

Los seguros multirriesgos de embarcaciones de recreo o deportivas ofrecidos en el mercado asegurador español prevén, como cobertura optativa, un seguro de accidentes personales que sufra el asegurado, el patrón y que, en ocasiones, se extiende a las personas ocupantes de la embarcación. Normalmente dispone de una suma asegurada inferior a la cuantías de cobertura por daños personales del RD 607/1999. En la medida en que en el ocupante de la embarcación deportiva o de recreo sea un tercero al seguro obligatorio, en principio podría reclamar una indemnización como perjudicado en base al RD 607/1999 y como beneficiario de la cobertura voluntaria de accidentes personales.

## **40. EMBARCACIONES EN RELACIÓN A LAS CUALES EL SEGURO ES OBLIGATORIO**

### **40.1. Embarcaciones de recreo o deportivas**

El RD 607/1999 impone indistintamente el seguro obligatorio a las embarcaciones “de recreo” y a las embarcaciones “deportivas”. En la práctica, una misma embarcación puede usarse con estas finalidades.

El RD 607/1999 impone que obligatoriamente han de estar cubiertas por el seguro obligatorio cuando participen en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos (art. 3.2). Los condicionados generales al uso prevén la exclusión de cobertura en caso de ejercicio de esas actividades, salvo que se haya pactado expresamente la extensión de la cobertura en las condiciones particulares<sup>530</sup>.

---

a cubrir el riesgo de nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios por *un hecho previsto en la Ley* de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho.

<sup>530</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 152 indica que el riesgo de contacto entre embarcaciones durante competiciones o regatas aumenta considerablemente, de aquí viene la exclusión.



## 40.2. Embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular o mercantil

Las embarcaciones de recreo o deportivas pueden dedicarse a una actividad particular cuando se dedica a uso privado, o a una actividad mercantil cuando la embarcación se utiliza con ánimo de lucro. Por ejemplo, cuando es alquilada a terceros en el marco de un contrato de “charter” náutico. El seguro obligatorio de responsabilidad civil del RD 607/1999 es igualmente exigible tanto al propietario de la embarcación de recreo que la dedica a un uso privado, como a la que la utiliza con una finalidad mercantil. La embarcación utilizada para alquiler representa un mayor riesgo, debido a factores directos como la falta de conocimiento sobre la propia embarcación y la zona de navegación. Muchas empresas de chárter obligan a utilizar sus patrones, algo que reduce de forma importante los riesgos<sup>531</sup>.

El RD 607/1999 no discrimina según las embarcaciones de recreo o deportivas sean dedicadas a un uso particular o en un uso mercantil<sup>532</sup>. El RD 607/1999 y la LCS se aplican uniformemente a unas y a otras. Paralelamente, el RD 607/1999 alude al “propietario” o “naviero” (esto es, empresario de la navegación marítima) de la embarcación, como sujetos obligados a contratar el seguro (art. 1.1 RD 607/1999)<sup>533</sup>.

Cuando la embarcación de recreo o deportiva se destine a un uso comercial y cause un daño, habrá un naviero que puede ser responsable de los mismos, sin perjuicio de que puedan responder otros, como los pilotos. Si la embarcación de recreo o deportiva es de uso exclusivamente particular, responderá el propietario, sin perjuicio de otros, pero no hay naviero en el sentido de empresario marítimo que explota buques (art. 10 TRLPEMM).

El análisis de sentencias pone en evidencia que es común que la culpa del daño sea atribuible a personas que han alquilado la embarcación, de cuyos actos responde el

<sup>531</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, op. cit., p. 179.

<sup>532</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva..., op. cit., p. 359, señala que “separar la navegación de recreo o deportiva y su seguro puede deberse a que no es una actividad mercantil o comercial, encuadrada en el C. Com., pero qué pasa cuando la actividad mercantil consiste en la explotación de embarcaciones de recreo o deportivas con fines lucrativos”.

<sup>533</sup> De hecho, al admitir que un “naviero” sea el tomador implícitamente el RD 607/1999 admite su extensión a las embarcaciones empleadas en el marco de una explotación mercantil.

naviero y, por ende, su asegurador de responsabilidad civil. Algunas condiciones generales al uso de seguros multirriesgo identifican la embarcación con el uso privado o particular de sus propietarios o usuarios y sin uso comercial (lista 7ª de registro). Si aceptan el riesgo de una embarcación de uso comercial (lista 6ª de registro), puede incluirse entre las condiciones particulares una cláusula por la cual se permite que la embarcación asegurada puede efectuar la actividad de alquiler y, a su vez, si dicho alquiler es con o sin tripulación.

### 40.3. Condiciones técnicas y tamaño

El preámbulo del RD 607/1999 indica que atendiendo al principio de seguridad jurídica, y habida cuenta de la variada tipología de buques que pudieran, *a priori*, incluirse dentro de la categoría de “recreo o deportivas”, se hace preciso delimitar el alcance material de la norma. Ya en el articulado, su art. 2 dispone que tienen la consideración de embarcaciones de recreo o deportivas, *a los efectos de este Reglamento*, los objetos flotantes destinados a la navegación de recreo y deportiva propulsados a motor, incluidas las motos náuticas, así como aquellos que carezcan de motor y tengan una eslora superior a seis metros. En concreto, puede tratarse de embarcaciones a vela sin motor, embarcaciones a vela con motor, embarcaciones a motor, embarcaciones neumáticas, embarcaciones semirígidas, motos acuáticas, embarcaciones a remo matriculadas, grandes embarcaciones a vela y los megayates<sup>534</sup>.

Las embarcaciones de recreo o deportivas que no cumplan estos requisitos no se consideran como tales a los solos efectos del RD 607/1999<sup>535</sup>. Por tanto, no entran

---

<sup>534</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 137

<sup>535</sup> Pueden igualmente ser catalogadas como embarcaciones de recreo o deportivas a los efectos de la aplicación de otros reglamentos, sobre matriculación, inspecciones, etc. La ausencia de definición con rango legal ocasiona falta de uniformidad jurídica; cada reglamento sectorial del régimen jurídico de las embarcaciones de recreo y deportivas las define de forma diferente. El punto en común a todos estos reglamentos es el criterio funcional: la navegación de recreo o deportiva. A este criterio, se le añade normalmente otro relacionado con el tamaño de la embarcación deportiva o de recreo, pues sólo encajan en el ámbito de aplicación de estos reglamentos aquellas de más de 2,5 metros y menos de 24 metros de eslora. Sin embargo, hay excepciones, como es precisamente el RD 607/1999, que no sigue este criterio de tamaño. MESTRE, A., “El seguro...”, *op. cit.*, p. 251, indica que hay que ver cada norma para ver si la embarcación se incluye, a pesar de que lleve a resultados contradictorios. PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, *op. cit.*, pp. 672-673, considera que en nuestro derecho se identifica la embarcación deportiva en base a un criterio funcional de realización de acti-

dentro de su ámbito de aplicación y no se les exigirá el seguro obligatorio impuesto en el mismo. Respecto a las embarcaciones carentes de motor con una eslora inferior a seis metros, no están obligadas a disponer de seguro obligatorio de responsabilidad civil, pero pueden voluntariamente contratarlo.

#### **40.4. Matrícula**

Por razón de la bandera de la embarcación, el seguro obligatorio del RD 607/1999 es igualmente exigible a las embarcaciones matriculadas en España, como a las embarcaciones extranjeras que se encuentren en aguas españolas. A condición, en ambos supuestos, de que se trate de embarcaciones de recreo o deportivas y cumplan las medidas arriba citadas.

##### **1º. Embarcaciones españolas**

Las embarcaciones españolas han de cumplir con el RD 607/1999 por razón de su matrícula y bandera, dondequiera que se encuentren. Si están en aguas extranjeras, podrán quedar sujetas a otras obligaciones que imponga el Estado ribereño. El art. 3.1 RD 607/1999 está dedicado al seguro exigible a las embarcaciones abanderadas en España. Son sujetos de esta obligación Este precepto indica que *“el naviero o propietario de embarcaciones de recreo o deportivas (sic abanderadas en España) deben tener asegurada la responsabilidad civil en que puedan incurrir con motivo de la navegación de sus embarcaciones o, estando las mismas atracadas, durante los períodos en que aquéllas están expuestas a las situaciones previstas en este Reglamento”*. Dado el carácter marcadamente estacional de la navegación de este tipo de embarcaciones, podría ser posible disponer de un contrato de seguro sólo para el tiempo en que estén navegando o atracadas en puerto, pero no en cambio cuando se encuentren almacenadas en tierra. Sin embargo, la práctica aseguradora ofrece generalmente contratos anuales, salvo condición particular en contrario.

---

vidades de recreo u ocio sin ánimo de lucro o para la pesca no profesional y un criterio objetivo de tener una eslora entre 2,5 y 24 metros. Considera que las usadas para fines comerciales e inscritas en la lista 6ª no son desde el punto de vista jurídico embarcaciones de recreo o así no se consideran.

## 2º. Embarcaciones extranjeras

Las embarcaciones de recreo o deportivas matriculadas fuera de España han de cumplir el RD 607/1999 sólo cuando se encuentren en las aguas españolas. El art. 4.1 RD 607/1999 dispone que *“los navieros o propietarios de embarcaciones extranjeras de recreo o deportivas que naveguen por el mar territorial español y por sus aguas marítimas interiores, siempre que tengan entrada o salida en un puerto español, deberán asegurar la responsabilidad civil en que puedan incurrir con motivo de la navegación o acreditar, en su caso, la existencia de un seguro, con el alcance y condiciones que para los navieros o propietarios de embarcaciones españolas se prescriben en este Reglamento”*. De la lectura se plantea si el seguro obligatorio del RD 607/1999 es exigible a todas las embarcaciones de recreo o deportivas abanderadas en el extranjero que naveguen por el mar territorial o aguas interiores españolas, o si sólo se obliga a las que, además de la navegación en estas áreas, entren o salgan de un puerto español.

A favor de limitar la aplicación del seguro obligatorio a la entrada o salida en puerto, rige el propio tenor del citado art. 4.1 RD 607/1999. Al añadir *“siempre que tengan entrada o salida en un puerto español”*, puede entenderse no exigible a una embarcación que sólo navega por el mar territorial o las aguas interiores españolas. Aunque sea posible pernoctar en puerto, es también opcional que se trate de una visita a las costas españolas por razón de la navegación de recreo, sin entrada ni salida de puerto. Por tanto, parece que el seguro obligatorio no sería exigible a las embarcaciones que ejercen el derecho de paso inocente del CONVEMAR por el mar territorial<sup>536</sup> y no entran o salen de puertos españoles.

En contra de limitar el seguro a la entrada o salida de puerto, se encuentra en primer lugar el art. 1.1 RD 607/1999, que señala que el uso de embarcaciones de recreo o deportivas en aguas marítimas españolas debe estar cubierto por el seguro obligatorio de responsabilidad civil impuesto por el RD 607/1999, sin distinguir por razón de Estado de bandera. En segundo lugar, también el art. 4.2 RD 607/1999, según el cual en caso de suscripción del seguro por una embarcación extranjera a

---

<sup>536</sup> PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, op. cit., p. 697, se refiere a ésta como “navegación longitudinal”.

*la entrada de la embarcación en el ámbito territorial de aplicación de la presente cobertura obligatoria*, el documento acreditativo del seguro de la misma debe contener ciertas menciones mínimas. Aquí parece que es la entrada en el mar territorial y aguas interiores españolas y no en puerto lo que desencadena la obligación de la embarcación extranjera de estar asegurada. A favor de esta interpretación, también suma el preámbulo del RD 607/1999, que extiende la aplicación del seguro obligatorio a las embarcaciones abanderadas fuera de España, “*sobre la base de la misma finalidad tuitiva de protección de los terceros perjudicados*”. Asimismo, el preámbulo del RD 607/1999 explica que, para las embarcaciones de recreo y deportivas extranjeras, “*el desarrollo reglamentario se ciñe escrupulosamente a otras normas y realidades que inciden en la materia, como pudiera ser el caso de garantías previamente contratadas en el país de origen o el carácter temporal de la navegación por aguas españolas*”. El preámbulo equipara la exigencia del seguro obligatorio entre embarcaciones españolas y extranjeras con la finalidad protectora de los perjudicados. No limita el seguro obligatorio a las embarcaciones extranjeras que entren o salgan de puerto español. En fin, el análisis de las sentencias evidencia que la mayor parte de los accidentes que dan lugar a reclamaciones de responsabilidad civil tienen lugar cerca de la costa, no cuando hay entrada o salida de puerto.

#### **40.5. Ámbito de navegación**

Las únicas aguas marítimas “españolas” o de propiedad o dominio español son: a) las aguas interiores, esto es, dentro de las líneas de base de la costa, donde se alojan los puertos y están las playas y las desembocaduras de ríos (CONVEMAR Y TRLPEDM); y, b) el mar territorial, es decir, en las 12 millas mar adentro contadas desde las líneas de base de la costa. En esta zona marítima, las autoridades españolas pueden exigir a las embarcaciones de recreo o deportivas que entren en el ámbito de aplicación material del RD 607/1999 que acrediten el cumplimiento de la obligación de asegurarse impuesto en este reglamento.

Más allá de estas 12 millas, el CONVEMAR no atribuye propiedad o soberanía al Estado ribereño; ni sobre la zona contigua de entre 12 y 24 millas desde las línea de base de la costa, ni sobre la zona económica exclusiva de hasta 200 millas desde las líneas de base de la costa. El Gobierno, al aprobar el RD 607/1999, ha restringido las posibilidades que le ofrecía el art. 78 LPEMM (ahora art. 254

TRLPEMM), el cual admitía que tal seguro obligatorio sea exigible a las embarcaciones extranjeras que naveguen en las aguas interiores, mar territorial, pero también en la zona contigua y en la zona económica exclusiva. Algún autor considera también que el Estado ribereño, al amparo de la normativa internacional y específicamente del art. 75 CONVEMAR, puede imponer el seguro obligatorio en su zona económica exclusiva<sup>537</sup>.

Esta dualidad entre aguas marítimas españolas (hasta 12 millas desde la costa), donde el seguro es exigible, y mar adentro, en que no lo es, puede ser incompatible con el disfrute pleno de las posibilidades que ofrece la navegación de recreo o deportiva. Un seguro que sólo cubra las 12 millas desde la costa española es muy poco operativo. Entre las condiciones generales analizadas, una aseguradora ofrece cobertura sólo en las aguas marítimas españolas conforme al RD 607/1999, pero admite que en las condiciones particulares se pacte cubrir también mar adentro. Otras aseguradoras, en cambio, amplían directamente la zona geográfica de cobertura del seguro más allá de lo que prescribe el RD 607/1999 en las propias condiciones generales, sin necesidad de condiciones particulares *ad hoc*. No existe en todo caso una fórmula idéntica. De las condiciones generales al uso analizadas, bajo la rúbrica “ámbito territorial” o “ámbito de la navegación”, algunas prevén que las garantías del seguro tendrán efecto en las aguas interiores y en los mares territoriales de España y de los Estados miembros de la Unión Europea y, fuera de estos, hasta las 200 millas del litoral español o portugués, incluidas la travesías entre la Península Ibérica y las Islas Canarias. Otras condiciones generales incluyen, además, la zona económica exclusiva francesa y el mar territorial de todos los Estados del Mar Mediterráneo<sup>538</sup>.

---

<sup>537</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., “El aseguramiento...”, *op. cit.*, p. 63, el mar territorial es como el dominio terrestre, por lo que regularlo incide en la libertad de navegación y paso inocente. En la zona económica exclusiva, el art. 73 CONVEMAR permite también exigir un seguro.

<sup>538</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 150, indica que la zona o radio de navegación quedará en todo caso limitado al autorizado por los reglamentos y/o autoridades competentes para embarcaciones de su tipo. En el certificado de navegabilidad se debe especificar la categoría de diseño (referido a las condiciones de mar y viento máximas a que queda limitado el uso de la embarcación) y la zona de navegación (distancia máxima a la que se puede alejar la embarcación). También se debe tener presente la coherencia que debe existir entre la zona de navegación y el título de patrón, por ejemplo, con la titulación de PNB (Patrón de Navegación Básica), no se puede navegar a más de 5 millas de la costa.

#### 40.6. Exclusiones

Las embarcaciones excluidas del ámbito de aplicación del RD 607/1999 son los megayates, embarcaciones autorizadas a transportar más de doce pasajeros y las que navegan en aguas continentales

Normalmente las embarcaciones de recreo o deportivas no alcanzan las 300 toneladas de arqueado bruto y les será exigible sólo el seguro del RD 607/1999.

La solución es distinta en el caso de los megayates, algunos de los cuales alcanzan hasta las 500 toneladas de arqueado bruto. Todos aquellos que superen el tope de 300 toneladas, entran dentro del ámbito de aplicación del RD 1616/2011. Su armador habrá de disponer del seguro P&I, de responsabilidad civil o una garantía financiera que ofrezca cobertura a las reclamaciones de derecho marítimo del Convenio LLMC 1976/1996. Es un seguro de responsabilidad civil más amplio en coberturas y límites que el exigido por el RD 607/1999, por lo que el tercero perjudicado en principio dispone de más garantías de cobro de la indemnización. Sin embargo, nos parece que hay una importante laguna, pues el perjudicado por una embarcación deportiva o de recreo sometida al RD 607/1999 dispone de acción directa contra el asegurador, por aplicación del art. 76 LCS. En cambio, el mismo perjudicado, si lo es por un gran yate sometido al RD 1616/2011, tendrá dificultades para accionar directamente contra el club P&I del mismo, pues este RD no la reconoce y el contrato está sometido normalmente a un derecho extranjero, como el inglés, que no la admite.

Asimismo, la embarcación de recreo o deportiva no ha de poder transportar más de doce pasajeros, pues si es así se conceptúa legalmente como buque de pasaje. De ahí que, con carácter preferente, se someta a las normas específicas de aseguramiento de los buques de pasaje (Reglamento CE 392/2009 y Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas).

El seguro obligatorio de responsabilidad civil del RD 607/1999 no se aplica a la navegación de embarcaciones de recreo o deportivas en aguas continentales, como ríos o lagos<sup>539</sup>. Ello sin perjuicio de que las coberturas voluntarias pueden

---

<sup>539</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., "La nueva...", *op. cit.*, p. 361, indica que no se refiere a la navegación lacustre o fluvial.

extenderse a la navegación en aguas continentales. La aplicación marítima del seguro obligatorio se deduce del origen y del tenor del RD 607/1999. Por un lado, este reglamento desarrolla una ley eminentemente marítima, como es la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En concreto, el art. 78 LPEMM (ahora art. 254 TRLPEMM) que dota al Gobierno de la facultad para imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil a los buques por sucesos durante su navegación marítima. Por otro lado, el tenor del RD 607/1999 desprende su aplicación marítima y no puramente acuática. El preámbulo del RD 607/1999 alude a las embarcaciones de recreo o deportivas “*cuyo incremento en el campo de la actividad marítima ha sido incesante en los últimos tiempos*”. El art. 1.1 indica que se aplica a hechos derivados del uso de embarcaciones españolas en *aguas marítimas* españolas, así como por los esquiadores y objetos que éstas remolquen *en el mar*. El art. 4.1 señala que también se aplica a embarcaciones extranjeras en *mar territorial español y aguas interiores españolas* (art. 4). En conclusión, el seguro de responsabilidad civil del RD 607/1999 cubre hechos derivados de la navegación marítima de embarcaciones de recreo o deportivas.

Asimismo, las sentencias analizadas sobre el RD 607/1999 tratan de reclamaciones derivadas de accidentes marítimos. La excepción que confirma la regla son dos sentencias de la Audiencia Provincial de Córdoba<sup>540</sup>, las cuales aplican el RD 607/1999 a reclamaciones de responsabilidad civil nacidas de accidentes de embarcaciones de recreo durante la navegación en un pantano. Quizá en estos casos esta cobertura fue objeto de la “responsabilidad civil voluntaria”, por la cual el tomador voluntariamente extiende la cobertura de responsabilidad civil a aguas continentales más allá de la navegación marítima que exige el seguro obligatorio, bien porque lo dispongan las condiciones generales del seguro multirriesgo, bien porque se pacte en condiciones particulares esta extensión geográfica del seguro.

---

<sup>540</sup> Vid SSAP Córdoba 28 de junio de 2000 (cit.) y 4 de septiembre de 2013 (cit.).



## 41. COBERTURAS QUE DEBE COMPRENDER EL SEGURO OBLIGATORIO. EXCLUSIONES Y COBERTURAS VOLUNTARIAS

### 41.1. Coberturas obligatorias

El art. 1.1 RD 607/1999 dispone que el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria tiene por objeto la cobertura, en el ámbito y dentro de los límites fijados en el presente Reglamento, de la “*responsabilidad civil extracontractual*” del propietario o naviero u otras personas autorizadas a pilotar o secundar en el gobierno de la embarcación de recreo o deportiva, por los daños que, “*mediando culpa o negligencia*”, causen a terceros, a puertos o instalaciones portuarias. El preámbulo del RD 607/1999 reitera que “*el esquema de responsabilidad civil subjetiva que se recoge en este Real Decreto, como no podía ser de otra manera, es el clásico en el derecho español, basado en el art. 1902 del Código Civil*”.

Las condiciones generales analizadas indican, en el seguro de responsabilidad civil voluntaria, que cubre los daños causados “*involuntariamente*” a terceras personas.

La doctrina confirma que se trata de un supuesto legal de aseguramiento obligatorio de la culpa del asegurado<sup>541</sup>, por el cual éste abona una prima al asegurador para proteger su patrimonio en caso de ser responsable frente a tercero por actos culposos durante la navegación de las embarcaciones de recreo o deportivas. Esto supone que el perjudicado ha de probar el daño, la culpa del agente y el nexo de causalidad. Por su parte, el asegurado puede probar la culpa exclusiva del perjudicado, la culpa de un tercero o que el daño es atribuible a un supuesto de fuerza mayor o caso fortuito<sup>542</sup>. Si el daño no es imputable al asegurado, no nace res-

<sup>541</sup> GARCÍA PITA Y LASTRES, J. L., “El seguro...”, *op. cit.*, p. 297 indica que “*el aseguramiento de la culpa significa que el seguro convenido extiende su cobertura a los daños ocasionados por un siniestro producido por negligencia del asegurado*”. PAYET, E. y GALOBART, I., “Navegante...”, *op. cit.*, p. 123, también califica el seguro como de culpa, según tenor del 1.1. También SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva...”, *op. cit.*, p. 360, indica que se sigue el sistema de responsabilidad por culpa conforme al 1902 CC. En el mismo sentido, PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 696 y MESTRE, A., “El seguro...”, *op. cit.*, p. 252.

<sup>542</sup> La SAP Las Palmas 5 de febrero de 2014 (JUR\2014\104137), de reclamación económica por fallecimiento de ocupante de la embarcación de recreo asegurada, considera probada la impericia del patrón en el siniestro, sin que la aseguradora haya probado que tuvo lugar por fuerza mayor o caso fortuito.

ponsabilidad en la cabeza del asegurado y, por ende, no se da el presupuesto esencial que desencadene la obligación de indemnizar a cargo de su asegurador.

La práctica judicial sobre reclamaciones de daños en base al RD 607/1999 evidencia también que la prueba de la culpa constituye la piedra angular sobre la que descansa la responsabilidad del asegurado y, por ende, del asegurador. Una sentencia del Tribunal Supremo que específicamente ha interpretado el art. 1.1 y el preámbulo del RD 607/1999 indica que éste establece “*un seguro obligatorio no con base a la responsabilidad objetiva, sino con base a la responsabilidad subjetiva, de modo que quien pretenda obtener una indemnización, deberá demostrar la culpa o negligencia del propietario de la embarcación*”<sup>543</sup>. Otra sentencia del Tribunal Supremo confirma que “*la responsabilidad no es posible fundarla exclusivamente en el resultado o en el riesgo al margen del elemento culpabilístico, siendo necesaria la acreditación de la culpa o negligencia del asegurado*”<sup>544</sup>. Sin embargo, ésta última sentencia no carga sobre el perjudicado la carga de la prueba de la culpa o negligencia, pues “*ciertamente quien conduce una embarcación, habida cuenta del específico y extraordinario riesgo creado por su conducción debe agotar la diligencia que le marcan las circunstancias en aras a evitar un accidente con otras embarcaciones o bañistas. Por el principio de facilidad probatoria, el cumplimiento de ese deber de diligencia corresponde acreditarlo a quien patronea la embarcación*”. En conclusión, condena al asegurador porque el piloto no acredita haber adoptado las medidas especiales de precaución que exigía la navegación cerca de la costa. No obstante, no se acepta formalmente la inversión de la carga de la prueba, pues no se deduce del RD 607/1999, sino en el principio de

<sup>543</sup> La STS 21 de mayo de 2009 [RJ\2009\3030], desestima la reclamación de indemnización formulada por la viuda e hija del fallecido a bordo de una embarcación de recreo, porque no se sabe ni cómo ni por qué se produjo el accidente al haber muerto los dos ocupantes de la embarcación, en la que el fallecido y el patrón pescaban juntos habitualmente. La reclamante debería haber demostrado la concurrencia de la culpa o negligencia del asegurado, propietario de la embarcación, y al no haberse demostrado, no es posible condenar a su aseguradora, porque no ha nacido en la cabeza del asegurado ninguna obligación de indemnizar. Además, tiene en cuenta que el fallecido tenía también el título para manejar embarcaciones del tipo de la naufragada y que ambos navegantes asumieron el riesgo. La SAP Córdoba 28 de junio de 2000 (cit.), había destacado que el RD 607/1999 no prevé “*objetivación alguna de la responsabilidad por daños personales tal y como sucede en el art. 1 LRCSCVM (...) sin distinción del régimen alguno según resultan daños personales o materiales*”.

<sup>544</sup> La STS 14 de marzo de 2011 [RJ\2011\2771], de reclamación de daños por impacto de una embarcación de recreo en un submarinista, considera que la Audiencia Provincial da por probado la concurrencia de culpas del patrón de la embarcación de recreo y el submarinista atropellado por la misma.

facilidad probatoria. Con anterioridad y después algunas Audiencias Provinciales también condenan al asegurador porque el piloto no prueba haber actuado diligentemente para eximirse de responsabilidad, por aplicación de la teoría del riesgo, la responsabilidad objetiva o la inversión de la carga de la prueba<sup>545</sup>.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo es reiterada en rechazar el recurso de casación cuando se pretende una nueva valoración de la prueba, distinta a la realizada por el tribunal de apelación y que favorezca al recurrente<sup>546</sup>. Corresponde a éste la valoración de la prueba, ajustándose a máximas de experiencia o reglas frecuentemente comprobadas<sup>547</sup>. Si consta o no acreditada a juicio del tribunal de apelación

---

<sup>545</sup> La SAP Murcia 4 de diciembre de 2006 (*cit.*), en un caso de daños a un aprendiz de buceador desde una zodiac, presume la culpa del piloto que no previó el mal estado del mar y no probó su diligencia en evitar el accidente a bordo, pues *"a través de la teoría del riesgo y de la inversión de la carga de la prueba, ha operado una cuasi objetivación, de suerte que el causante del daño responderá siempre salvo que acredite haber actuado con total diligencia [SSTS 23 de septiembre de 1991, 10 de marzo de 1993, 21 de noviembre de 1995, etc.]. De esta presunción se beneficia únicamente la culpa, incumbiendo al perjudicado la plena acreditación tanto del daño como del nexo de causalidad, ora mediante pruebas directas, ora mediante presunciones"*. La SAP Tenerife 15 de noviembre de 2011 [*JUR* 2012\82025] presume la culpa del patrón en un accidente de embarcación de recreo asegurada, con inversión de la carga de la prueba, de modo que condena a la aseguradora de la responsabilidad civil por no haberse acreditado la diligencia debida del patrón, repitiendo lo dicho por la sentencia anterior de la AP de Murcia. La SAP Córdoba 4 de septiembre de 2013 (*cit.*), con motivo del accidente cuando el demandante se encontraba navegando a bordo de una zodiac acompañado de su hijo y al cruzarse otra embarcación, debido a maniobras negligentes de ésta última, se levantó un fuerte oleaje que provocó la caída al agua del hijo y luego del demandante por el lado del motor, causándole la amputación del brazo. Cita la STS de 21 de mayo de 2009 y considera que *"la doctrina del riesgo, además de que sólo es posible en supuestos de riesgos extraordinarios [riesgo considerablemente anormal en relación con los parámetros medios, citando jurisprudencia al respecto], no implica una responsabilidad objetiva fundada en el resultado o en el propio riesgo creado (que no tiene encaje en el art. 1902 CC), sino que, sin prescindir del elemento esencial de culpa, a lo más que llega es a aceptar la aplicación del principio de de la proximidad o facilidad probatoria o una inducción basada en la evidencia de daño desproporcionado o falta de colaboración del causante del daño cuando éste está especialmente obligado a facilitar la explicación del daño pro sus circunstancias profesionales o de otra índole"*. Además, considera innecesario acudir a la teoría de la inversión de la carga de la prueba y considera probada la negligencia de la embarcación contraria y, *"por el principio de facilidad probatoria, el cumplimiento de ese deber de diligencia corresponde acreditarlo, como también afirma la mencionada STS, a quien patronea la embarcación"*.

<sup>546</sup> La STS 16 de diciembre de 2011 (*cit.*) rechaza el recurso de casación formulado por la aseguradora de buques de una embarcación de recreo hundida mientras estaba amarrada en puerto, porque se pretendía una nueva valoración de la prueba, distinta a la realizada por el tribunal de apelación en base a los medios de prueba practicados en el proceso.

<sup>547</sup> La STS 12 de marzo de 2013 [*RJ*\2013\2418], de reclamación de la empresa de *"charter"* de una embarcación de recreo por daños durante su arrendamiento contra su aseguradora, también

la culpa del patrón de la embarcación del recreo, el Alto Tribunal rechaza el interés casacional incapaz de realizar la función de unificación jurisprudencial propia del recurso<sup>548</sup>.

A continuación, el art. 6.1 RD 607/1999 identifica los riesgos que son objeto de cobertura por el seguro obligatorio<sup>549</sup>, sin que quepa pacto en contrario en el contrato. Las condiciones generales analizadas son respetuosas con esta imperatividad y remiten con fórmulas diversas a los términos del RD 607/1999. Son los siguientes riesgos:

### ***a) Muerte y lesiones corporales de terceras personas***

Las condiciones generales suelen incluir una definición del daño personal como la lesión personal o muerte causados a personas físicas. Respecto al concepto de tercera persona, algunas condiciones generales lo identifican con cualquier persona física o jurídica distinta del tomador del seguro, el naviero o propietario de la embarcación, o el asegurado usuario de la misma; de las personas transportadas por la embarcación asegurada que hayan efectuado pagos por el crucero o viaje; de las personas que intervengan profesionalmente en el mantenimiento, conservación y/o la reparación de la embarcación asegurada; y, del piloto o patrón de la embarcación asegurada.

### ***b) Daños materiales a terceros***

Las condiciones generales analizadas entienden por daño material el deterioro o destrucción de una cosa, así como el daño ocasionado a los animales.

---

mantiene la valoración de la prueba realizada por el tribunal de apelación, al ser ajustada a máximas de experiencia o reglas empíricas frecuentemente comprobadas.

<sup>548</sup> El ATS 15 de abril de 2015 (*JUR*\2015\118651) declara que la Audiencia Provincial, tras la valoración de la prueba, concluye que el accidente se produjo como consecuencia de la impericia del patrón de la embarcación en el siniestro, deduciendo de tal hecho la responsabilidad de la aseguradora.

<sup>549</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., "La nueva reglamentación...", *op. cit.*, p. 363, indica que es un sistema mixto de comprensión-enunciativo de lo que está cubierto, no un sistema por comprensión, como es la regulación típica de los seguros marítimos.

***c) Pérdidas económicas sufridas por terceros que sean consecuencia directa de los daños relacionados de los párrafos anteriores a) y b) anteriores***

En la terminología de nuestro Código Civil, incluye el lucro cesante resultante del daño personal o material sufrido. Algunas condiciones generales al uso las denominan “perjuicio consecutivo” y lo conceptúan como la pérdida económica que sea consecuencia directa de los daños personales o materiales amparados en el contrato y sufridos por el reclamante de dicha pérdida. En cambio, el “perjuicio no consecutivo” es definido como la pérdida económica que no tiene como causa directa e inmediata un daño personal o material sufrido por el reclamante de dicha pérdida económica.

***d) Daños a buques por colisión o sin contacto***

Sin contacto, por ejemplo, cuando por razón de maniobras negligentes por parte de una embarcación de recreo o asegurada se levante oleaje, provocando la colisión de otras embarcaciones atracadas con el muelle.

***e) Gastos de gestión del siniestro y de defensa jurídica***

El art. 6.2 RD 607/1999 añade que “*salvo pacto en contrario, será de cuenta del asegurador el pago de las costas judiciales y extrajudiciales inherentes a la defensa del asegurado y a la gestión del siniestro*”. Se refiere aquí a dos gastos diferentes derivados del siniestro: los propios de la gestión del siniestro y de la defensa jurídica, en proceso o fuera de él.

En relación a los gastos de gestión del siniestro, algunas de las condiciones generales al uso reproducen el tenor del art. 6.2 RD 607/1999, de modo que el asegurador asume los gastos de gestión del siniestro y de defensa jurídica. No obstante, la regla general es no incluir una remisión a los gastos de gestión del siniestro. Con todo, creemos que el asegurador no podría reducir la indemnización debida a tercero en virtud de una cláusula que transmita estos gastos sobre el asegurado, en virtud de la inmunidad del tercero frente a excepciones personales entre el asegurador y el asegurado (art. 76 LCS).

La distribución de las costas de la defensa jurídica del asegurado presenta variaciones en las condiciones generales analizadas. Incluso en el nombre: defensa jurídica, asistencia jurídica o protección jurídica. Normalmente, las reclamaciones del perjudicado se sustancian ante la jurisdicción civil y ninguna de las condiciones analizadas atribuye estas costas al asegurado. A falta de pacto en contrario (6.2 RD 607/1999), son asumidas por el asegurador. En otros casos, las condiciones generales atribuyen expresamente la dirección jurídica y el pago de minutas de abogados y procuradores al asegurador<sup>550</sup>. Estas costas hacen referencia a la defensa del asegurado, si es demandado por el tercero. Si es la propia aseguradora la demandada (pues no es obligado demandar al asegurado), es la sentencia la que distribuye el pago de las costas, las propias y la del perjudicado. La regla general es que al recurrente que se desestima su recurso, se le impone el pago de las costas, de acuerdo con los arts. 394 y 398 LEC 2000<sup>551</sup>. El recurrente puede ser el asegurador, el asegurado o el tercero perjudicado.

En algunas ocasiones, si el siniestro puede ser constitutivo de delito o falta, la reclamación del tercero se sustancia ante la jurisdicción penal. Las condiciones generales a veces consideran estas costas penales incluidas en el contrato de seguro obligatorio. Otras la excluyen, aunque el asegurado puede contratar esta cobertura de forma adicional al seguro obligatorio.

La cobertura de defensa jurídica a cargo del asegurador en la vía contencioso-administrativa no está generalmente incluida, porque el asegurador no responde del pago de sanciones y/o multas ni de las consecuencias de dicho pago. Sin embargo, algunas condiciones generales prevén la contratación de una garantía adicional que

---

<sup>550</sup> La razón es que éste tiene interés en gestionar el proceso en la forma que considere más conveniente a los efectos de evitar que se declare la responsabilidad civil de su asegurado y, por ende, que el asegurador haya de pagar la indemnización al tercero perjudicado. Si se admite por contrato que el asegurado nombre abogado y procurador es para casos de conflictos de intereses o sobre la conveniencia de presentar o no un recurso. Las condiciones generales pueden fijar un límite máximo que pueda reclamarse por estos conceptos al asegurado (por ejemplo, hasta los mínimos de un colegio profesional).

<sup>551</sup> Por ejemplo, STS 14 de marzo de 2011 (*cit.*), de 21 de mayo de 2009 (*cit.*), 16 de diciembre de 2011 (*cit.*), con “declaración de temeridad”, 6 de mayo de 2015 (*cit.*) y 12 de marzo de 2013 (*cit.*). En cambio, SAP Murcia 2 de junio 2015 (*cit.*), no procede la imposición de costas a ninguna de las partes, al estimarse parcialmente el recurso de apelación. También SAP Madrid 29 de junio de 2015 (*cit.*), entre otras.

incluye la presentación de recursos en vía administrativa en caso de multas o sanciones o, incluso, la defensa en vía contencioso-administrativa.

Las garantías adicionales también suelen cubrir, si se contratan, la reclamación a terceros por daños que haya sufrido el asegurado o su embarcación.

#### **41.2. Prueba y cuantificación de los daños personales y materiales**

La práctica judicial evidencia que la reclamación más habitual al amparo del RD 607/1999 y que termina en litigios judiciales suele ser por colisiones, caídas y atropellos que producen daños personales y otros perjuicios consecutivos, principalmente gastos de hospitalización y medicinas, así como por lucro cesante por incapacidad permanente o temporal para trabajar por parte del perjudicado. Sin embargo, no existe un patrón único de accidente y cada uno da lugar a daños de distinta naturaleza, personales, materiales y perjuicios económicos.

El RD 607/1999 no establece la forma en cómo se han de cuantificar los daños personales, materiales y perjuicios económicos que cubre el seguro obligatorio de las embarcaciones de recreo o deportivas.

Las condiciones generales analizadas disponen bajo la rúbrica “determinación”, “valoración” o “tasación” de daños la forma para cuantificar los daños personales o materiales sufridos por el asegurado. Frente a terceros, sin embargo, esta fórmula contractual no es oponible en virtud de su inmunidad frente a excepciones contractuales que el asegurador tenga frente al asegurado (art. 76 LCS).

Es un principio general de la responsabilidad civil extracontractual que quien reclama un daño ha de probar el mismo y el alcance o cuantía del mismo. Si hay discusión sobre la prueba o el valor de los daños, gastos o perjuicios sufridos, y no hay acuerdo extrajudicial entre el tercero y el asegurador, la decisión corresponde al Juzgado y, en caso de apelación, a la Audiencia Provincial. La jurisprudencia del Tribunal Supremo es reiterada en negar que el recurso de casación sea el mecanismo válido para revalorar la prueba practicada en las instancias inferiores.

La muerte y las lesiones personales del tercero es la razón esencial de la acción directa frente al asegurador al amparo del RD 607/1999. La cuantificación económica de estos daños es realizada por el propio perjudicado o sus causahabientes. Si no es aceptada por el asegurador, puede terminar en un proceso judicial.

Para la cuantificación económica de los daños personales, como hemos adelantado, no cabe oponer al tercero el baremo o tabla contractual de daños personales prevista en la cobertura opcional de "accidentes personales". El tercero no ha dado su consentimiento a ésta y el art. 76 LCS impide que le sea opuesta en caso de acción directa. Ello sin perjuicio de que el tercero pueda consentir su aplicación. En la práctica judicial, puede observarse cómo los tribunales buscan criterios objetivos para la difícil cuantificación de los daños personales sufridos en caso de accidentes de navegación de recreo. El análisis de las sentencias sobre este tipo de reclamaciones revela que, de forma mayoritaria, los tribunales aplican analógicamente el baremo del anexo de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor en la redacción dada por la Ley 30/1995 LOSSP y aprobado por la Dirección General de Seguros<sup>552</sup>. Algunas sentencias dejan claro que esta aplicación es indicativa, quedando a decisión del juez la determinación final de la indemnización en caso de fallecimiento o lesiones personales<sup>553</sup>.

El perjudicado también ha de probar los daños materiales que haya sufrido como consecuencia del siniestro imputable al asegurado y cuantificarlos. Puede tratarse de daños materiales en sus bienes personales o profesionales, pero también es muy común reclamar gastos de reparación, de sustitución, hospitalarios,

---

<sup>552</sup> Así, SAP Murcia 2 de junio de 2015 (*cit.*); SAP Málaga 13 de febrero de 2007 (*JUR*\2007\175638); y, SAP Islas Baleares 17 de junio de 2002 (*cit.*). La STS 14 de marzo de 2011 (*cit.*) considera que la Audiencia Provincial da por probado la concurrencia de culpas del patrón de la embarcación de recreo y el submarinista atropellado por la misma, y que hubo acuerdo entre las partes para aplicar analógicamente el baremo de la Ley 30/1995.

<sup>553</sup> No se observa en las Audiencias Provinciales una práctica unánime al respecto, pues por ejemplo la SAP Córdoba 28 de junio de 2000 (*cit.*) acepta el baremo existente para daños personales en materia de accidentes de tráfico "sólo como referencia y ello de una forma sólo genérica o aproximada". La SAP Las Palmas 5 de febrero de 2014 (*cit.*), en un caso de fallecimiento del cónyuge de la demandante por la negligencia del patrón, "estima correcta la condena a la cuantía máxima resultante de la póliza como límite por siniestro de 120.202,84 euros reclamada, sin que resulte de aplicación en el presente caso el baremo [...], siendo prioritarias las condiciones particulares de la póliza contratada, máxime en este caso en el que la viuda llevaba más de cuarenta años de convivencia con el fallecido".



farmacéuticos y otros en que haya incurrido el tercero perjudicado, que el asegurador considera a veces innecesarios o desproporcionados y se niega a abonar<sup>554</sup>. Cuando el tercero perjudicado reclame lucro cesante derivado de los daños personales o materiales sufridos, también habrá de acreditarlo y cuantificarlo.

#### **41.2. Exclusiones del seguro obligatorio y su posible cobertura opcional**

El art. 7 RD 607/1999 contiene una lista de “*exclusiones*” del seguro obligatorio de responsabilidad civil del propietario o del naviero de embarcaciones de recreo o deportivas. Se trata de unos daños personales, daños materiales, perjuicios y gastos que el asegurado no está obligado a contratar para cumplir con la ley. A su vez, en virtud de este art. 7 RD 607/1999, el asegurador puede incluir en las condiciones generales la lista de daños o gastos excluidos de cobertura del seguro obligatorio. Con todo, algunos de estos daños y gastos pueden ser contratados voluntariamente [art. 1.2 RD 607/1999].

Se analiza a continuación el listado de exclusiones y se menciona en cada caso si la práctica aseguradora ofrece o no la posibilidad de cobertura opcional.

##### ***a) Los daños producidos al tomador del seguro, al naviero o al propietario de la embarcación identificada en la póliza o al asegurado usuario de la misma***

Todas las condiciones generales analizadas incluyen una cobertura optativa de “accidentes personales” o “accidentes de ocupantes”. La finalidad es dotar de una cobertura económica en caso de muerte o lesiones del asegurado, y otras

---

<sup>554</sup> La SAP Barcelona 30 de octubre de 2013 (*cit.*) no admite la negativa del asegurador de la responsabilidad civil de la moto náutica asegurada a pagar los gastos de hospitalización del atropellado e intentar derivar su pago a la Seguridad Social. La SAP Málaga 13 de febrero de 2007 (*cit.*) admite también la indemnización de gastos farmacéuticos y bienes del perjudicado, en este caso, consta acreditado mediante facturas de la reparación del reloj y la sustitución de gafas. La SAP Islas Baleares 17 de junio de 2002 (*cit.*) reconoce la obligación de pago de los gastos de taxi para el traslado del perjudicado desde su domicilio a la escuela y al centro de recuperación, necesarios a causa de la lesión de la perjudicada, y por un importe de cerca de 300.000 euros. Aunque se trate de un seguro de daños propios al buque, no frente al tercero, la SAP Islas Baleares 16 de octubre de 2003 (*cit.*), trata de las dificultades de admitir ciertos gastos de reparación. En concreto, no incluye en la cuantificación de los daños en el velero abordado por culpa del yate asegurado los gastos de varada del velero, por existir otras alternativas que habrían permitido reparar el buque en flotación.

personas, como el patrón, los marineros, los esquiadores náuticos y los ocupantes a título gratuito. Normalmente la indemnización por daños personales y perjuicios se calcula con el baremo incluido en las condiciones generales y con un apartado de exclusiones (por ejemplo, práctica del submarinismo, embriaguez o drogas, enfermedades, suicidio, etc.). A veces, esta cobertura adicional de “accidentes personales” cubre también los ocupantes de la embarcación de recreo a título gratuito. El ocupante no asegurado es un tercero y los daños personales o materiales están cubiertos por el seguro obligatorio. En principio, la indemnización por responsabilidad civil y la indemnización por la cobertura de accidentes personales son compatibles.

***b) La muerte o lesiones sufridas por terceras personas transportadas que efectúen pagos para el crucero o viaje***

Estos daños personales son la cobertura usual de otro tipo de seguro distinto del RD 607/1999: el seguro obligatorio de viajeros exigido por el RD 1575/1989, de 22 de diciembre. En algunos casos, el transportista ejecutor de buques de pasaje ha de disponer, además, de un seguro obligatorio de responsabilidad civil específico para los buques de pasaje, previsto en el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, y en el Reglamento CE 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. Ambas indemnizaciones a favor del perjudicado son compatibles.

***c) La muerte o lesiones sufridas por las personas que intervengan profesionalmente en el mantenimiento, conservación y reparación de la embarcación asegurada***

En esta exclusión, se comprenden los daños personales a marineros y cualquier persona que intervengan en el mantenimiento, conservación y reparación de la embarcación de recreo o deportiva asegurada. Aunque el asegurador no esté obligado a cubrir los daños personales del marinero u otra persona, si hay responsabilidad civil del propietario o del naviero, el afectado podrá interponer la oportuna reclamación contra su principal, no así contra el asegurador en virtud de esta exclusión. El tomador del seguro puede contratar la cobertura opcional de “accidentes

personales”, la cual ofrece una cobertura económica de la muerte o lesiones cuando sean estas personas quienes sufra daños.

#### **d) La muerte o lesiones sufridas por el patrón o piloto de la embarcación**

Como se ha comentado, en algunos casos, la cobertura optativa de “accidentes personales” se extiende a los daños personales que sufra el patrón o piloto de la embarcación de recreo o deportiva. En algunos casos, se excluye de esta cobertura cuando se trata de embarcaciones dedicadas al alquiler con tripulación.

#### **e) Los daños sufridos por la embarcación asegurada**

Las condiciones generales de los seguros multirriesgo de embarcaciones de recreo siempre ofrecen al tomador la posibilidad de contratar adicionalmente la cobertura de daños sufridos por la embarcación asegurada<sup>555</sup>. Las coberturas incluyen la pérdida total, el derecho de abandono en caso de pérdida total, las averías particulares, los gastos de salvamento y el robo de la embarcación de recreo, aunque las coberturas varían entre aseguradoras. Algunas condiciones generales siguen las condiciones más amplias del mercado, las inglesas “*Institute Yacht Clauses*” o *IYC*, llamadas habitualmente como “todo riesgo<sup>556</sup>”.

---

<sup>555</sup> El hecho de su contratación como adicional al seguro obligatorio de responsabilidad civil no impide que sean catalogados como seguros de grandes riesgos [art. 107.2.a LCS].

<sup>556</sup> PAYET, E. y GALOBART, I., “Navegante...”, *op. cit.*, p. 123, indican que “la diferencia básica reside en que las condiciones inglesas cubren los siniestros producidos cuando la embarcación se encuentra fondeada o por rotura de amarres y, en general, cubren cualquier daño ocasionado por riesgos de mar”. MESTRE, A., *El seguro...*, *op. cit.*, pp. 255-256, señala que las coberturas pueden ser ampliadas con cláusulas *ad hoc* con el pago de una sobreprima, como la cláusulas de ampliación para riesgos de competiciones deportivas (“*Racing Risk Extension Clause*”), el arriendo o fletamento de buques deportivos (“*Permission to Charter Clause*”), para buques de motor rápido (“*Institute Speedboat Clauses*”) y otros. Al estar incluidas en las cláusulas españolas y estar sujeto inicialmente a la ley y práctica inglesa, puede generar problemas interpretativos. PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones...*, *op. cit.*, p. 698, recuerda que la póliza tiene importantes exclusiones, como la falta de diligencia del asegurado en el uso de la embarcación (STS 22 de enero de 2007), actos maliciosos, explosiones, riesgo de guerra, huelgas y nucleares. GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 189, da un ejemplo de la cobertura del peligro de los mares, ríos, lagos y otras aguas navegables de las “*Yacht Clauses*”. Además de cubrir aguas continentales, en las cláusulas españolas sólo se da cobertura a los golpes de mar a causa de temporal. Con las cláusulas inglesas no sería precisa la existencia del temporal para que exista cobertura por golpes de mar.

***f) Los daños causados por la embarcación durante su reparación, su permanencia en tierra, o cuando sea remolcada o transportada por vía terrestre, ya sea sobre vehículo o de cualquier otra forma***

Es una exclusión específica derivada de la exclusión general prevista en el apartado anterior. Puede ser objeto de una cobertura voluntaria, por ejemplo, alguna aseguradora cubre daños sufridos por la embarcación asegurada en el mar, pero también cuando está en tierra o durante su transporte por carretera. González de Vega recalca el interés de esta cobertura pues cada 2,5 y/o 5 años hay que programar varadas de mantenimiento, por lo que muchas embarcaciones hibernan en marinas secas. También para embarcaciones pequeñas que son con frecuencias transportadas por sus dueños por carretera<sup>557</sup>.

***g) Los daños sufridos por los bienes que por cualquier motivo (propiedad, depósito, uso, manipulación, transporte u otros) se hallen en poder del asegurado o de las personas que de él dependen o de los ocupantes de la embarcación***

Los seguros multirriesgo de embarcaciones de recreo siempre comprenden la cobertura de contratación voluntaria de “Efectos personales”, por la cual el asegurado percibirá una indemnización por sus efectos personales a bordo que se hayan perdido, dañado o hayan sido robados. Algunas aseguradoras indican que se indemniza su valor a primer riesgo. Otras incluyen límites, como un máximo económico por bien u objeto o un máximo global por efectos personales relacionado con el valor del buque (por ejemplo, no más del 5% del valor del buque asegurado). Si el propietario de los efectos personales dañados, perdidos o robados no es el asegurado, sino un tercero, su indemnización se canalizaría a través de los daños materiales del seguro obligatorio.

***h) Los daños personales o materiales sufridos por las personas con ocasión de ocupar voluntariamente una embarcación, pilotada o patroneada por persona que careciera del adecuado título, si el asegurador probase que aquéllos conocían tal circunstancia***

La falta de título de navegación de quien gobierne la reclamación es un riesgo excluido con carácter general en los contratos al uso. Sin embargo, ello nunca es

---

<sup>557</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, op. cit., p. 151.

oponible al tercero perjudicado, salvo que se encuentre a bordo y si se acredita que lo sabía, pues de algún modo el legislador lo considera corresponsable de los propios daños personales o materiales sufridos. En la práctica, es difícil probar tal conocimiento<sup>558</sup>.

#### ***j) Los daños producidos a embarcaciones y objetos remolcados, con el fin de salvarlos, y a sus ocupantes***

Se trata de una excepción a la general cobertura de responsabilidad civil derivadas de hechos de la navegación de la embarcación de recreo o deportiva. Alguna aseguradora ofrece en la "responsabilidad civil de suscripción voluntaria" la cobertura de los daños materiales, personales y perjuicios consecutivos causados involuntariamente por la embarcación asegurada, incluso a las transportadas y/o remolcadas a título gratuito en/por la misma. González de Vega indica que en muchas ocasiones la embarcación remolcada o salvada trata de reclamar a la embarcación que actúa como remolcador un agravamiento de daños, que no queda cubierta por el seguro obligatorio de responsabilidad civil<sup>559</sup>.

#### ***j) Los daños producidos por la participación de las embarcaciones en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos***

Las exclusiones generales de cobertura de los seguros multirriesgo de embarcaciones de recreo prevén precisamente que la embarcación asegurada tome parte en carreras, desafíos o competiciones, salvo que en las condiciones particulares se haya hecho constar esta condición y se haya asegurado como embarcación deportiva.

#### ***k) Otras exclusiones***

Finalmente, las condiciones generales analizadas también excluyen de cobertura "*los daños personales y materiales producidos por embarcaciones aseguradas que*

---

<sup>558</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, op. cit., p. 152, añade que, por tanto, sería más lógico implicar al patrón de alguna forma en su actitud "dolosa" o de "mala fe", pues conoce sus capacidades y autorizaciones y el incumplirlas podría relacionarse con una no cobertura, por lo que la ley podría hacerle responsable de las indemnizaciones personales y materiales.

<sup>559</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, op. cit., p. 152,

*hubieran sido robadas o hurtadas” y “el pago de sanciones y multas, así como las consecuencias del impago de las mismas”.*

#### **41.4. Coberturas opcionales del seguro multirriesgo de embarcaciones de recreo o deportivas**

El art. 1.2 RD 607/1999 dispone que *“la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad de suscripción obligatoria contratada entre el tomador y la entidad aseguradora podrá incluir otras coberturas que libremente se pacten entre las partes, así como ampliar el ámbito y los límites de cobertura, rigiéndose en ambos casos por lo establecido por la LCS”.*

Además de las coberturas optativas arriba citadas de “daños a la embarcación asegurada”, “accidentes personales”, “efectos personales” o “responsabilidad civil de suscripción voluntaria”, “reclamaciones a terceros”, el análisis del condicionado general de varias aseguradoras evidencia la posibilidad de contratar otras coberturas optativas distintas. Aunque cada asegurador crea libremente su régimen de coberturas voluntarias <sup>560</sup>, pueden deducirse ciertas prácticas comunes en el sector.

La aseguradora suele ofrecer la “responsabilidad civil voluntaria”, ampliando el límite de indemnización y garantizando daños no cubiertos por el RD 607/1999 (como los daños producidos por la embarcación auxiliar).

Las condiciones generales pueden incluir también la obligación expresa del asegurador de constituir fianzas judiciales si la reclamación está dentro de la cobertura del seguro. Incluso se puede prever prestar fianzas que los tribunales puedan requerir para conceder la libertad provisional del asegurado y garantizar el pago de las indemnizaciones derivadas de responsabilidad civil.

Otras coberturas voluntarias son las referidas a la asistencia en viaje, que pueden comprender gastos de repatriación, gastos de regreso anticipado, pago de gastos

---

<sup>560</sup> SAP Guipúzcoa 13 de noviembre de 2007 (JUR\2008\30763) señala que *“se asemeja al seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor al que se añadirían coberturas facultativas suplementarias de daños sobre el vehículo asegurado y de accidentes personales de sus usuarios y ocupantes”.*

médicos y hospitalización en el extranjero, hoteles, etc.; “gastos de remolque”, cuando el asegurado deba abonar este concepto a quien lo ha remolcado en el mar, si se califica de salvamento está incluido en el seguro de daños al propio buque<sup>561</sup>; o, los gastos de puesta a flote, remoción o destrucción de restos de la embarcación asegurada<sup>562</sup>.

## 42. SUMAS ASEGURADAS MÍNIMAS DEL SEGURO OBLIGATORIO

### 42.1. Sumas aseguradas distintas en función del tipo de daños

El preámbulo del RD 607/1999 indica que “*el seguro de responsabilidad civil regulado establece, en protección de terceros perjudicados, unos límites de aseguramiento que se consideran suficientes sobre la base de la experiencia acumulada hasta el momento (...), sin perjuicio de que el perjudicado obtenga la total indemnidad del daño sufrido con cargo al patrimonio del declarado responsable*”<sup>563</sup>. Se quiere decir que el asegurador responderá en nombre del asegurado frente al tercero perjudicado hasta la suma mínima asegurada impuesta por el RD 607/1999. La existencia de una norma que fija una suma asegurada mínima permite al asegurador conocer el riesgo asumido a cambio de la prima y constituirse en asegurador<sup>564</sup>. A cambio de una prima mayor,

---

<sup>561</sup> PAYET, E. y GALOBART, I., “Navegante...”, *op. cit.*, p. 123, indican que si dicha asistencia es calificada de salvamento, el coste se incrementará dado que la embarcación tendrá derecho a premio, que normalmente asciende entre el 7% y 14% del valor total de la embarcación asistida, dependiendo del tiempo y el esfuerzo empleado en la asistencia, por lo que recomiendan contratar una cobertura adicional que cubra asistencias marítimas y remoción de restos.

<sup>562</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 157, señala que “*la administración española puede exigir la remoción de los restos de una embarcación por considerar que es una amenaza para el tráfico marítimo y/o el medio ambiente, siendo el coste de estos trabajos importante. Por ello, las compañías de seguros deben limitar el importe máximo a indemnizar en este concepto*”.

<sup>563</sup> GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 153, indica que el importe mínimo debería ser revisado al alza, pues en muchos casos no alcanza para cubrir los daños causados, quedando los terceros desprotegidos y generándose la obligación económica a cargo del asegurado. Pone el ejemplo del incendio de una embarcación de recreo que se propaga sobre las embarcaciones amarradas a sus costados, los importes de indemnización o reparación superarán en la mayoría de casos los 96.162 euros. Las compañías de seguros ofrecen la posibilidad de aumentar estos límites de indemnización por daños materiales y pérdidas económicas hasta 1 millón de euros, en diferentes tramos.

<sup>564</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva reglamentación...”, *op. cit.*, p. 364, dice que los límites son bien acogidos, pues despejan la inseguridad e indefinición que producen los seguros “ilimitados”.

el asegurador puede ampliar la suma asegurada, más allá de la establecida en el RD 607/1999. Por encima de la responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, el asegurado queda como garante para hacer frente a las reclamaciones hasta la total indemnización del daño causado<sup>565</sup>.

En el articulado, el art. 1.1 RD 607/1999 confirma que el seguro obligatorio de responsabilidad es exigible “*dentro de los límites fijados en el presente Reglamento*”. El art. 8 RD 607/1999, de “límites cuantitativos”, indica que “el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria cubre frente a terceros la reparación de los daños a personas hasta un límite de 120.202,42 euros (20.000.000 de pesetas en el tenor original) por víctima con un límite máximo de 240.404, 84 euros (40.000.000 de pesetas) por siniestro, y los daños materiales y las pérdidas económicas a que se refiere el artículo 6.1 de este Reglamento hasta el límite de 96.162 euros (16.000.000 de pesetas) por siniestro.

Para acotar el riesgo a un solo siniestro, algunas condiciones generales analizadas indican que se considera que constituye un solo y único siniestro el acontecimiento o serie de acontecimientos dañosos debidos a una misma causa original con independencia del número de reclamaciones o reclamaciones formuladas. La finalidad es considerar que todos los daños, perjuicios y gastos ocasionados se entienden producidos por el mismo siniestro, en un solo y mismo momento, coincidente con la manifestación del primero de ellos.

#### **42.2. La cuestión sobre la posibilidad de que el propietario o naviero de la embarcación de recreo o deportiva se beneficie de los límites globales de responsabilidad del Convenio LLMC 1976/1996**

El art. 5.2 RD 1616/2011 dispone que “*el seguro o garantía financiera será para cada buque civil y por cada incidente de una cantidad igual al importe máximo que determine*

---

<sup>565</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva reglamentación...”, *op. cit.*, p. 359, añade que nuestro sistema tradicional sigue el principio del “*restitutio in integrum*”, de forma que el responsable responda ante el damnificado hasta la total restitución del daño causado. El análisis de las sentencias pone en evidencia que las cuantías del seguro obligatorio son generalmente suficientes para satisfacer los daños personales, no reconociéndose indemnizaciones más altas como regla general, así como para daños materiales. Hay con todo excepciones en donde los daños materiales superan con mucho la suma asegurada obligatoria y voluntaria, como la STS 6 de mayo de 2015 (*cit.*).



*la limitación de la responsabilidad tal y como se establece en el convenio anteriormente citado*". Se refiere al Convenio LLMC 1976/1996. La limitación de responsabilidad del propietario del buque constituye una excepción al principio general de restitución integral del derecho general de daños<sup>566</sup>. Significa que con independencia de la cuantificación de los daños que prueben los demandantes y que resulten imputables al propietario del buque causante del daño, éste no responderá en principio por encima de los límites indemnizatorios previstos en el Convenio LLMC 1976/1996. En contrapartida de esta discriminación del acreedor marítimo frente al acreedor por créditos generales, se indica que se favorece el comercio internacional por medio del transporte marítimo<sup>567</sup>. Al constituir una excepción al principio general de restitución integral, en perjuicio de los acreedores marítimos, una sentencia del Tribunal Supremo indica que ha de interpretarse restrictivamente y no aplicarse a las embarcaciones de recreo y deportivas, aunque reconoce el carácter problemático de la cuestión<sup>568</sup>.

La STS, Sección 1ª, de 6 de mayo de 2015, se muestra en contra de admitir que el asegurado de una embarcación de recreo se beneficie del Convenio LLMC 1976/1996. En particular, indica que la reclamación indemnizatoria contra el propietario y su asegurador de responsabilidad civil por el incendio de una embarcación de recreo atracada en puerto deportivo, sufriendo daños varias embarcaciones atracadas en los alrededores, no está sujeta a limitación. Indica que *"se exige el elemento de explotación del buque, esto es, la existencia de una actividad empresarial articulada en torno al buque, incompatible con el carácter y uso de embarcación de recreo que tenía la embarcación cuyo incendio causó los daños cuya indemnización se reclama"*. El Alto Tribunal añade que *"la limitación de responsabilidad regulada en tal convenio sólo está justificada en el caso del desarrollo de una actividad empresarial, pues al constituir un*

---

<sup>566</sup> DE LA VEGA JUSTRIBÓ, B., *La limitación...*, *op. cit.*, p. 25.

<sup>567</sup> Así, *vid* la sentencia inglesa "Metval..." (*cit.*).

<sup>568</sup> *Vid* STS 6 de mayo de 2015 (*cit.*). En la misma línea de esta exclusión, también SAP Baleares 8 de octubre de 2015 (*JUR*2015\249160), en un caso de abordaje culpable de un yate a un *ferry*. Otros pronunciamientos de interés de esta sentencia son que el tribunal civil se consideró vinculado por la valoración de los hechos realizados previamente por la jurisdicción penal y que rechazó condenar al propietario del yate al pago de las mensualidades pagadas por el armador del *ferry* al propietario durante la paralización para reparaciones. Sobre la aplicación o no del Convenio LLMC 1976/1996 a las embarcaciones de recreo o deportivas, *vid* más ampliamente MARTÍN OSANTE, J. M., "La limitación...", *op. cit.* p. 600.

*régimen privilegiado respecto del resarcimiento integral de los daños y perjuicios que constituye la regla general en el Derecho de daños, no está justificado tal régimen privilegiado cuando la embarcación cuyo uso o tenencia ha causado los daños es una embarcación de recreo*". En este caso, el asegurador garantizaba una cobertura de responsabilidad civil voluntaria de hasta 3 millones, que no fueron suficientes para pagar la totalidad de los daños, por lo que corresponde al propietario de la embarcación asegurada su desembolso.

En Francia, en cambio, la solución contraria ha sido objeto de varias sentencias de la *Cour de Cassation*, como las de 9 de octubre de 2014, de 11 de diciembre de 2012, 12 de abril de 2012 y de 16 de octubre de 2011, que extienden el Convenio LLMC 1976 a las embarcaciones de recreo. Se funda la limitación de responsabilidad de las embarcaciones de recreo en el interés público en el desarrollo de este sector, así como en los riesgos inherentes al tráfico marítimo<sup>569</sup>. También se ha señalado que si el Convenio LLMC 1976 no diferencia entre el tipo de navegación, por lo que "*ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*"<sup>570</sup>". En contra de esta opción, en cambio, también hay sentencias de la *Cour de Cassation*, como la de de 11 de diciembre de 2012.

### **43. EL DOCUMENTO PROBATORIO DE LA COBERTURA ASEGURADORA**

El art. 11.1 RD 607/1999 indica que "*el asegurador deberá entregar preceptivamente al tomador la póliza de seguro, documento en el cual, necesariamente, constará una referencia clara y precisa a las normas aplicables a este tipo de seguro y los demás extremos que se determinen en la regulación del contrato de seguro y de ordenación y supervisión de los seguros privados*".

Las condiciones particulares del seguro multirriesgo de embarcaciones incluyen la identificación técnica de la singular embarcación de recreo o deportiva asegurada.

---

<sup>569</sup> MIRABEL, S., "Plaisance et limitation de responsabilité", en *D.M.F.*, núm. 766, febrero 2015, p. 164, en relación a la sentencia de la *Cour de Cassation* de 9 de octubre de 2014 (*Pti Jules*).

<sup>570</sup> DELEBECQUE, P., "La limitation de responsabilité et la plaisance: une application sans réserve", sobre la sentencia de la *Cour de Cassation* de 11 de diciembre de 2012, en *Dir. Mar.*, fasc. I, enero-marzo 2014, p. 206.

Incluye normalmente la descripción técnica de la misma: nombre, matrícula, bandera, modelo, material, año de construcción, propulsión principal y, en su caso, marca y potencia del motor, eslora, puerto base, número de plazas y otras menciones que exija el asegurador para delimitar el riesgo asegurado.

Las condiciones particulares de los seguros al uso fijan el día y hora inicial de cobertura y el día y hora de terminación, así como la duración de la póliza, normalmente anual y con posibilidad de prórroga tácita en los términos del art. 22 LCS. Con esta cobertura estándar, se satisfacen las citadas exigencias del seguro obligatorio RD 607/1999.

El preámbulo del RD 607/1999 señala que *“habida cuenta de las condiciones en las que se desarrolla la navegación, este Reglamento pretende facilitar la prueba de la existencia de garantía, aligerando el régimen general de la Ley de contrato de seguro, declarando suficiente el recibo o justificante de la prima con unas menciones adicionales<sup>571</sup>”*. El art. 11.2 RD 607/1999 prevé que *“asimismo, una vez cobrada la prima, el asegurador deberá entregar al tomador un justificante del pago”*. El art. 12.1 RD 607/1999 añade que *“hará prueba de la vigencia del seguro, el justificante del pago de la prima del período de seguro en curso, siempre que contenga, al menos, las siguientes especificaciones: a) La entidad aseguradora que suscribe la cobertura. b) La identificación suficiente de la embarcación asegurada. c) El período de cobertura, con indicación de la fecha y hora en que comienzan y terminan sus efectos. d) La indicación de que se trata de la cobertura del seguro obligatorio”*. El art. 12.2 RD 607/1999 exige que *“esta documentación acreditativa deberá obrar a bordo de la embarcación. En caso de ser requerida por las autoridades competentes y no encontrarse dicha documentación a bordo, el tomador dispondrá del plazo de cinco días hábiles para justificar ante las mismas la vigencia del seguro”*.

El art. 4.2 RD 607/1999 prevé que, en relación a las embarcaciones extranjeras en aguas españolas, *“en caso de suscripción del seguro a la entrada de la embarcación en el ámbito territorial de aplicación de la presente cobertura obligatoria, el documento acreditativo de la misma deberá contener, como mínimo, las siguientes indicaciones: a) la indicación de que la garantía se concede dentro de los límites y condiciones previstos como obligatorios en este Reglamento; b) La indicación de que, en caso de siniestro, se*

---

<sup>571</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva reglamentación...”, *op. cit.*, p. 366, indica que este medio de prueba, rápido y eficaz es de suponer que podrá materializarse mediante un recibo de la compañía o mutua, o bien el recibo del corredor de seguro o un justificante del banco.

*aplicará los límites y condiciones previstos como obligatorios en la legislación española y, en concreto, en el presente Reglamento*<sup>572</sup>; c) *las indicaciones establecidas en el art. 12 del presente Reglamento*”.

El preámbulo del RD 607/1999 indica que “*en ambos casos (sic embarcaciones de recreo o deportivas españolas o extranjeras en aguas españolas), para la falta de aseguramiento en las condiciones mínimas establecidas, se introduce el régimen sancionador específico en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de que pudieran resultar de aplicación otras sanciones en el orden penal*<sup>573</sup>”. El art. 5 RD 607/1999 dice que “*la navegación de las embarcaciones a que alude el art. 1 de este Reglamento que no estén aseguradas en la forma establecida, será considerada infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo III del Título IV de la LPEMM*”<sup>574</sup>.

#### **44. LA ACCIÓN DIRECTA DEL TERCERO PERJUDICADO FRENTE AL ASEGURADOR CONFORME AL ART. 76 LEY DEL CONTRATO DE SEGURO**

La acción directa no está prevista directamente en el RD 607/1999, sino por remisión a la LCS, que rige para este seguro obligatorio, y, en particular, a su art. 76. Así lo dispone la propia disposición adicional única de “régimen jurídico” del RD 607/1999. El art. 406.2 LNM declara que “*los seguros obligatorios de embarcaciones*

<sup>572</sup> Hace uso de la facultad que reconoce Roma I y que probablemente lo hacía también la legislación anterior, quien impone el seguro impone, si quiere, la aplicación de la ley nacional al seguro.

<sup>573</sup> La SAP Cantabria 7 de marzo de 2006 [JUR\2007\114221] absuelve de responsabilidad penal por falta del art. 636 CP a la persona que no llevaba a bordo la documentación del seguro obligatorio de la embarcación de recreo, pero que posteriormente acreditó que lo tenía contratado. La SAP Guipúzcoa 8 de octubre de 2004 [JUR\2005\8499] absuelve de falta penal conforme al art. 636 CP al propietario de embarcación de recreo que no tenía el seguro obligatorio debido a una imprudencia y no a dolo.

<sup>574</sup> SÁNCHEZ FERRAGUT, J., “La nueva reglamentación...”, *op. cit.*, p. 362, considera que no queda claro cuál es la sanción administrativa de no suscribir el seguro obligatorio, ni qué tipo de multa sería aplicable conforme al art. 120 LPEMM. Conforme a la LPEMM la competencia para sancionar es del Consejo de Administración de la autoridad portuaria y del Director General de la Marina Mercante, Rigen las normas generales para aplicar el poder punitivo de las Administraciones públicas. Pero además hay sanción penal del 636 CP. GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis...*, *op. cit.*, p. 250, indica que cerca del 20% de las embarcaciones obligadas a disponer del seguro obligatorio de responsabilidad carecen del mismo, p. 237. Distinto es el caso de aquellas que no están obligadas a asegurarse, como las de vela de menor eslora a 6 metros.

*dedicadas al deporte o recreo se regirán por la LCS, sin que valga pacto en contrario*". A la vista de lo anterior, no sería oponible al tercero perjudicado una cláusula del contrato de seguro que niegue la facultad de la acción directa del art. 76 LCS. Se trata de una norma imperativa, que no admite pacto en contrario. Igualmente, tampoco es oponible a perjudicado una cláusula de ley aplicable en el contrato de seguro que someta la reclamación a una ley nacional que no admita la acción directa.

Algunas condiciones generales disponen que el importe de las indemnizaciones a terceros cuyo pago está garantizado por la presente póliza tenga lugar cuando haya habido transacción amistosa del asegurador con el perjudicado o cuando haya sentencia firme que reconozca la responsabilidad del asegurado. También añaden que la suma máxima de la responsabilidad se entiende liberada de cualquier deducción por gastos judiciales o extrajudiciales que, como consecuencia de la tramitación del expediente del siniestro, se hayan producido a la aseguradora, cuando aquellos gastos sumados a la indemnización satisfecha excedan de la citada suma máxima asegurada.

En caso de acción directa contra el asegurador obligatorio de la responsabilidad civil del propietario o naviero de la embarcación de recreo, es habitual que los tribunales españoles, si se dan las condiciones para ello<sup>575</sup>, condenen al asegurador al pago de los intereses moratorios previstos en el art. 20 LCS<sup>576</sup>. Si hay condena

---

<sup>575</sup> La SAP Córdoba 28 de junio de 2000 (*cit.*) condena solidariamente al propietario de la moto náutica y a su asegurador de responsabilidad civil por atropello de un artilugio consistente en acoplamiento de un motor a una tabla de surf. Aprecia concurrencia de culpas entre el usuario de la moto náutica, sin título para su manejo, y el herido. La condena a la aseguradora es con el interés legal del dinero incrementado en un 50% desde la fecha de la resolución, pues *"mal cabe dadas las controvertidas circunstancias del caso considerar a ésta incurso en morosidad (arts. 18 y 20 LCS y 921 LEC)"*.

<sup>576</sup> La STS 14 de marzo de 2011 (*cit.*) condena a la aseguradora de la responsabilidad civil de la embarcación de recreo que impactó con un submarinista al pago de los intereses moratorios del art. 20 LCS desde la fecha del siniestro (conforme al art. 20.6) por inexistencia de causa justificada para evitar dicha indemnización. Cita su jurisprudencia previa sobre lo que hay que entender por causa justificada del art. 20.8 LCS, que pretende *"evitar el perjuicio que para estos deriva del retraso en el abono de la indemnización y en impedir que se utilice el proceso como instrumento falaz para dificultar o retrasar el cumplimiento de su expresada obligación, sin perjuicio de que la aseguradora pueda obtener de forma efectiva su tutela judicial en el pleito y recuperar la cantidad satisfecha o previamente consignada en caso de prosperar la oposición"*. Añade que *"sólo cabe apreciar una auténtica necesidad de acudir al litigio cuando la situación de incertidumbre o duda racional a dilucidar a través de él afecte a la existencia misma del siniestro o su cobertura, sin que tenga tal consideración la discrepancia en*

también al propietario como responsable civil y debe también intereses, habrán de ser los legales, pues los intereses moratorios del art. 20 LCS sólo se aplican a la aseguradora, no al asegurado.

El art. 20.6 LCS dispone que “*será término inicial del cómputo de dichos intereses la fecha del siniestro*” y prevé dos excepciones en el inicio del cómputo: si hay retraso en la comunicación del siniestro, desde que se le comunica; y, si hay acción directa de tercero, desde la interposición, si el asegurador prueba que no conocía el siniestro antes de la reclamación o la acción directa<sup>577</sup>.

El accidente producido por la embarcación de recreo o deportiva asegurada da lugar, si hay, a la imputación de responsabilidad civil a su propietario y, por ende, de

---

*torno a la culpa o respecto de la cuantía indemnizatoria*”. Vista la “*realidad del siniestro y la existencia el seguro, entra dentro de lo razonable la responsabilidad civil del asegurado, sin que haya razón para agotar la vía judicial, aunque dude de la conducta culposa o de la cuantía de la indemnización*”. La STS 16 de diciembre de 2011 (*cit.*), de pérdida de embarcación amarrada en puerto y reclamación de su propietario a la aseguradora, también condena a la aseguradora conforme al art. 20 LCS desde “la fecha del siniestro”, porque las partes pactaron someter la relación contractual a la LCS. La SAP Barcelona 30 de octubre de 2013 (*cit.*) niega la aplicación de los intereses moratorios del art. 20 LCS, pues “*tan solo procede cuando reclama un perjudicado y no cuando deriva de un tercero subrogado (citando STS 24 de marzo de 2011), por lo que procede el pago de los intereses legales de la cantidad adeudada desde la reclamación extrajudicial conforme a lo previsto en los arts. 1100 y 1108 CC*”. GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., “El seguro de embarcaciones...”, *op. cit.*, p. 296, ve la posibilidad de acumular los intereses del art. 20 LCS, con otros, como los regulados en el art. 1108 C.C. y el art. 921 LEC 1881.

<sup>577</sup> La SAP Murcia 2 de junio de 2015 (*cit.*) analiza la doctrina del Tribunal Supremo sobre el art. 20 LCS y condena al pago de los intereses moratorios a la aseguradora por no existir causa justificada para no haber pagado en su momento, si bien desde que el asegurado comunicó el siniestro, hecho que hizo con retraso respecto a los términos legales. La SAP Las Palmas 5 de febrero de 2014 (*cit.*) también condena a la aseguradora al pago a la viuda del tercero fallecido por la negligencia del patrón de la embarcación al pago de los intereses moratorios del art. 20 LCS desde la fecha del siniestro. La SAP Málaga 13 de febrero de 2007 (*cit.*) igualmente condena a la aseguradora de la embarcación de recreo, con los intereses moratorios del art. 20 LCS desde la fecha del siniestro, por negligencia del patrón de la embarcación asegurada en el accidente producido durante el trasbordo de una persona a otra embarcación en alta mar sin asegurar o amarrar ambos barcos. La SAP Murcia 4 de diciembre de 2006 (*cit.*) condena a la aseguradora de responsabilidad civil, con los intereses moratorios del art. 20 LCS desde la fecha del siniestro, por daños causados por caída desde lancha neumática de acompañante para informarse de los cursos de submarinismo, al no haber previsto el piloto de la embarcación de recreo el mal estado del mar y prevenirlo adecuadamente. La STS Huelva 22 de octubre de 2004 (*cit.*), condena al pago a la aseguradora de la responsabilidad civil de la moto náutica con los intereses moratorios desde la fecha del siniestro del art. 20 LCS, por negligencia del usuario que la había alquilado a la empresa propietaria y que atropelló a los ocupantes de un patinete a pedales.

su asegurador. En ciertos casos, se ha planteado con carácter previo una acción penal contra el patrón de la embarcación y de responsabilidad civil contra su asegurador ante el Juzgado de Instrucción correspondiente<sup>578</sup>. Rige la prejudicialidad penal. En otros casos, cuando se ha desestimado la acción penal, el perjudicado dirige la acción civil contra el asegurador de responsabilidad civil y, en su caso, contra el propietario de la embarcación de recreo causante del daño<sup>579</sup>.

#### **44.1. Competencia judicial objetiva para conocer de la acción directa**

El RD 607/1999 no establece qué tribunales españoles tienen la competencia objetiva para conocer de las reclamaciones de responsabilidad civil derivada de la navegación de las embarcaciones de recreo.

El Tribunal Supremo mantiene una jurisprudencia que atribuye esta competencia objetiva a los Juzgados de Primera Instancia por tratarse de “embarcaciones de recreo”. En concreto, la STS (Sección 1ª) de 16 de diciembre de 2011 desestima el recurso extraordinario por infracción procesal del asegurador demandado por su asegurado en un seguro de buques, en base a que son competentes los Juzgados de lo Mercantil y no los Juzgados de Primera Instancia, para conocer de la acción de reclamación contra el propietario y su asegurador de una embarcación de recreo que se incendió en puerto y dañó a otras embarcaciones de alrededor. El Alto Tribunal reconoce que *“es una materia que debería estar más claramente delimitada y sobre la que los tribunales de las instancias se han pronunciado, defendiendo la propia con argumentos que, en modo alguno, resultan despreciables”*. Admite también que conforme al *“art. 86 ter ap. 2.c Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, se atribuye a los Juzgados de lo Mercantil el conocimiento de cuantas cuestiones sean de su competencia del orden jurisdiccional civil respecto de las pretensiones relativas a la aplicación del derecho marítimo”*. A continuación, considera en efecto que se trata de

---

<sup>578</sup> SAP Las Palmas 14 de febrero de 2012 (*cit.*). La SAP Málaga 31 de octubre de 2000 (*cit.*) condena al propietario de la zodiac y contra el Consorcio de Compensación de Seguros pues aquella no disponía del seguro obligatorio.

<sup>579</sup> Vid STS 14 de marzo de 2011 (*cit.*) y SAP Córdoba 28 de junio de 2000 (*cit.*), aunque en ésta no resulta con claridad la absolución penal previa del patrón. En la citada sentencia del Alto Tribunal, tras quedar absuelto el patrón o piloto de la embarcación de recreo que atropelló a un submarinista, éste inició la vía civil contra el propietario de la embarcación y su asegurador de responsabilidad civil.

un seguro marítimo. No obstante, “en beneficio de la seguridad jurídica y la tutela judicial efectiva, se considera procedente desestimar el recurso extraordinario de infracción procesal” por dos razones: 1ª) “teniendo en cuenta las particularidades derivadas de que el interés asegurado recayera sobre una embarcación deportiva o de recreo y, en consecuencia, de que no hubiera sido pactado por dos empresarios, como sucede con el seguro que regula el Código de Comercio”, así como 2ª) “si tenemos en cuenta la voluntad de los contratantes, cuya importancia en la regulación del seguro marítimo destaca, con razón, la propia recurrente, fue —como se establece en la condición preliminar única, incorporada al contrato litigioso— la de someterse, en defecto de pacto, a las normas de la LCS antes que al Código de Comercio, en coincidencia, en lo que aquí importa, con la disposición adicional única del RD 607/1999”, tanto más se rechaza el recurso “si no es conforme con la buena fe convenir que el contrato se regule, en defecto de pacto, por la LCS y basar el recurso en la improcedencia en la aplicación de la misma, contradictoria postura que ha sido la de la aseguradora y ahora recurrente”.

La STS (Sección 1ª) de 6 de mayo de 2015 cita la sentencia anterior y se basa en la misma para fundamentar la competencia objetiva de los Juzgados de Primera Instancia en una reclamación formulada contra el propietario y su asegurador de una embarcación incendiada en puerto y que causó daños a las embarcaciones de los alrededores. El Alto Tribunal entiende que “es relevante a tal efecto que la embarcación causante de los daños (así como las que lo sufrieron) sea una embarcación de recreo y que el seguro de suscripción obligatoria de embarcaciones deportivas o de recreo, que es el que cubría la embarcación en que se originó el incendio, se rija supletoriamente respecto del RD 607/1999, que lo regula específicamente, por la LCS y no por la normativa del Código de Comercio sobre seguro marítimo”. Añade que el actualmente vigente art. 406 LNM prevé también que los seguros obligatorios se regulen por la LCS, sin que valga pacto en contrario, “por lo que no ha existido con posterioridad a los hechos una modificación legal a la que pudiera otorgarse una eficacia interpretativa en la situación normativa precedente que difiera de la que se hace en la presente resolución”.

Con carácter previo, por ejemplo, la SAP Pontevedra (Sección 6ª) de 5 de octubre de 2007<sup>580</sup>, ya había fundamentado en una reclamación de seguro de buques la compe-

---

<sup>580</sup> JUR\2009\265198.



tencia objetiva del Juzgado de Primera Instancia en vez del Juzgado de lo Mercantil por aplicación de la LCS y la competencia residual del art. 85.1 LOPJ. La SAP Murcia (Sección 1ª) de 16 de julio de 2008<sup>581</sup>, también mantuvo en una reclamación de daños al propio buque la competencia objetiva del Juzgado de Primera Instancia “*por no tratarse de una nave destinada al uso comercial, ni el asegurado actuó al contratar el seguro con la cualidad de comerciante con la pretensión de que fuera destinado el barco a actividades propias de su actividad comercial, sino que el mismo lo tenía para su uso y disfrute propio*”.

#### **44.2. Legitimación activa y pasiva**

La legitimación activa para la interposición de la acción directa está restringida al “perjudicado o sus herederos” (art. 76 LCS). No obstante, la SAP Barcelona (Sección 1ª) de 30 de octubre de 2013 admite la legitimación activa del hospital que asumió los gastos de hospitalización del perjudicado por el atropello de una moto náutica asegurada y condena a su pago al asegurador de responsabilidad civil de la misma<sup>582</sup>.

En cuanto a la legitimación pasiva, la mayor parte de casos el responsable civil del accidente es una persona física, el propietario de la embarcación de recreo o quien con autorización la pilota. Suele ser una persona jurídica sólo cuando el propietario o naviero es una empresa de “charter” y la embarcación de recreo se destina a ser alquilada, con o sin tripulación, a terceros con ánimo de lucro. En uno y otro caso, estas personas pueden tener dificultades económicas para abonar las indemnizaciones previstas por el RD 607/1999 e impuestas judicialmente que, en caso de fallecimiento, pueden alcanzar unos 120.000 euros por víctima. Así, lo habitual es demandar únicamente a su asegurador o de forma solidaria a ambos, al asegurado y al asegurador, siendo éste quien abone realmente la indemnización. El seguro obligatorio protege así al asegurado y al tercero perjudicado. La prima es precisamente abonada por el propietario o naviero de la embarcación de recreo para proteger su patrimonio en caso de ser responsable de daños personales y materiales durante la navegación. El tercero tiene en principio garantizada la indemnización,

---

<sup>581</sup> JUR\2008\353782.

<sup>582</sup> Cit.

en los límites y condiciones del RD 607/1999, con la solvencia exigible al asegurador. El asegurador, sea una mutua o una sociedad anónima, percibe la prima a cambio de trasladar sobre sí el riesgo que primariamente corresponde al propietario o al naviero de la embarcación deportiva o de recreo.

Unas veces el reclamante demanda a ambos y obtiene una condena solidaria del propietario de la embarcación de recreo y su asegurador<sup>583</sup>. Otras veces se reclama únicamente contra el asegurador de responsabilidad civil<sup>584</sup>. Es una práctica procesal ampliamente admitida y el tenor del art. 76 LCS no exige demandar conjuntamente al asegurado.

La condena solidaria del propietario de la embarcación de recreo y su asegurador de responsabilidad civil, si hay tal responsabilidad civil, se matiza en tema de suma asegurada e intereses moratorios. Primero, porque el asegurador se beneficia de la suma asegurada dispuesta en el contrato de seguro, mientras que lo que supera esa indemnización continúa a cargo del propietario del buque (*“sin perjuicio de que el perjudicado obtenga la total indemnidad del daño sufrido con cargo al patrimonio del declarado responsable”*, indica el preámbulo del RD 607/1999), salvo que haya contratado la opción de ampliación de cobertura. La suma asegurada al menos debe cumplir con los mínimos exigidos en el RD 607/1999. Sin embargo, pueden ser límites de cobertura más amplios por voluntad contractual (art. 1.2), en cuyo caso, la condena del asegurador si hay responsabilidad civil del asegurador podrá alcanzar estos límites<sup>585</sup>. Segundo, porque el art. 20 LCS prevé que en caso de que no haya causa justificada para no pagar la indemnización, el asegurador puede ser condenado a pagar los extraordinarios intereses moratorios previstos en este precepto. En cambio, el propietario de la embarcación de recreo sólo debe los intereses legales del art. 1108 CC.

---

<sup>583</sup> STS 6 de mayo de 2015 (*cit.*); 14 de marzo de 2011 (*cit.*); 21 de mayo de 2009 (*cit.*) contra la herencia yacente del propietario de la embarcación también fallecido en el accidente; SAP Barcelona 30 de octubre de 2013 (*cit.*); SAP Las Palmas 5 de febrero de 2014 (*cit.*); SAP Huelva 22 de octubre de 2004 (*cit.*); SAP Córdoba 28 de junio de 2000 (*cit.*).

<sup>584</sup> ATS 15 de abril de 2015 (*cit.*); SAP Murcia 2 de junio de 2015 (*cit.*); SAP Las Palmas 5 de febrero de 2014 (*cit.*); SAP Murcia 30 de octubre de 2013 (*JUR*2013\374486); SAP Málaga 13 de febrero de 2007 (*cit.*).

<sup>585</sup> Por ejemplo, STS 6 de mayo de 2015 (*cit.*), de cobertura de hasta 3 millones de euros, sin que se reconozca al propietario y su asegurador el derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad del LLMC 1976/1996.

### 44.3. Excepciones no oponibles: personales del asegurador frente al asegurado y dolo del asegurado

El art. 19 LCS dispone que *“el asegurador estará obligado al pago de la prestación, salvo en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por la mala fe del asegurado”*. En cuanto al seguro multirriesgo de las embarcaciones de recreo o deportivas, en virtud de este precepto, el asegurador podría oponer al propietario o naviero asegurado que no ha de pagar los daños sufridos en el propio buque causados dolosamente por el asegurado<sup>586</sup>.

Las coberturas de responsabilidad civil tienen, en cambio, un régimen especial y distinto. También de aplicación a las embarcaciones de recreo o deportivas, tanto si son coberturas de contratación obligatoria del RD 607/199, como si son coberturas de contratación voluntaria de las pólizas multirriesgo al uso. En particular, el art. 76 LCS señala que el perjudicado tiene acción directa contra el asegurador del responsable *“sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero”*.

Esta interpretación ha sido confirmada recientemente por el Tribunal Supremo, en sentencia de 17 de abril de 2015<sup>587</sup>, según la cual la aseguradora al concertar el seguro de responsabilidad civil y por ministerio de ley (art. 76 LCS) asume frente a la víctima (que no es parte del contrato) la obligación de indemnizar todos los casos de responsabilidad surgidos de la conducta asegurada, aunque se deriven de actuación dolosa. Lo que ha querido el legislador es que la aseguradora soporte el riesgo de insolvencia del autor y nunca la víctima. El asegurado que actuó dolosamente nunca se verá favorecido, pero la víctima tampoco se verá perjudicada.

---

<sup>586</sup> GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., “El seguro de embarcaciones...”, *op. cit.*, p. 297, indica que *“el aseguramiento de la culpa significa que el seguro convenido extiende su cobertura a los daños ocasionados por un siniestro producido por negligencia del asegurado, que nunca supone la voluntad deliberada y consciente de provocar el siniestro (dolo directo) o de comportarse, o actuar, incluso a sabiendas de su probable acaecimiento (dolo eventual)”*.

<sup>587</sup> *Cendoj 28079110012015100189*, de responsabilidad en caso de edificación. Otro ejemplo, ya náutico, es la SAP Murcia 30 de octubre de 2013 (*cit.*), que no considera probada la temeridad del propietario de la embarcación de recreo y no excluye la responsabilidad civil de su asegurador frente al perjudicado a pesar de la cláusula que excluía la temeridad.

Las condiciones generales de los seguros multirriesgo excluyen por sistema la cobertura cuando la persona que gobierna la embarcación no tiene o tiene caducado el título de navegación exigido por la autoridad competente para la embarcación asegurada. No obstante, es dudoso que esta cláusula pueda oponerse al tercero perjudicado por la embarcación de recreo o deportiva, porque el tercero es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador frente al asegurado (art. 76 LCS)<sup>588</sup>. En este sentido, la SAP Las Palmas (Sección 5ª) de 5 de febrero de 2014 no considera oponible al cónyuge del ocupante fallecido la cláusula de negligencia del asegurado que invalidaba la cobertura del seguro de responsabilidad civil. Asimismo, la SAP Islas Baleares (Sección 3ª) de 17 de junio de 2002 considera que no es oponible la cláusula de exclusión de riesgo de falta de suscripción del seguro obligatorio por el propietario al tercero perjudicado que ejerce la acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil, por considerar que el propietario, una empresa de “charter”, suscribió con la aseguradora una póliza de seguro voluntario de responsabilidad civil general, que incluía riesgos derivados del uso de las motos náuticas del propietario.

#### **44.4. Excepciones oponibles. La culpa exclusiva o concurrente del perjudicado**

El art. 76 LCS dispone que “*la acción directa es inmune a las excepciones que pudieran corresponder al asegurador contra el asegurado. No obstante, el asegurador puede oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste*”.

El asegurador de responsabilidad civil del propietario o naviero de la embarcación de recreo asegurada puede oponer en caso de acción directa “la culpa exclusiva del perjudicado” (art. 76 LCS, aplicable por remisión a la LCS de la disp. adic. única RD 607/1999).

En SAP Córdoba (Sección 3ª) de 28 de junio de 2000, de colisión en un pantano. La moto náutica asegurada era pilotada por una persona sin título para su manejo y que desconectó el motor cuando observó la aproximación de un artilugio (tabla de

---

<sup>588</sup> SAP Córdoba 28 de junio de 2000 (*cit.*), de accidente de moto náutica pilotada por persona sin título para su manejo con permiso de su propietario, con condena solidaria al piloto, al propietario y al asegurador de la responsabilidad civil.

surf con motor) por estribor, con resultado de daños personales al ocupante de este artilugio. Se estima que hay concurrencia de culpas al 50% por negligencia del piloto y del inventor del citado artilugio, que fue quien sufrió los daños. La Audiencia Provincial condena al piloto, al propietario de la moto náutica y a la aseguradora conforme al baremo de los accidentes de vehículos a motor por daños personales, más gastos médicos y asistenciales, reduciendo el total de la indemnización a la mitad por la concurrencia de culpa.

En SAP Las Palmas (Sección 5ª) de 8 de noviembre de 2007 se absuelve al asegurador de responsabilidad civil de una zodiac que atropelló a un buceador, por estimar que las lesiones sufridas por éste se produjeron fuera de la zona de baños, aunque no estaba balizada. Considera que no está acreditado el exceso de velocidad de la embarcación y, sí, en cambio, *“que la imprevisibilidad del evento para el piloto y la previsibilidad para el perjudicado que actuaba sin adoptar ninguna clase de señalización que pudiera alertar de su posición al patrón de la embarcación para así extremar aún más las cautelas, si ello fuera posible”*<sup>589</sup>.

La STS 21 de mayo de 2009 desestima la reclamación de indemnización formulada por la viuda e hija del fallecido a bordo de una embarcación de recreo, porque no se sabe ni cómo ni por qué se produjo el accidente al haber muerto los dos ocupantes de la embarcación, en la que el fallecido y el patrón pescaban juntos habitualmente. En base al tenor del art. 1 RD 607/1999 (“mediando culpa o negligencia”) y la “responsabilidad civil subjetiva” del preámbulo, la reclamante debería haber demostrado la concurrencia de la culpa o negligencia del asegurado, propietario de la embarcación, y al no haberse demostrado, no es posible condenar a su aseguradora, porque no ha nacido en la cabeza del asegurado ninguna obligación de indemnizar. Además, tiene en cuenta que el fallecido tenía también el título para manejar embarcaciones del tipo de la naufragada y que ambos navegantes asumieron el riesgo.

La STS 14 de marzo de 2011, considera que la Audiencia Provincial da por probado la concurrencia de culpas del patrón de la embarcación de recreo y el submarinista atropellado por la misma, y que hubo acuerdo entre las partes para aplicar analógicamente el baremo de la Ley 30/1995. Se reduce el importe por considerar

---

<sup>589</sup> JUR 2008\67191.

conurrencia de culpas a partes iguales (velocidad inadecuada en una zona fuera de la acotada, pero cerca de la costa. Es necesaria una “diligencia extrema que cabía exigirle en atención al extraordinario riesgo que origina quien conduce una embarcación de recreo” y “*por el principio de facilidad probatoria, el cumplimiento de ese deber de diligencia corresponde acreditarlo a quien patronea la embarcación*”. Se confirma la decisión del Tribunal de apelación que ha resuelto indemnizar conjuntamente de daños personales y materiales, incluyendo incapacidad temporal, perjuicios económicos y gastos médicos, sin que la suma de estos dos últimos exceda del límite de cobertura previsto en el seguro obligatorio para los daños materiales. La AP elevó la culpa del submarinista del 25% del JPI al 50% y redujo la indemnización.

La SAP Córdoba 4 de septiembre de 2013 reduce un 30% la indemnización debida por la aseguradora de la embarcación cuyo piloto hizo maniobras negligentes de aceleración y desaceleración, causando fuerte oleaje que provocó la caída del demandante por el lado del motor y que perdió el brazo. En el caso concreto, primero cayó el hijo del demandante, quien se levantó de la zodiac para localizarle y auxiliarle, cayendo igualmente al pantano y sufriendo los daños. La Sala estima que corresponde al lesionado el 30% de la incidencia causal del siniestro pues cabe reprocharle que no hiciera uso del dispositivo de “hombre al agua” que llevaba la embarcación.

## VII. COBERTURAS DE RIESGOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL, EN LAS EMBARCACIONES PESQUERAS DE BAJURA DE GALICIA (LEY 11/2008)

### 45. INEXISTENCIA DE UN RÉGIMEN SIMILAR PARA TODA ESPAÑA

El Estado tiene la competencia exclusiva en materia de legislación mercantil (art. 149.1.6 CE) y marina mercante (art. 149.1.20), por lo que le corresponde la aprobación de los seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación marítima, bien directamente o suscribiendo convenios internacionales que así lo impongan. Las competencias asumidas para fijar normas complementarias de protección mediante leyes autonómicas permiten también que sean numerosos los seguros obligatorios impuestos por normas autonómicas y al amparo del hoy derogado art. 75 Ley del contrato de seguro<sup>590</sup>. No hemos hallado una jurisprudencia del Tribunal Constitucional que se haya pronunciado en contra de esta práctica legislativa autonómica.

Uno de estos seguros obligatorios impuestos por normas autonómicas es el de responsabilidad civil que han de contratar las embarcaciones pesqueras de Galicia que entren dentro del ámbito de aplicación de la normativa aprobada al efecto. Por razones de orden público, se habría de tener en cuenta la experiencia gallega a los efectos de valorar la conveniencia de aprobar una norma estatal que asegure que todas las embarcaciones pesqueras abanderadas en España cuentan con un seguro de responsabilidad civil, especialmente a los efectos de cobertura de daños personales a los pescadores.

El art. 148.1.11 de la Constitución española de 1978 permite que las Comunidades Autónomas puedan asumir competencias en “materia de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura”. El art. 149.1.19 CE confiere al Estado la competencia exclusiva sobre la “pesca marítima, sin perjuicio de las competencias, que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas”. De acuerdo con esta

<sup>590</sup> PAVELEK, E, “Seguros..., *op. cit.*, p. 244, añade que este “curioso entramado legal que, además de sembrar el Estado de unas ciertas desigualdades, ha concluido en la imposibilidad de conocer de forma exhaustiva las obligaciones de seguro vigentes”.

base constitucional, el Estatuto de Autonomía de Galicia atribuye a la Comunidad Autónoma gallega la competencia exclusiva sobre “*la pesca en las rías y demás aguas interiores, el marisqueo y la acuicultura*” (art. 27.15) y sobre “*las cofradías de pescadores*” (art. 27.29), así como el desarrollo legislativo y la ejecución de la legislación del Estado de la materia “*ordenación del sector pesquero*” (art. 28.5).

La disposición adicional duodécima de la Ley 11/2008, de 3 de diciembre, de pesca de Galicia dispone que “*las personas físicas o jurídicas que realicen actividades de pesca profesional, marisqueo o acuicultura tendrán que constituir un seguro que garantice la cobertura de posibles daños a terceros*”. En cumplimiento de la previsión legal de la disposición adicional duodécima Ley 11/2008, la Consellería del Mar dictó la Orden de 28 de abril de 2011, por la que se establecen límites cuantitativos en los seguros de daños a terceros que se suscriban para embarcaciones dedicadas a la pesca profesional, marisqueo y acuicultura<sup>591</sup>.

La citada disposición adicional duodécima Ley 11/2008 añade que “*la Consejería competente en materia de pesca, marisqueo y acuicultura promoverá la cultura del seguro en el sector, fomentando iniciativas que potencien o introduzcan la suscripción de seguros de producción o cualquier otra naturaleza dirigidos a la cobertura de contingencias extraordinarias en el ejercicio de la actividad pesquera, marisquera y acuícola*”.

Entre estas medidas de promoción de la cultura del seguro en el sector pesquero, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 30.1.3 Estatuto de Autonomía de Galicia, y en uso de las competencias que le confiere la Ley 1/1983, de 22 de febrero, de normas reguladoras de la Xunta y de su Presidencia, oído el sector interesado, la Consellería del Mar dispuso la Orden de 16 de junio de 2011, por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas para el fomento de la contratación de un seguro en el ejercicio de las actividades de pesca, marisqueo y acuicultura<sup>592</sup>.

---

<sup>591</sup> *Diario Oficial de Galicia*, núm. 93, de 13 de mayo de 2011, p. 9515 y ss.

<sup>592</sup> En *Diario Oficial de Galicia*, núm. 122, de 27 de junio de 2011, p. 16927 y ss. Se financia con la partida “promoción de la cultura del seguro” de la Consellería del Mar, de hasta 150.000 euros (art. 5). Rige un principio de concurrencia de no competitiva, de modo que no hay comparación ni prelación de solicitantes (art. 3.2). Se pagan las subvenciones hasta el agotamiento del presupuesto (art. 4.4). Incluye la subvención pública de una parte de las primas abonadas por seguros de responsabilidad civil, definidos conforme al art. 73 LCS, contratados por las personas físicas y jurídicas que realicen actividades de pesca profesional, marisqueo y acuicultura. También



## 46. RAZONES DE LA IMPOSICIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO

Los preámbulos de las Órdenes de 28 de abril de 2011 y de 16 de junio de 2011 indican que la Consellería del Mar gallega considera que *“la actividad profesional de pesca, del marisqueo y de la acuicultura marina constituye un riesgo en sí misma, como lo avala el número de daños ocasionados por los siniestros sucedidos en el sector”*. Esta normativa gallega afecta a más de 6.000 embarcaciones de la flota de bajura<sup>593</sup>.

La forma tradicional de cobertura de daños personales a los pescadores a bordo es el seguro de accidentes, bien impuesto por el Convenio Colectivo, bien por el contrato de trabajo. Aunque no se precisa con claridad en la norma, el nuevo seguro de responsabilidad civil del armador ha de cubrir daños personales o marineros. Al menos así lo interpreta la práctica aseguradora, que ofrece esta cobertura (por ejemplo, el seguro de MAPFRE).

## 47. PERSONA OBLIGADA A ASEGURAR SU RESPONSABILIDAD CIVIL

La disposición adicional duodécima Ley 11/2008 exige que *“las personas físicas o jurídicas que realicen actividades de pesca profesional, marisqueo o acuicultura*

---

prevé ayudas económicas a la contratación de seguros de accidentes, definidos conforme al art. 100 LCS, de las personas físicas de marisqueo a pie o a entidades organizativas del sector (art. 1). Si hay más solicitudes por encima del presupuesto máximo, se distribuye el importe global máximo entre los beneficiarios (art. 5). Las ayudas dispuestas en esta Orden se dictan (art. 2) en base a la Ley 9/2007, de 13 de junio, de subvenciones de Galicia; del Decreto 11/2009, de 8 de enero, que aprueba el Reglamento de la Ley 9/2007; de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones, y Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba su reglamento de desarrollo, ambos en sus preceptos básicos; Reglamento CE 875/2007, de la Comisión, de 24 de julio, relativo a la aplicación de los arts. 87 y 88 del Tratado a las ayudas *“de minimis”* en el sector pesquero. El art. 3.1 aclara que no puede ser más de 30.000 euros en los anteriores 3 años. No pueden recibirlo los del art. 10.2 y 3 Ley 9/2007, de subvenciones de Galicia, ni las personas jurídicas en crisis conforme al art. 1.7 Reglamento CE 800/2008, el cual declara determinadas categorías de ayuda compatibles con el Mercado Común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (actualmente derogado por el Reglamento UE núm. 651/2014, de 17 de junio).

<sup>593</sup> Vid la noticia de 11 de octubre de 2010, publicada por la Cofradía de Pescadores de Cedeira (en <http://confrariacedeira.lacoctelera.net/post/2010/10/11/mar-asumira-25-del-coste-del-seguro-obligatorio-los>, consultada el 4 de septiembre de 2012).

*tendrán que constituir un seguro que garantice la cobertura de posibles daños a terceros”.*

#### **48. ASEGURADORES AUTORIZADOS**

El seguro obligatorio exigido por la ley gallega 11/2008 puede ofrecerse por cualquier asegurador autorizado para gravar en España, conforme al TRLOSSP, como sociedades anónimas o mutuas de seguros. Puede destacarse la cooperación entre el sector pesquero y MAPFRE, a través de POLAR. Es la agencia de suscripción de la aseguradora Mapfre, con sumisión al derecho y jurisdicción española y reconocimiento de acción directa. Polar es una sociedad mercantil constituida por *“las tres federaciones provinciales de Cofradías de Pescadores, la Federación Gallega de Cofradías, ARVI y el Grupo Remolcanosa. La bajura está representada en un 99% y la altura por ARVI, que es la primera asociación patronal de armadores de pesca en Europa. Grupo Remolcanosa presta servicios de auxilio y salvamento en Galicia<sup>594</sup>”.*

El seguro P&I ofrecido por clubes es el producto tradicional de seguro de responsabilidad civil que tienen contratada la flota de altura, si bien se somete a un derecho nacional y una jurisdicción extranjera y no siempre reconoce la acción directa (como el derecho inglés). La ley 11/2008 no es aplicable a estas embarcaciones.

#### **49. NATURALEZA JURÍDICA DEL SEGURO OBLIGATORIO Y DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES**

El art. 1 Orden de 28 de abril de 2011 dispone que *“a los efectos de la presente orden, tendrá la consideración de seguro de daños a terceros cualquier seguro de responsabilidad civil amparado en los términos y condiciones en la Ley de contrato de seguro y legislación concordante aplicable”.*

---

<sup>594</sup> Declaraciones de D. Luis Tojeiro, Consejero Delegado de Seguros marítimos, de Polar, en seguridad y prevención de riesgos en el sector pesquero.

A través del tradicional seguro de buques o cascos, de contratación voluntaria, el armador de buque de pesca está cubierto por daños a la propia embarcación, asegurando la continuidad de su explotación. El seguro de buques también ofrece cobertura, si bien limitada, del riesgo de nacimiento de determinadas obligaciones de indemnizar a terceros: por culpa en caso de abordaje a otro buque, de abonar el premio de salvamento al salvador y de contribuir en avería gruesa. Asimismo, también son habituales en este sector, los seguros de accidentes laborales de la tripulación en caso de muerte o incapacidad permanente, por imposición legal, de un convenio colectivo o del propio contrato de trabajo<sup>595</sup>. Los convenios colectivos pesqueros suelen incluir la obligación del armador de buque de pesca de contratar un seguro colectivo en caso de muerte o enfermedad del marinero durante el trabajo. Sin embargo, los seguros P&I también se vienen contratando en el sector pesquero con anterioridad a la entrada en vigor de la ley, con coberturas de la responsabilidad civil en caso de accidente de marinero<sup>596</sup>.

En el caso de buques abanderados en el extranjero, la práctica habitual es incluir una cláusula en el contrato laboral del marinero español, por la cual el armador se compromete a contratar un seguro privado en caso de accidente de trabajo a bordo con

---

<sup>595</sup> La STSJ Canarias de Las Palmas de Gran Canaria, Sala de lo Social, de 5 de diciembre de 2013 (*La Ley 266195*) trata de una reclamación formulada por un marinero declarado incapaz para el trabajo de forma permanente contra el armador y contra el asegurador de accidentes contratado de acuerdo con el convenio colectivo pesquero, por no considerar aplicables al marinero las cláusulas limitativas estipuladas en el seguro colectivo. También la STSJ Canarias de Las Palmas de Gran Canaria, Sala de lo Social, de 28 de septiembre de 2006 (*La Ley 152143/2006*), alude al Convenio colectivo de la Flota Congeladora que preveía un seguro de incapacidad permanente y muerte de tripulantes de embarcaciones pesqueras. El armador contrató con la aseguradora, la cual es condenada al pago de la indemnización a la viuda de marinero asesinado por arma blanca de otro marinero previamente provocado por el fallecido. Ello a pesar de que las condiciones del contrato excluían de cobertura los daños por riña. En la SAP Pontevedra 1 de junio de 2000 (*Cendoj 360383670022000100320*) se trata de una "póliza de seguro de protección personal" contratada por el armador de buques de pesca para cubrir la muerte e invalidez absoluta que sobreviniese a los marineros en accidente laboral. Considera inoponible al asegurado la cláusula de exclusión de responsabilidad, porque el accidente acaeció hallándose el trabajador en estado de embriaguez, pues no fue aceptada, ni suscrita por el asegurado.

<sup>596</sup> Por ejemplo, ATS, Sala de lo Social, 17 de diciembre de 2009 (*JUR\2010\49683*) y STSJ Galicia, Sala de lo Social, 21 de noviembre de 2008 (*Cendoj 15030340012008103980*), ambas de condena solidaria del armador y a su asegurador P&I por la muerte en accidente de trabajo del marinero. También, STSJ Galicia, Sala de lo Social, 12 de marzo de 2012 (*JUR \2012\117552*). En cambio, STSJ Galicia, Sala de lo Social, 17 de septiembre de 2012 (*Cendoj 150300340012012104824*), exonera al armador y a su asegurador de responsabilidad civil en caso de accidente laboral a bordo por falta de culpa del armador.

resultado de muerte o incapacidad permanente<sup>597</sup>. En algunos casos, esta obligación está prevista en los convenios colectivos<sup>598</sup>. El problema reside en que estos seguros privados son voluntarios, tienen escasas coberturas e indemnizaciones insuficientes. Además, son el único medio de protección del trabajador, pues no complementan el sistema de Seguridad Social español al tratarse de buques extranjeros<sup>599</sup>. Ante este panorama, la única opción del marinero es contratar personalmente un seguro privado de accidentes para cubrir contingencias profesionales, que le incluya también la incapacidad temporal derivada del accidente de trabajo. De esta manera, el armador queda liberado de responsabilidad<sup>600</sup>. La dificultad que se ha presentado a los trabajadores españoles en banderas de conveniencia ha sido poder litigar en España por accidentes derivados del trabajo marítimo y, una vez establecida ésta, la de concretar la legislación aplicable. Mientras que en el primer caso, los tribunales españoles se han considerado competentes si la oferta de trabajo se recibe en España por parte de un español<sup>601</sup>, en cambio el tribunal de justicia de las Comunidades Europeas ha considerado que la "*lex loci laboris*" corresponde al lugar donde radique el puerto base.

## 50. BUQUES EN RELACIÓN A LOS CUALES EL SEGURO ES OBLIGATORIO

El art. 1 Orden de 28 de abril de 2011 exige el seguro obligatorio impuesto por la disposición adicional duodécima Ley 11/2008 "*cuando se suscriban para embarcaciones de pesca y marisqueo que precisen del permiso de explotación para realizar la*

---

<sup>597</sup> FOTINOPOULOU, O., "La indemnización por daños y el accidente de trabajo marítimo", en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 31, 2012, pp. 119 y 120.

<sup>598</sup> FOTINOPOULOU, O., "La indemnización...", *op. cit.*, pp. 121.

<sup>599</sup> La STSJ Galicia, Sala de lo Social, 16 de julio de 2004 [JUR\2004\256501], indica que frente a un marinero español que ha sufrido daños, que presta servicios con un contrato de trabajo firmado en Argentina, para una empresa de tal nacionalidad, en un centro de trabajo (el buque) de aquel país, con contrato celebrado en aquel país, las obligaciones de Seguridad Social son las de Argentina, siendo estos tribunales los que deben decidir las cuestiones relativas a la materia. Sin embargo, tal regla general cede en función de la Resolución de 21 de enero de 1997 que, para el supuesto de empresas mixtas, la relación de Seguridad Social de los trabajadores españoles embarcados en buques de tales empresas se constituye entre la empresa española y la Seguridad Social española. Por tanto, ninguna obligación pesa frente a la Seguridad Social española sobre la empresa mixta.

<sup>600</sup> FOTINOPOULOU, O., "La indemnización...", *op. cit.*, pp. 121 y 125.

<sup>601</sup> FOTINOPOULOU; O, "La indemnización...", *op. cit.*, p. 131.

*actividad extractiva, así como para embarcaciones auxiliares de acuicultura que desarrollen su actividad en aguas competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia”.*

Las grandes embarcaciones pesqueras que tengan un arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas han de disponer del seguro general de responsabilidad civil frente a reclamaciones de derecho marítimo del Convenio LLMC 1976/1996, conforme al RD 1616/2011.

## **51. COBERTURAS QUE DEBE COMPRENDER EL SEGURO OBLIGATORIO. COBERTURAS AL USO EN LA PRÁCTICA ASEGURADORA**

La disposición adicional duodécima de la Ley 11/2008, de pesca de Galicia, exige que el seguro obligatorio de las personas físicas o jurídicas dedicadas a la pesca profesional, marisqueo o acuicultura *“garantice la cobertura de posibles daños a terceros”*, sin mayor aclaración de quien se considera por tales ni qué coberturas son necesarias. El art. 1 Orden de la Consellería del Mar de 28 de abril de 2011, no contiene tampoco un listado de riesgos de cobertura obligatoria, basta *“cualquier seguro de responsabilidad civil amparado en los términos y condiciones en la Ley de contrato de seguro y legislación concordante aplicable”*. Su art. 3 establece sólo que la póliza debe recoger la indicación según la cual, salvo pacto en contrario, el asegurado asumirá la dirección jurídica frente a la reclamación del perjudicado, y correrán a cargo de él los gastos de defensa que se ocasionen. El asegurado deberá prestar la colaboración necesaria a la dirección jurídica asumida por el asegurador.

Es la práctica de los seguros P&I la que, en realidad, ofrece la gama de riesgos cubiertos. En virtud del reaseguro al que recurren las compañías aseguradoras para cubrir total o parcialmente sus propios riesgos, las condiciones de cobertura están muy estandarizadas y corresponden a las del seguro P&I. Asegurar en otras condiciones puede suponer para el asegurador quedar privado del recurso al reaseguro. Por ejemplo, el seguro de protección de MAPFRE, distribuido a través de Polar, como sociedad constituida por el sector pesquero gallego, prevé unas condiciones especiales que corresponden en general con las del seguro P&I estándar. Estas condiciones especiales son complementarias de las condiciones generales para el

seguro de responsabilidad civil y prevalecen sobre lo dispuesto en aquéllas en todo lo que puedan entrar en contradicción.

El seguro MAPFRE ofrece las siguientes coberturas de daños personales y materiales y varios gastos y costes relacionados con la explotación del buque pesquero:

*Responsabilidad civil por daños personales.* Incluye las responsabilidades exigibles al asegurado y cuya causa sean enfermedades, lesiones corporales o fallecimiento del tripulante enrolado, que sobrevengan durante el desempeño de sus obligaciones a bordo del buque asegurado, así como los gastos médicos, hospitalarios o de enterramiento en que sea preciso incurrir por dichas causas. También los gastos de repatriación del tripulante, cuando lo exija la legislación, si es preciso ser desembarcado por encontrarse enfermo, accidentado o haber fallecido, o si es necesario hacerlo por previo siniestro del buque. También por los gastos de relevo del tripulante enfermo, lesionado o fallecido o cuando medie obligación legal de desembarcarlo. Igualmente el pago de sueldos y salarios de cualquier tripulante durante el tratamiento médico u hospitalario o durante su repatriación por lesión o enfermedad o, en el caso de contrato de sustitución, mientras se encuentre a la espera de la repatriación y durante ésta. También cubre daños a efectos personales de los marineros, salvo que sean de valor, y hasta 5.000 euros por tripulante. No cubre los gastos relacionados con daños a tripulantes que hayan de ser causados por el vencimiento o extinción del contrato de un tripulante, por incumplimiento del contrato de embarque, ni indemnizaciones que sólo serían exigibles en virtud de ser pactadas en el contrato de embarque. Tampoco se pueden exigir franquicias o deducibles pactadas en el seguro de casco del buque.

*Indemnizaciones por daños a terceros no tripulantes.* Por responsabilidades exigibles al asegurado derivadas de actos culposos o negligentes de los tripulantes del buque asegurado o en relación con su carga o suministro y cuya causa sean lesiones, enfermedad o fallecimiento de terceros no tripulantes, así como los gastos médicos, hospitalarios o de entierro que deban ser incurridos.

*Gastos por cambio de derrota.* Para dar tratamiento a un tripulante enfermo o lesionado o para su repatriación en caso de fallecimiento; para esperar al tripulante

sustituto; para desembarcar polizones, refugiados o personas salvadas en el mar; o para intentar salvar vidas en el mar.

*Gastos debidos a desertores, polizones o refugiados.* Gastos en que haya incurrido el asegurado en cumplimiento de sus obligaciones o para adoptar medidas necesarias que le sean exigibles, por la presencia de desertores, polizones, refugiados o personas salvadas en el mar.

*Gastos por salvamento o intento de salvamento de vidas humanas,* a condición de que no queden cubiertos por el seguro de cascos o del de la carga transportada.

*Cobertura de responsabilidad civil por daños materiales.* Incluye abordaje o colisión con otros buques. Si no está cubierta por el seguro de casco, se cubre la ¼ parte derivada de colisión o abordaje; los gastos de señalización del siniestro; responsabilidad civil por contaminación de cualquier propiedad, excepto al buque abordado, incluso las que estuviesen a bordo de éste; daños a la propia carga u otras propiedades a bordo del buque asegurado; contribuciones a la avería gruesa, gastos especiales o de salvamento abonados por propietarios de mercancías a bordo del buque asegurado; pérdida de vidas, lesiones o sufridas por terceros a bordo del buque colisionado. Rige también cuando el buque colisionado sea propiedad del asegurado <sup>602</sup>.

---

<sup>602</sup> En SJPI, núm. 2, de Benidorm, de 28 de marzo de 2014 (*La Ley 237567*), desestima la reclamación económica del asegurado (Pesca Ferrer SL) contra su asegurador P&I (Murimar), consistente en la indemnización que el asegurado había abonado al propietario del buque colisionado por la embarcación de pesca asegurada por culpa propia, más los gastos de defensa. El seguro P&I incorporaba como condiciones particulares las reglas del Club Intercoastal Shipowners P&I BV Rotterdam y es muy similar a las coberturas de Mapfre. El Juzgado considera excluida la cobertura del seguro P&I, porque el asegurado no respetó las normas reglamentarias de navegación; haciendo que dicha actividad resultase arriesgada, peligrosa sin necesidad y no adecuada. En SAP Vizcaya, Sección 4ª, de 28 de enero de 2009 (*La Ley 132140/2009*), declara la responsabilidad civil de pesquero por abordaje en alta mar a otro pesquero, con daños materiales causados. Reclama la aseguradora subrogada en los derechos del armador del pesquero abordado, una entidad de previsión social voluntaria de las embarcaciones de bajura de Guipúzcoa. SAP Madrid, Sección 11ª, de 12 de noviembre de 2011 (*La Ley 2012649/2001*), reclama el asegurador (Armadores Pesqueros del Sureste SA) contra Murimar para recuperar lo pagado por el abordaje a otro pesquero. Murimar no fue demandado, pero consta que asumió la defensa jurídica del asegurado. En este proceso no se admite que pueda discutir la valoración de los daños causados al buque colisionado.

*Excedentes de responsabilidad por colisión o abordaje no cubiertas por el seguro de cascos.* Siempre y cuando no exista infraseguro en el seguro de casco del buque, pues caso de existir la indemnización se limitará a la que hubiera correspondido si no hubiera existido dicha deficiencia en el aseguramiento. Tampoco quedan cubiertas las franquicias o deducibles a cargo del asegurado en virtud de lo pactado en el seguro de casco. Si la colisión o abordaje fuere imputable a ambos buques, y son aplicables las limitaciones de responsabilidad previstas en tratados internacionales o leyes internas, las reclamaciones cubiertas se liquidarán bajo el principio de una sola responsabilidad. En todos los demás casos, las reclamaciones cubiertas por esta garantía se liquidarán bajo el principio de responsabilidad recíproca, como si el propietario de cada buque viniera obligado a indemnizar al propietario del otro buque sólo en la proporción que le fuera imputable.

*Daños a propiedades.* Cubre las indemnizaciones exigibles al asegurado por los daños causados a cualquier propiedad, sea fija o móvil, o por infracción de derechos titularidad de terceros. También se aplica a la propiedad o derechos que sean titularidad, en todo o en parte, del asegurado, siempre que no sea la propiedad transportada en el buque asegurado y que no esté cubierta por otro seguro.

*Contaminación.* Quedan cubiertas indemnizaciones, costes y gastos exigibles al asegurado derivados de la descarga o escape, o amenaza de ello, desde el buque asegurado, de petróleo o cualquier otra sustancia. Incluye indemnizaciones, costes y medidas razonables para impedir o reducir al mínimo la contaminación, así como costes o responsabilidades incurridas a consecuencia del cumplimiento de órdenes o instrucciones de autoridades para prevenir o reducir la contaminación o el riesgo de la misma siempre que estos costes o responsabilidades no los cubre el seguro de casco del buque asegurado. No se cubren las responsabilidades derivadas de la descarga o escape de residuos peligrosos transportados a bordo del buque asegurado, procedentes de vertedero, almacén o instalación de vertidos situados en tierra. De esta indemnización se reducirá el importe del buque, restos del naufragio, pertrechos y materiales, carga y otras propiedades extraídas o salvadas. Esta cobertura rige también cuando la descarga o escape afecte a propiedades del asegurado.

*Remolque.* Quedan cubiertas las responsabilidades exigibles al asegurado durante el remolque ordinario del buque asegurado, esto es, de entrada o salida a



puerto o maniobrar en éste, salvo el precio pactado por el remolque, así como las responsabilidades derivadas de remolques no ordinarios del buque asegurado, si se ha pactado por escrito con el asegurador, excluyendo siempre el precio del remolque. También cubre la responsabilidad civil del buque asegurado durante el remolque de otras embarcaciones para salvamento o a sus tripulantes y, si hay consentimiento del asegurador, en otros remolques por el buque asegurado.

*Responsabilidad por naufragio.* Cuando la remoción sea obligatoria o los costes debidos sean a cargo del asegurado. Incluye gastos de izadas, retirada, iluminación o señalización de los restos del naufragio. Es condición indispensable que el naufragio de la embarcación asegurada haya tenido lugar durante el período de seguro y que la obligación para el asegurado nazca dentro de los dos años siguientes al naufragio. Serán deducibles de la indemnización el valor de las propiedades salvadas. No procede esta indemnización si el asegurado ha transmitido la propiedad de la embarcación, salvo en el supuesto en que haya ejercido la acción de abandono a los aseguradores del casco del buque. No rige si estas responsabilidades sólo son exigibles en virtud de un pacto o contrato y que en su ausencia no serían exigibles al asegurado. Tampoco cuando estas responsabilidades sean exigibles por causa de deficiencia en el seguro de casco del buque.

*Gastos por cuarentena.* Incluye gastos vinculados a la declaración de enfermedad contagiosa a bordo, incluyendo los derivados de desinfección, así como la pérdida neta por los extracostes causados por combustible, salarios, pertrechos, provisiones y tasas portuarias.

*Contribución a la avería gruesa.* Incluye también gastos especiales o salvamento exigibles al propietario de la carga transportada u otro partícipe de la aventura marítima, cuando la misma no pueda ser realizada exclusivamente por razón de una violación de lo pactado en el contrato de transporte imputable a dicho obligado, siempre que se acredite tal imposibilidad de recuperación. El cálculo se ajustará a las Reglas de York y Amberes de 1974, 1994 o 2004.

*Contribución del buque asegurado a la avería gruesa.* Si no es recuperable del seguro de casco. Bajo esta garantía, queda cubierta la contribución en el supuesto en que

el valor contribuyente asignado es superior al asegurado en el seguro de casco, pero sujeto a que dicha valoración no suponga un infraseguro.

*Propiedades a bordo del buque asegurado.* Incluye equipo u otras propiedades a bordo del buque asegurado, salvo carga, y efectos personales. No cubre propiedades que formen parte del buque asegurado o sean propiedad o estén en posesión del asegurado u otra sociedad bajo el mismo control o dirección que el asegurado

*Remuneración especial a salvadores.* Incluidas las debidas que no se ajusten al principio "si no hay salvamento no hay remuneración". También la remuneración especial por operaciones destinadas a prevenir o reducir al mínimo el daño al medio ambiente. También la remuneración a cargo del asegurado que se derive de lo previsto en la Ley 60/1962, sobre hallazgos, remolques y salvamentos en el mar (derogada), así como de la derivada de la cláusula SCOPIC 2000, si bien en este caso la remuneración se limita al saldo restante una vez deducidas las que correspondan al valor del buque salvado y la de toda propiedad a la que tenga derecho el asegurado. No quedan cubiertas las responsabilidades cubiertas por el seguro de casco del buque ni por deficiencias en el aseguramiento del mismo debido a la existencia de infraseguro.

*Multas.* Sobre el asegurado o tripulante del buque asegurado, por infracción de reglamentos relativos a declaración de bienes o entrega insuficiente o excesiva de carga, siempre que exista seguro de carga suscrito con el asegurador; por incumplimiento de los reglamentos en materia de inmigración; por escapes o descargas accidentales de petróleo u otras sustancias provenientes del buque asegurado. No quedan cubiertas las multas por infracciones de normas de construcción, adaptación y equipamiento de buques. Salvo pacto en contrario, no incluye multas por infracción de normas aduaneras.

*Gastos de investigaciones y procedimientos penales.* Gastos en que incurra el asegurado para proteger sus intereses debido a la investigación realizada por un gobierno o autoridad por la pérdida o siniestro del buque asegurado. También por los gastos en que deba incurrir el asegurado derivado de su defensa en un procedimiento penal o la de un capitán o tripulante de la embarcación asegurada, u otro dependiente u otro representante suyo. Para la efectividad de esta cobertura, el asegurador debe autorizar con carácter previo estos gastos.

*Gastos incurridos en que incurra el asegurado siguiendo instrucciones del asegurado.*

*Defensa jurídica.* Costes y gastos de defensa jurídica que deben ser incurridos por cualquier siniestro cubierto en la póliza, siempre que el asegurador haya dado su consentimiento previo a las mismas.

*Adopción de medidas preventivas.* Costes originados exclusivamente para el intento de evitar o reducir al mínimo las indemnizaciones que pudieran ser debidas por el asegurador.

## **52. SUMA ASEGURADA**

El preámbulo de la Orden de 28 de abril de 2011 establece límites cuantitativos en los seguros de daños a terceros que se suscriban para embarcaciones dedicadas a la pesca profesional, marisqueo y acuicultura, “*teniendo en cuenta la experiencia acumulada en el sector*”. Su art. 2 especifica que “*en relación con las coberturas respecto a posibles daños a terceros, se establecen los siguientes límites mínimos a las sumas máximas aseguradas por siniestro u ocurrencia: a) Un millón de euros para aquellas embarcaciones cuya tripulación no supere las cinco personas. b) Veinticinco millones de euros para las embarcaciones cuya tripulación supere las cinco personas*”.

## **53. EL DOCUMENTO ACREDITATIVO DE LA COBERTURA ASEGURADORA**

El art. 3 Orden de 28 de abril de 2011 dispone que “*dentro de los términos y condiciones establecidas en la LCS y legislación concordante aplicable, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil debe recoger, al menos, las siguientes indicaciones: a) Salvo pacto en contrario, el asegurado asumirá la dirección jurídica frente a la reclamación del perjudicado, y correrán a cargo de él los gastos de defensa que se ocasionen. El asegurado deberá prestar la colaboración necesaria a la dirección jurídica asumida por el asegurador. b) El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado al tercero*”.

## 54. ACCIÓN DIRECTA

El arriba citado art. 3 Orden de 28 de abril de 2011 reconoce expresamente al tercero perjudicado la acción directa contra el asegurador.

La acción directa procede en aplicación de lo dispuesto en el art. 76 LCS. En la práctica, en base al caso “Seabank” del Tribunal Supremo de 3 de julio de 2003, una sentencia del Tribunal Superior de Galicia ha aceptado incluso la declinatoria formulada por una aseguradora española de un seguro P&I por daños personales de accidente de marinerero en base a la sumisión de arbitraje en Londres<sup>603</sup>. En cambio, en otras ocasiones, los tribunales españoles que se declaran competentes para conocer de la acción directa frente al armador y frente a su asegurador o club P&I resuelven aplicando el Derecho español. Así, el ATS, Sala de lo Social, de 17 de diciembre de 2009<sup>604</sup>, condena al armador pesquero y a su club P&I por muerte en accidente de trabajo de marinerero. La STS, Sala de lo Civil, de 20 de abril de 2009<sup>605</sup> condena a armador y a su club P&I por el fallecimiento de pescadores.

---

<sup>603</sup> STSJ Galicia, Sala de lo Social, 20 de julio de 2012 (AS 2012/1983).

<sup>604</sup> JUR 2010/49683.

<sup>605</sup> RJ 2009/3340.

## **VIII. OTROS SEGUROS PENDIENTES DE ENTRADA EN VIGOR. CONTAMINACIÓN MARÍTIMA POR SUSTANCIAS DISTINTAS A HIDROCARBUROS (LNM, LEY DE RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL Y CONVENIO HNS). REPATRIACIÓN Y/O MUERTE O INCAPACIDAD DE LOS MARINEROS (CONVENIO DE TRABAJO MARÍTIMO DE 2006). REMOCIÓN DE PECIOS (CONVENIO NAIROBI)**

### **55. DAÑOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES POR VÍA MARÍTIMA (LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, LEY DE RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL Y CONVENIO HNS)**

El seguro P&I ofrecido por clubes P&I del Grupo Internacional cubre la responsabilidad del asegurado resultante del escape o descarga de sustancias contaminantes, no sólo hidrocarburos, sino también de naturaleza distinta<sup>606</sup>. A diferencia del transporte por hidrocarburos, no existe todavía un seguro o garantía financiera obligatoria para este tipo de contaminación.

1º. El art. 389.1 LNM dispone que sea obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente. De momento, este reglamento no se ha aprobado.

2º. 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<sup>607</sup>, prevé que los Estados adopten medidas para fomentar el desarrollo de seguros y garantías financieras con el fin de que los operadores puedan recurrir a estos para hacer frente a sus responsabilidades (art. 14.1). En transposición de esta Directiva en España, la Ley 26/2007, de

---

<sup>606</sup> Por ejemplo, regla 14.1.1 de SKULD (reglas 2015).

<sup>607</sup> DOCE, L 143/56, 30 de abril 2004.

23 de octubre, de responsabilidad medioambiental<sup>608</sup>, obliga a los operadores que transporten por carretera, tren, río, lago o mar, sustancias peligrosas o contaminantes de mantener un seguro u otra garantía financiera para cubrir su responsabilidad ambiental bajo esta ley (arts. 3.1, 24, 26 y anexo III, ap. 9). Se produce así una concurrencia de normas entre la Ley de navegación marítima y la Ley de responsabilidad medioambiental, puesto que ambas exigen un seguro obligatorio (LNM) o una garantía financiera (Ley de responsabilidad medioambiental)

En realidad, la exigencia de la garantía financiera obligatoria conforme a la Ley de responsabilidad medioambiental está pendiente de desarrollo reglamentario<sup>609</sup>. En particular, la Orden ARM/1783/2011, de 22 de junio, establece el orden de prioridad y el calendario para la aprobación de las órdenes ministeriales a partir de las cuales será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria, previstas en la disposición final 4ª de la Ley de responsabilidad medioambiental. Como indica su preámbulo, la garantía financiera obligatoria para los operadores sujetos a responsabilidad objetiva dependerá de la aprobación, por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, de las órdenes a las que se refiere la citada disposición final 4ª de la Ley, previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y previa consulta a las comunidades autónomas y a los sectores afectados. En la elaboración de estas órdenes se tomará en consideración el informe de la Comisión Europea sobre 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, así como la capacidad de los mercados financiero y asegurador para disponer de una oferta de garantías completa y generalizada a precios razonables. A continuación, identifica a los operadores por prioridad para imponer dichas garantías. A partir de esta clasificación se establece el siguiente calendario: las órdenes ministeriales a partir de las cuales será exigible la garantía financiera obligatoria a los sectores de actividad que estén clasificados con el nivel de prioridad 1, se publicarán entre

---

<sup>608</sup> BOE, no. 225, 24 de octubre 2007.

<sup>609</sup> LÓPEZ QUIROGA, J., "La responsabilidad civil por contaminación en la Ley de navegación marítima", en AA.VV., *Comentarios a la ley de navegación marítima*, op. cit., p. 350.

los dos y tres años siguientes a la entrada en vigor de esta orden, las relativas a los sectores clasificados con el nivel de prioridad 2 se publicarán entre los tres y cinco años siguientes, y entre los cinco y ocho años siguientes a la entrada en vigor de esta orden para los sectores de actividad que estén clasificados con el nivel de prioridad 3. El transporte marítimo está calificado como “nivel de prioridad 3”, por lo que la citada garantía financiera no está en vigor todavía para estos operadores.

- 3º. El art. 391 LNM dispone que “*lo previsto en los convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación (...) por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas (...) será de aplicación preferente en su ámbito respectivo*”. En particular, el art. 12 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización en daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNP o, en inglés, *HNS Convention*) impone al propietario de estos buques la contratación de un seguro de responsabilidad civil u otra garantía financiera<sup>610</sup>. También reconoce la acción directa del perjudicado frente al asegurador. Sin embargo, este Convenio internacional no está en vigor. El Convenio modificado por el Protocolo de 2010 tampoco ha logrado el número de ratificaciones necesarias en el ámbito internacional.

El Consejo de la Unión Europea, a través de la Decisión de 18 de noviembre 2002<sup>611</sup>, autorizó a los Estados miembros, en interés de la Comunidad, a ratificar o adherirse a los procedimientos Convenio HNS. Sin embargo, a 18 de febrero de 2016, ningún país europeo o no europeo ha finalizado su ratificación o adhesión.

---

<sup>610</sup> MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “Comentarios al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños por el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Londres, 3 de mayo de 1996), en *A.D.M.*, vol. XV, 1998, pp. 69-117, analiza ampliamente el contenido de este convenio y hace una especial referencia al seguro o garantía financiera obligatoria en pp. 109 y 110. RØSÆG, E., “The rebirth of the HNS Convention”, en *Scritti in Onore di Francesco Berlingieri*, vol. II, en *Dir. Mar.*, 2010, pp. 852-860, analiza las fases desde la adopción del convenio hasta el protocolo de 2010. Menos optimista respecto a su entrada en vigor se muestra, en cambio, SHAW, R., “The 1996 HNS Convention – An impossible dream”, también en *Scritti in Onore di Francesco Berlingieri*, vol. II, en *Dir. Mar.*, 2010, pp. 906-912, quien identifica como cuestiones de preocupación las siguientes: mercancías HNS empaquetadas, contribuciones correspondientes a gas licuado, falta de presentación estatal de informes de mercancías contribuyentes y definición de sustancias nocivas y peligrosas.

<sup>611</sup> DOCE, L 337/55, 13 de diciembre de 2002.

El Convenio HNS exige que el propietario de un buque matriculado en un Estado Parte y que lleve sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (por ejemplo, productos químicos) mantenga un seguro u otra garantía financiera de unos 146 millones de dólares estadounidenses (expresado en DEGS en sus arts. 9 y 12). Además, el Convenio HNS tiene la intención de establecer un Fondo complementario a pagar los daños por contaminación de hasta 365 millones de dólares estadounidenses (en DEGS en el art. 13). Este fondo sería financiado por contribuciones impuestas a empresas en países del Convenio HNS que reciben sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (arts. 13-35). Por lo tanto, mediante un único tratado se adapta el sistema de dos niveles de probada eficacia utilizada en el CRC 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 para la determinación de la responsabilidad y proporcionar indemnización<sup>612</sup>. Este fondo probablemente podría ser una de las razones por las que el Convenio HNS aún no está en vigor<sup>613</sup>. Otra de las razones para explicar por qué el Convenio SNP no ha entrado en vigor es el hecho de que aún no se ha producido una catástrofe marítima relacionada con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas<sup>614</sup>.

España no es parte contratante del Convenio HNS y aunque el Consejo de la Unión Europea, mediante Decisión de 18 de noviembre de 2002<sup>615</sup>, autorizó a los Estados miembros de la Unión Europea, en interés de la Comunidad, a ratificar el Convenio HNS, en diciembre de 2015, sólo Chipre, Eslovenia, Hungría y Lituania han concluido los procedimientos de ratificación o adhesión a dicho Convenio. Junto con otros diez países extracomunitarios, son los únicos Estados que han ratificado o se han adherido al Convenio HNS.

4º. Visto que el Convenio HNS no había recibido el número de ratificaciones necesarias para su entrada en vigor, una Conferencia diplomática celebrada bajo los

---

<sup>612</sup> LITTLE, G., "The Hazardous and Noxious Substances Convention: a new horizon in the regulation of marine pollution", en *L.M.C.L.Q.*, 1998, p. 566.

<sup>613</sup> SHAW, R., "Hazardous and noxious substances – is the end in sight? Proposed Protocol to the HNS Convention 1996" *L.M.C.L.Q.*, 2009, pp. 279-284, analiza varias investigaciones que se han llevado a cabo para averiguar las razones por las cuales los Estados no ratifican el Convenio HNS y prevén soluciones al respecto.

<sup>614</sup> WISWALL, F. L., "Hazardous waste, dumping convention and liability", en *Liability for damage to the marine environment*, *op. cit.*, p. 199.

<sup>615</sup> DOCE, L 337/55, de 13 de diciembre de 2002.



auspicios de la OMI los días 26 a 30 de abril de 2010 adoptó un Protocolo, con la finalidad de subsanar algunos problemas prácticos que habrían impedido a muchos Estados la ratificación del texto original del Convenio HNS<sup>616</sup>. Es conocido como el Protocolo de 2010 al Convenio HNS.

El Protocolo de 2010 al Convenio HNS prevé que si el daño es causado por sustancias a granel, la compensación exigible al propietario del buque será de un límite máximo de 100 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG). Si el daño es causado por mercancía empaquetada o conjuntamente por mercancía a granel y mercancía empaquetada, la responsabilidad máxima del propietario de buque será de 115 millones de DEG. Por tanto, no se altera la sustancia del Convenio HNS.

El Convenio HNS, tal y como ha sido modificado por el Protocolo de 2010, entrará en vigor dieciocho meses después de que se hayan cumplido las siguientes condiciones: por lo menos doce Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo cada uno, hayan aceptado el Convenio, y las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones hayan recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos cuarenta millones de toneladas de carga sujetas a contribución. El Protocolo de 2010 al Convenio HNS, en diciembre de 2015, no ha recibido ninguna ratificación o adhesión.

## **56. EL SEGURO OBLIGATORIO EN CASO DE REPATRIACIÓN Y/O EN CASO DE MUERTE O INCAPACIDAD DE MARINEROS (CONVENIO DE TRABAJO MARÍTIMO DE 2006, ENMENDADO EN 2014)**

El Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 (CTM), ratificado por España mediante Instrumento de 28 de diciembre de 2009, prevé que los Estados se aseguren que *en los buques que enarbolan su pabellón* el armador es responsable de que la gente de mar esté protegida contra las consecuencias financieras de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan en relación con el empleo (art. 4.2).

---

<sup>616</sup> IMO News, núm. 2, 2010, en [www.imo.org](http://www.imo.org) (consultada el 18 de febrero de 2016).

El Convenio de Trabajo Marítimo de 2006, en vigor desde 2013, se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de los buques de construcción tradicional, como los “dhow” y los juncos. Tampoco se aplica a los buques de guerra y a las unidades navales auxiliares (art. II.4).

El texto vigente de la regla A.4.2.1.b del Convenio de Trabajo Marítimo de 2006 dispone que *“todo miembro deberá adoptar una legislación que exija a los armadores de los buques que enarbolan su pabellón sean responsables de la protección de la salud y de la atención médica de la gente de mar que preste servicio a bordo de buque de conformidad con las siguientes normas mínimas: (...) b) los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente del mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente del mar”*.

La Directiva 2009/13/CE, de 16 de febrero, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las asociaciones de armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), relativo al CTM y se modifica la Directiva 1999/63/CE. En vigor, de forma simultánea con el CTM, supondrá que los Estados miembros, introduzcan las reglas y normas del 4.2, bien por la legislación, bien por la labor de los interlocutores sociales nacionales, aunque no se haya ratificado el CTM<sup>617</sup>. No obstante, falta implementación del CTM de 2006 en España mediante algún instrumento normativo<sup>618</sup>.

Los derechos de protección en materia de seguridad social de la gente del mar contenidos en el CTM se encuentran aparentemente garantizados por el Derecho interno español de Seguridad Social. Ello a través del conjunto de medidas legales de protección articulado a causa de la normativa reguladora del régimen especial

---

<sup>617</sup> FOTINOPOULOU, O., “La indemnización...”, p. 129.

<sup>618</sup> FOTINOPOULOU, O., “El Convenio de trabajo marítimo, 2006, de la OIT: Una jornada de debate”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 36, 2014, pp. 229.

de seguridad social de los trabajadores del mar, en el que aparecen igualmente tratados el derecho a la asistencia sanitaria (tanto a bordo del buque como en tierra), la cobertura de la responsabilidad del armador en los casos de enfermedad, lesiones o muerte por causa de trabajo en el mar y el derecho a lo que el CTM denomina protección en materia de seguridad social, que en nuestra legislación interna comprende todas las ramas aludidas por el convenio en cuestión<sup>619</sup>.

El problema reside en los marinos españoles o residentes españoles que se embarcan en buques de terceros países. El preámbulo de la LNM indica que esta ley complementa el CTM. Y precisamente contiene una importante norma al respecto de este problema. En concreto, el art. 164 LNM establece que los agentes o representantes de armadores extranjeros que contraten en España a marinos nacionales o residentes para prestar servicios en buques extranjeros son responsables solidarios con el armador del cumplimiento del contrato celebrado. Además, están obligados a concertar un seguro mercantil que otorgue indemnizaciones de cuantía similar a las establecidas en el Régimen de la Seguridad Social española para los casos de muerte, incapacidad por accidente y repatriación. Las autoridades de emigración no visarán los contratos celebrados que no cumplan este requisito.

El Grupo Mixto IMO/ILO, constituido en 1999, especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente del mar, ha trabajado para convertir en una obligación legal del armador el disponer de una garantía financiera para indemnizar a la gente del mar en caso de muerte o lesión corporal. Elaboró un informe con la participación por parte de la OIT de representantes de los armadores y de los marineros, y por parte de la OMI, de algunos Estados miembros, con observadores de varias asociaciones como el Grupo Internacional de Clubes P&I y la *International*

---

<sup>619</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X., "El derecho a la atención médica y a la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006", en *Revista del Ministerio de trabajo e Inmigración*, núm. 82, 2009, 383-393, p. 392. CARRIL VÁZQUEZ, X., "La Seguridad Social de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006", en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 36, 2014, pp. 249-261, pp. 259-260, añade que la mejor forma de saber si existen o no tales problemas ocasionados por dicha ratificación es analizar la actuación de la Comisión de Expertos en aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT.

*Confederation of Free Trade Unions* (ICFTU). Este informe fue presentado por la Secretaría de la OMI ante el Comité Legal de la OMI, en LEG 81/5, de 5 de enero de 2000, con las siguientes conclusiones:

- 1ª. Los armadores indicaban que, en 1999, más del 50% de los buques utilizaban banderas o pabellones de conveniencia y empleaban tripulaciones multinacionales. El problema es que muchos países no tienen un sistema de Seguridad Social y/o dejan la cobertura aseguradora del fallecimiento o lesiones personales a la discreción del armador<sup>620</sup>.
- 2ª. Con relación al Convenio OIT núm. 55, relativo a las obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente del mar de 1936, al Convenio OIT núm. 56, sobre el seguro de la gente del mar de 1936 y al Convenio OIT núm. 165, sobre Seguridad Social de los marineros (revisado) de 1987, los marineros hicieron constar que estos no tratan de la compensación, sino del pago de gastos médicos, pago por enfermedad, etc. relacionado con lesiones personales y que cualquier intento de revisar los mismos tardaría más de 15 ó 20 años. Hicieron constar que las diferencias entre las reclamaciones contractuales y las nacidas de negligencia. Se preguntaron si era necesario embargar un buque para ejecutar una sentencia. Hicieron notar que si había un seguro obligatorio para proteger el medioambiente marino, también podría haber un sistema similar aplicable a las reclamaciones de los marineros<sup>621</sup>.
- 3ª. Pese a constituir una de las ocupaciones más peligrosas, como señalan los marineros, los armadores no tienen obligación de contratar un seguro contra el riesgo de muerte o lesiones de los miembros de la tripulación, mientras que el habitual seguro P&I no es suficiente para ofrecer una adecuada protección. Primero, porque se considera que alrededor de un 5% de la flota mundial no está asegurada. Segundo, por las prácticas propias de los clubs P&I, como son la retirada retroactiva de cobertura, la regla del pago previo que probablemente

---

<sup>620</sup> En contribución de la *International Confederation of Free Trade Unions* (ICFTU) al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente del mar, p. 15, presentado por la Secretaría de la OMI ante el Comité Legal de la OMI, en LEG 81/5, de 5 de enero de 2000

<sup>621</sup> En Grupo Mixto de Trabajo, p. 16

es el obstáculo principal para obtener compensación en el caso de insolvencia del armador, la falta de acción directa de los miembros de la tripulación y marineros, y la oferta a los mismos y/o sus familias de una compensación inferior de la prevista en sus contratos de trabajo<sup>622</sup>. Concluyeron que hacía falta un sistema de seguro obligatorio con acción directa a favor del marinero frente al club P&I o un seguro de accidentes personales contratado por el armador para todos los miembros de la tripulación.

De conformidad con el artículo 13 CTM, el Convenio está sometido a una revisión continua por parte de un Comité Tripartito Especial integrado por armadores, marineros y gobiernos<sup>623</sup>. En abril de 2014 se reunió por primera vez y propuso con claridad implementar la obligación del armador de disponer de una garantía financiera para asegurar su responsabilidad por el abono a los marineros de los costes, gastos y salarios impagados en caso de abandono, así como la indemnización por muerte o incapacidad del marinero. Estas enmiendas fueron aprobadas por el órgano de gobierno en una conferencia de 13 de junio de 2014. La misma aceptó retrasar la implementación de estas enmiendas un plazo de dos años (no antes de junio de 2016), de modo que es probable que entren en vigor a principios de 2017. Tras consultar con las organizaciones que representan a armadores y a marineros, los Estados parte deben aprobar la oportuna regulación para implementar las enmiendas al Convenio de Trabajo Marítimo de 2006<sup>624</sup>.

### **56.1. Garantía financiera para casos de repatriación: costes, gastos y salarios pendientes en caso de abandono de la dotación**

En su primera reunión de 11 de abril de 2014, el Comité Tripartito Especial ha aprobado enmiendas para aplicar la regla 2.5 —repatriación— del Convenio de trabajo marítimo, por la que resulta una responsabilidad más estricta y una exigencia de mayores garantías financieras en relación con la responsabilidad por los costes y gastos de repatriación de los marineros después del abandono.

<sup>622</sup> En contribución de la ICFTU, *op. cit.*, pp. 13, 14 y 17, presentado por la Secretaría de la OMI ante el Comité Legal de la OMI, en LEG 81/5, de 5 de enero de 2000 (en Informe OMI/IMO, p. 14).

<sup>623</sup> HARE, J., "Maritime Labour Convention", en INTERNATIONAL GROUP OF P&I Clubs, *Annual Report...*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>624</sup> HARE, J., "Maritime Labour...", *op. cit.*, p. 17.

Todo Estado miembro debe velar porque exista, para los buques que enarboles su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en esta norma. El sistema de garantía financiera puede ser el régimen de Seguridad Social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar. Ha de incluir alimentación, alojamiento, agua potable, combustible necesario para la supervivencia a bordo y la atención médica necesaria. Además, ha de cubrir salarios y otras prestaciones pendientes que el armador tenga pendiente de pago y el costo de la repatriación<sup>625</sup>.

Todo Estado miembro debe exigir a los buques que enarboles su pabellón que lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma.

### **56.2. Garantía financiera en caso de responsabilidad del armador por muerte o incapacidad del marinero**

Asimismo, el Comité Tripartito Especial ha cambiado la norma 4.2 CTM, por la cual se modifica el régimen de responsabilidad y garantía financiera para compensar los supuestos de muerte o incapacidad de los marineros.

La indemnización contractual, cuando está fijada en el contrato de trabajo del marinero: a) debe ser pagada por completo y sin retraso; b) no debe haber presión para aceptar pagos inferiores a la cuantía contractual; c) si la naturaleza de la incapacidad a largo plazo del marinero dificulta la valoración plena de la compensación a la que tiene derecho el marinero, debe realizar un pago o pagos provisionales para evitar precariedad indebida; d) el marinero debe recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducir dicho pago de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación hecha por

---

<sup>625</sup> Además de estas iniciativas, dentro del tercer paquete “Erika” de medidas de seguridad marítima, hay que tener en cuenta la Propuesta de la Comisión Europea de 2005 de Directiva del Parlamento europeo y del Consejo sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques, que forma parte de los trabajos preparatorios de la Directiva 2009/20/CE. Esta Directiva ha sido traspuesta en España por el RD 1616/2011. El Preámbulo de la Propuesta de 2005 pretendía establecer un seguro obligatorio de responsabilidad civil para ámbitos no cubiertos por el CRC 1992, por el Convenio Bunkers 2001 y por el Convenio HNS. y, entre otros importantes aspectos, que incluía exigir una garantía financiera en caso de abandono de la gente del mar (art. 6). La Directiva 2009/20/CE no recoge finalmente esta opción, ni tampoco lo hace el RD 1616/2011.

el marinero contra el armador y que resulten del mismo incidente; e) cualquier reclamación contractual de la compensación cubierta por la garantía financiera puede ser formulada directamente por el marinero afectado o su pariente más cercano, o el representante del marinero o el beneficiario designado; f) las leyes y reglamentos de cada Estado miembro deben asegurar que los marineros reciben una notificación previa si la garantía financiera del armador es cancelada y son notificados si ésta no es renovada

Cada Estado miembro debe requerir a los buques que enarboles su bandera a que suministren prueba documental de la garantía financiera emitida por el garante financiero. Esta prueba documental debe ser colocada en una posición prominente en los lugares de acomodación de los marineros. Si existen más de una garantías financieras, el documento suministrado por cada garante debe ser llevado a bordo. La garantía financiera debe procurar el pago de todas las reclamaciones contractuales cubiertas por la misma que puedan surgir durante el período en que el documento es válido. El documento acreditativo de la garantía financiera debe contener la información requerida en el apéndice 4-I (nombre del buque, puerto de registro del buque, señal de llamada del buque, número IMO del buque, nombre y dirección del suministrador de la garantía financiera, detalles de contacto de las personas o entidad responsable para tramitar las reclamaciones contractuales de la gente del mar. Debe estar en inglés o acompañado de una traducción en inglés.

### **56.3. Acción directa**

Tal y como explica Jonathan Hare, Presidente del Subcomité de Seguro Obligatorio del Grupo Internacional de Clubes P&I, las enmiendas de 2014 al Convenio de trabajo marítimo de 2006 confieren a los marineros acción directa, de la misma manera que la acción directa conferida por la emisión de cartas azules en las Convenciones de la OMI, como el CRC 1992 y el Convenio Bunkers 2001. Mientras que los clubes P&I, añade, tiene plena experiencia en la gestión de las responsabilidades del armador con respecto a los daños personales a los marineros, constituye un reto incorporar a la cobertura el pago de los costes de repatriación y, sobre todo, de los salarios pendientes a cargo del armador<sup>626</sup>.

---

<sup>626</sup> HARE, J., "Maritime Labour...", *op. cit.*, p. 17.

## 57. EL SEGURO OBLIGATORIO PARA LA REMOCIÓN DE BUQUES (CONVENIO DE NAIROBI DE 2007)

### 1º. Contenido básico

El Convenio internacional sobre remoción de buques, adoptado en Nairobi (Kenia) el 18 de mayo de 2007 (en adelante, Convenio de Nairobi), entró en vigor el 14 de abril de 2015, un año después de que un décimo Estado (Dinamarca) depositó el instrumento de ratificación, y se activó así el período anual previsto en el Convenio para su implementación.

El preámbulo del Convenio de Nairobi indica que los Estados parte son conscientes de que los pecios no extraídos pueden constituir un peligro para la navegación marina y el medioambiente. Además, reconocen los beneficios de la uniformidad de los regímenes jurídicos sobre responsabilidad por la remoción de pecios peligrosos<sup>627</sup>.

El Convenio de Nairobi entiende por pecio ("*wreck*"): un buque hundido o encallado; una parte del mismo, incluyendo cualquier objeto que esté o ha estado a bordo; cualquier objeto perdido en el mar por un buque y que esté encallado, hundido o a la deriva; un buque a punto de hundirse o encallar, o es razonable que así ocurra, si no se han tomado medidas efectivas para asistir a dicho buque o a cualquier otra propiedad (art. 1.5).

El ámbito general de aplicación geográfica del Convenio de Nairobi es la zona económica exclusiva del Estado parte del Convenio o, faltando dicha delimitación, la zona de no más de 200 millas náutica desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (art. 1.1.). Se aplicará a los pecios que se encuentren en esta zona (art. 3.1). Además, el Estado parte puede declarar expresamente, al depositar el instrumento de ratificación o posteriormente, su voluntad de aplicar el Convenio también a su territorio, incluido el mar territorial (art. 3.2).

---

<sup>627</sup> DROMGOOLE, S. y FORREST, C., "The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks", en *L.M.C.L.Q.*, 2011, pp. 111-122, tratan específicamente sobre la posibilidad de que el Convenio de Nairobi sea utilizado para asistir a los Estados a fijar el procedimiento para la remoción de un pecio peligroso, al tiempo que proteger el valor histórico del mismo. Al hacerlo así, se da cumplimiento también a lo dispuesto en el Convenio de la UNESCO de protección del patrimonio cultural subacuático de 2001.



El Convenio de Nairobi no restringe, pues, su ámbito de aplicación a buques que enarboles la bandera de alguno de los Estados parte.

En cuanto a la operativa dispuesta en el Convenio de Nairobi, su art. 5 reconoce al Estado parte el derecho a requerir al capitán y al operador del buque que enarbole su nacionalidad para que informen sin retraso al Estado parte afectado del accidente marítimo del cual ha resultado un naufragio. El capitán y el operador deben informar también del nombre y principal lugar de negocios del propietario registral, así como suministrar cualquier otra información necesaria para que el Estado afectado valore la existencia de peligro según varios criterios previstos en el art. 6 del Convenio de Nairobi. Entre otros, son el tipo, el tamaño y la construcción del pecio, la profundidad marina, las mareas, las condiciones meteorológicas, cercanía de áreas marítimas sensibles, proximidad a rutas o tráficos marítimos.

Si el Estado afectado considera que el pecio constituye un peligro, entonces deberá informar urgentemente a los marineros y a otros eventuales Estados afectados (art. 7). Procederá también a marcar el pecio (art. 8).

A continuación, el Estado afectado informará al Estado de bandera y al propietario registral sobre las posibles medidas a adoptar. Se prevé también la consulta sobre la adecuación de tales medidas con el Estado de bandera y con otros eventuales Estados afectados sobre las medidas a adoptar.

Corresponde al propietario registral la remoción del pecio que constituya un peligro (art. 9.2). El propietario registral puede contratar a un salvador profesional o a otra persona para proceder a la remoción en su nombre. Antes de que tales operaciones se inicien, el Estado afectado puede imponer condiciones para la remoción, con la finalidad de asegurar que tal operación es coherente con las exigencias de seguridad y protección del medio ambiente (art. 9.4). También puede intervenir durante la operación ya iniciada si lo considera necesario para preservar la seguridad y el medioambiente marino (art. 9.5).

El Convenio de Nairobi autoriza al Estado afectado a proceder a la remoción del buque cuando el propietario registral, previamente informado, no haya

procedido a su ejecución en el plazo dado por el Estado afectado. También tiene esta facultad cuando el propietario registral no haya podido ser contactado (art. 9.7).

Cuando sea preceptiva la acción inmediata en atención a las circunstancias, el Estado afectado podrá adoptar las medidas adecuadas, bastando haber informado al Estado de bandera y al propietario registral (art. 9.8).

El propietario registral del buque es responsable del pago de los costes de localización, marcado y remoción del pecio, salvo que pruebe que el accidente es el resultado de un acto de guerra, de un fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible, de un acto u omisión realizados con la intención de causar daño, o de la negligencia de la autoridad competente en el mantenimiento de las luces y otras ayudas a la navegación (art. 10.1).

## **2º. Seguro obligatorio**

Para asegurar el cumplimiento de estas responsabilidades civiles, el propietario inscrito de un buque que enarbole el pabellón de un Estado parte y cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 300, debe mantener un seguro u otra garantía financiera (art. 12.1). Una de las coberturas básicas del seguro P&I. La autoridad competente del Estado de matrícula expedirá un certificado acreditativo del seguro o garantía financiera en vigor (art. 12.2). Cabe acción directa contra el asegurador o garante (art. 12.10).

El Grupo Internacional de Clubes P&I ha acordado que sus clubes emitan estos certificados y se han firmado acuerdos de entendimiento con algunos Estados partes, como Sudáfrica y Australia<sup>628</sup>.

---

<sup>628</sup> COOPER, K., "The entry into force of the Nairobi Convention on Wreck Removal: is it a big deal?", en *Ince&Co*, edición de 28 de enero de 2015 [en <http://www.incelaw.com>, consultada el 16 de febrero de 2016].

## CONCLUSIONES

- 1ª. El mercado asegurador de riesgos de responsabilidad civil derivada de la navegación marítima no coincide con la cobertura de las “responsabilidades civiles marítimas” que ofrecen algunas aseguradoras, también para operadores terrestres.

Se trata aquí del seguro del propietario, del armador, del fletador o del operador del buque o embarcación, frente a otros riesgos asumidos por operadores terrestres, como las terminales portuarias y los reparadores de buques, que quedan fuera de esta investigación.

Es un mercado asegurador 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 operadores se conocen unos a otros, sus prácticas, cómo funciona el mercado y se reaseguran entre ellos.

Participar en este mercado no significa cubrir 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 algunos clubes ni las aseguran. Fuera del Grupo Internacional de Clubes P&I, funciona para ciertos buques, pero no para otros, un “mercado alternativo”. Compuesto por clubes P&I no integrados en este grupo, aseguradores comerciales que operan a nivel regional y mundial, así como 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 y aseguradores comerciales, todos ellos 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.

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. 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 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.

2ª. 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 las normas jurídicas.

Otras cláusulas esenciales de los seguros P&I estándar 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 comunitario, además, confirma

que los seguros marítimos son de grandes riesgos, donde prima el respeto a los términos contractuales.

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.

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: 1º Se reconoce la primacía de la autonomía de la voluntad de las partes; 2ª 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. Y, 3ª) 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 el contrato se rige por un Derecho extranjero. En conclusión, a día de hoy, la acción directa sólo cabe en ciertos supuestos sectoriales previstos en la normativa específica petroleros, combustible, pasajeros y, a partir de 2017, daños a marineros) y que aceptan los clubes, y no es la regla general.

Frente a este andamiaje legal, resulta muy difícil para un tercero perjudicado no beneficiado por esta prerrogativa el reclamar 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 esperanzadora la reciente sentencia del "Prestige" de 2016, de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, para ofrecer 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.

3ª. La Organización Marítima Internacional tiene un papel central en la coordinación entre los Estados y de estos con la industria marítima y aseguradora (el Grupo Internacional de Clubes P&I está representado) en la aprobación de la normativa internacional que reconoce al perjudicado la acción directa contra el club P&I. De la OMI es la cláusula típica 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: 1º) La imposición del seguro obligatorio de responsabilidad civil o una garantía financiera alternativa ante un riesgo determinado; 2º) La emisión por el asegurador o garante de un documento acreditativo del seguro o garantía; 3º) La certificación estatal del Estado de bandera del buque conforme tal seguro o garantía está en vigor; 4º) El sujeto obligado y el tipo de buques en relación al cual debe asegurarse la responsabilidad; 5º) Los límites cuantitativos de cobertura; y 6º) 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 progresivo en el tiempo y paralelo a las coberturas que ya ofrece el seguro P&I estándar. 1º) 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). 2º) 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). 3º) 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). 4º) 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). 5º) 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 esta normativa internacional 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.

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.

En conclusión, la finalidad de las normativas de seguros obligatorios 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: 1º) Los que tienen garantizado que detrás del responsable hay un asegurador o garante de sus indemnizaciones, al que pueden reclamar directamente; y, 2º) Los que carecen de esta prerrogativa. Esta generalización no es admitida todavía por el mercado asegurador de los clubes P&I. 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. 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.

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.

- 4ª 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; en este caso, 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 el 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.

5ª. Otro elemento común de las normas que imponen el seguro obligatorio es la identificación del buque cuya navegación o explotación puede dañar a terceros. Casi todos los buques mercantes, por razón de su tamaño superior a 300

toneladas de arqueo bruto, han de disponer de un seguro P&I u otro de responsabilidad civil para cubrir las reclamaciones sujetas a limitación del Convenio LLMC 1976/1996. Si es un seguro P&I estándar, cubre también el seguro obligatorio por contaminación de combustibles (obligatorio también si el buque tiene más de 1.000 toneladas de arqueo). Si es un buque petrolero, el seguro P&I ofrece cobertura 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. Todo ello con un único seguro, gracias al carácter multirriesgo del seguro P&I.

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. No se contrata un seguro P&I, sino un seguro distinto y con un contenido adecuado para cumplir con esta norma.

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 cada 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 (una para el CRC 1992, otra para el Convenio Bunkers 2001, otra 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. 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 que, en sus trabajos preparatorios, no se pretendía 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 regla general es exigir estar autorizado para operar en España, en la Unión Europea, en el Espacio Económico Europeo o ser un club P&I. 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 creadas *ad hoc*, ubicadas en paraísos fiscales, precisamente porque no hay muchos aseguradores con capacidad y voluntad para cumplir el Convenio de Atenas 2002 y las Directrices OMI 2006.

6ª. 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 del Fondo Monetario Internacional, con la finalidad de facilitar su actualización.

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: 1ª En 2000, fue necesario doblar los límites de indemnización del CRC 1992, pero no se ha vuelto a actualizar. A pesar de la citada actualización de los

límites, siguen siendo muy bajos: unos 108 millones de euros por siniestro y sólo para los buques más grandes. Además, la cuantía es menor, cuanto menor es el buque contaminante. 2ª 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 1.000 millones de dólares por siniestro. En comparación, la citada cifra más alta a cargo de los aseguradores del propietario del buque queda muy por debajo de lo que asumen los Fondos de 1992 y el Fondo Complementario. 3ª 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). 4º En 2012 se duplicaron los límites de indemnización por daños materiales del Convenio LLMC 1976/1996, porque los anteriores no eran suficientes para cubrir la indemnización de contaminación por combustible. 5º 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 derechos especiales de giro por pasajero y siniestro del Convenio de Atenas de 1974 a los 400.000 derechos especiales de giro por pasajero y siniestro del Convenio de Atenas 2002. La responsabilidad para el asegurador 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. No ha sido necesario todavía, pero los clubes podrían, por encima de estos límites, incluso exigir

derramas catastróficas a sus mutualistas. 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.

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 derechos especiales de giro, 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. Como los daños eran incluso mayores, 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 considerar 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.

## ABREVIATURAS

<b>A.D.M.</b>	<i>Anuario de Derecho Marítimo</i>
<b>C.C.</b>	Código Civil de 1889
<b>C. Com.</b>	Código de Comercio de 1885
<b>C.d.C.</b>	<i>Cuadernos de Derecho y Comercio</i>
<b>CONVEMAR</b>	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982
<b>Convenio de Atenas 2002</b>	Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974 y su Protocolo de 2002
<b>Convenio Fondo 1992</b>	Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992
<b>Convenio LLMC 1976/1996</b>	Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976 y su Protocolo de 1996
<b>Convenio HNS</b>	Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización en daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996
<b>Convenio SOLAS</b>	Convenio internacional de seguridad de la vida humana en el mar de 1974 y su Protocolo de 1988
<b>CRC 1969</b>	Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969



<b>CRC 1992</b>	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992
<b>CTM</b>	Convenio de trabajo marítimo de 2006
<b>DEG</b>	Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional
<b>Dir.Mar.</b>	<i>Il Diritto Marittimo</i>
<b>D.M.F.</b>	<i>Le Droit Maritime Français</i>
<b>E.T.L.</b>	<i>European Transport Law</i>
<b>IGA</b>	<i>International Group Agreement</i> del Grupo Internacional de Clubes P&I
<b>J.B.L.</b>	<i>The Journal of Business Law</i>
<b>J.M.L.C.</b>	<i>Journal of Maritime Law and Commerce</i>
<b>LCS</b>	Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro
<b>LEC</b>	Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil
<b>L.M.C.L.Q.</b>	<i>Lloyd's of Maritime and Commercial Law Quarterly</i>
<b>LNM.</b>	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima
<b>LOPJ</b>	Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial
<b>LPEMM</b>	Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
<b>OIT</b>	Organización Internacional del Trabajo
<b>OMI</b>	Organización Marítima Internacional
<b>P&amp;I</b>	<i>Protection and Indemnity</i> , Protección e indemnización
<b>R.A.J.</b>	<i>Repertorio Aranzadi</i> de Jurisprudencia

<b>R.E.S.</b>	<i>Revista Española de Seguros</i>
<b>R.D.M.</b>	<i>Revista de Derecho Mercantil</i>
<b>R.D.T.</b>	<i>Revista de Derecho del Transporte. Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal</i>
<b>Reglas de La Haya-Visby</b>	Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 25 de agosto de 1924, según modificaciones de Protocolos de 1968 y 1979
<b>TFUE</b>	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de 2007
<b>TRLOSSP</b>	Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre
<b>TRLPEMM</b>	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABECASSIS, D. W. y JARASHOW, R. L.: *Oil pollution from ships*, 2ª ed., Stevens & Sons, Londres, 1985.

ABECASSIS, D. W., *The law and practice relating to oil pollution from ships*, Butterworths, 1978.

ALBORS, E., “La limitación de responsabilidad en la Ley de navegación marítima”, en AA.VV., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Dyckinson y Asociación Española de Derecho Marítimo, Madrid, 2015, pp. 357-376.

ALBORS, E., “Los intereses de los navieros y de los clubs de protección e indemnización en la Propuesta de Anteproyecto de la Ley general de la navegación marítima”, en DE EIZAGUIRRE, J. M. (coord.), *XVI Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, San Sebastián, 2004, pp. 67-92.

ANAVE, *Marina Mercante y transporte marítimo 2014/2015*, en anave.es (consultada el 2 de octubre de 2015).

ARDILLON, H., “La fonction de capitaine à bord d’un navire de grande dimension”, en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, pp. 345-355.

BALKIN, R., “The rise and rise of IMO’s liability and compensation regimes”, en NDYAYE y WOLFRUM (eds.), *Law of the sea. Environmental Law and Settlement of Disputes*, Koninklijke Brill NV, Holanda, 2007, pp. 687-712.

BASTERRETXEA, I., *Práctica del seguro de buques*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006.

BENNETT, P., “Mutual Risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance”, en *Marine Policy*, núm. 25, 2001, pp. 13-21.

BERLINGIERI, F., "Iniziative pubbliche e private per assicurare l'integrale risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi", en *Dir.Mar.*, 1971, pp. 262-273.

BERLINGIERI, F., "Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi", en *Dir.Mar.*, fasc. I, 1992, pp. 3-29.

BERLINGIERI, F., "Responsabilità per danni da inquinamento marino – Progetto di Fondo Internazionale", en *Dir.Mar.*, 1970, pp. 561 y ss. y *D.M.F.*, 1971, pp. 58-62 y 757-764.

BERLINGIERI, F., "The Athens convention on the carriage of passengers and their luggage by sea and the European Parliament Regulation (EC) n. 392/2009", en *Dir. Mar.*, fasc. IV, 2011, pp. 1125-1140.

BERLINGIERI, F., "La disciplina uniforme dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità del campo marittimo", en *Dir.Mar.*, fascs. II-IV, abril-diciembre 2014, pp. 716-721.

BERLINGIERI, F., "Le contrat de croisière en droit italien et la responsabilité du transporteur en cas d'accident", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, p. 302, pp. 301-305.

BLANCO GIRALDO, F. L., "Autoseguro: régimen legal y contractual", en *Revista de derecho de los seguros privados*, núm. 3, mayo-junio 1999, pp. 7-23.

BLANCO-MORALES LIMONES, P.: "Comentario al art. 12 bis", en CALVO CARAVACA, A. (coord.), *Comentario al Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*, Universidad Carlos III- B.O.E., Madrid, 1995, pp. 247-266.

BLOODWORTH, S., "Death on the high seas: the demise of Tovalop and Cristal", en *Florida State University Journal of Land Use & Environmental Law*, vol. 132, 1998, 14 páginas.

BOCKEN, H., "Sistemas alternativos de indemnización en responsabilidad medioambiental", en *R.E.S.*, núm. 112, oct.-dic., 2002, pp. 507-556.

BOCKEN, H.: "Alternative alla responsabilità e all'assicurazione contro la responsabilità civile", en *Assicurazioni*, núm. 1, 2000, pp. 67-80.

BONASSIES, P., "Du Code des transports à la Convention d'Athènes: observations sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers. Cour de Cassation (Ch. Civile 1) 18 juin 2014", en *D.M.F.*, núm. 761, septiembre 2014, pp. 755-759.

BOULOC, B., "Rejets d'hydrocarbures: Réflexion sur la <preuve> de l'infraction et les <domages intérêts>. (à propos des affaires Nova Hollandia et Khaled)", en *D.M.F.*, núm. 657, marzo 2005, pp. 195-204.

BULLIMORE, T., "The third parties (rights against insurers) Act 2010; unanswered questions and rights of set-off", en *L.M.C.L.Q.*, 2012, pp. 382-392.

CALVO CARAVACA, A. L. y CARRASCOA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*, vol. I, Editorial Comares, Granada, 1999.

CALZADA CONDE, M. A., *El seguro voluntario de responsabilidad civil*, Montecorvo, Madrid, 1983.

CARRIL VÁZQUEZ, X., "El derecho a la atención médica y a la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006", en *Revista del Ministerio de trabajo e Inmigración*, núm. 82, 2009, pp. 383-393.

CARRIL VÁZQUEZ, X., "La Seguridad Social de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006", en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 36, 2014, pp. 249-261.

CARRO DEL CASTILLO, J. A., "La acción directa del perjudicado contra el asegurador", en VERDERA y TUELLS, E., (ed.), *Comentarios a la Ley del Contrato de Seguro*, vol. I, Colegio Universitario de Estudios Financieros, Madrid, 1982.

CELLE, P., "I profili assicurativi della responsabilita del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento 392/2009", en *Dir. Mar.*, fasc. III, 2012, pp. 766-778.

CHRISTOLODOU, D., "Protection & Indemnity Clubs and competition", en ANTAPASSIS, A., ATHNASSIOU, L. y ROSÆG, E. (Eds.), *Competition and regulation in shipping related industries*, Martinus Nijhoff Publishers, Holanda, 2009, pp. 317-336.

CLAVERO TERNERO, M. F., "Novedades recientes en el seguro P&I", en De Eizaguirre, J. M. (coord.), *IV Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, San Sebastián, 1997, pp. 151-209.

CLAVERO TERNERO, M. F., *Clubs de P&I*, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Madrid, 1993.

COGHLIN, T. G., "Protection & Indemnity Clubs", en *L.M.C.L.Q.*, 1984, pp. 403-416.

COGHLIN, T., "Shipowners' liabilities fifty years on", en *J.M.L.C.*, vol. 22, nº 3, 1991, pp. 415-421.

COHEN, L. G., "Claims arising under the TOVALOP agreement are met by a vessel's P&I insurers", en *J.M.L.C.*, 1987, pp. 526-527.

COHEN, M. M., "Restoring the Luster to the P&I Letter of Undertaking", en *J.M.L.C.*, vol. 42, núm. 2, abril 2011, pp. 255-274.

COMENALE PINTO, M.: *La responsabilità per inquinamento de idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, CEDAM, Padua, 1993.

COOPER, K., "The entry into force of the Nairobi Convention on Wreck Removal: is it a big deal?", en revista de *Ince&Co*, edición de 28 de enero de 2015 [en <http://www.incelaw.com>, consultada el 16 de febrero de 2016].

DANI, A., "L'assicurazione obbligatoria e gli orientamenti dell'IMO", en *Diritto dei trasporti*, 2012, pp. 647-658.

DE LA RUE, C. y ANDERSON, C. B., "The role of the P&I Clubs in marine pollution incidents", en *Tulane Law Review*, vol. 85, núms. 5 y 6, junio 2011, pp. 1257-1303.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, B., *La limitación de la responsabilidad por créditos marítimos*, Ministerio de Justicia, Madrid, 2007.

DELEBECQUE, P., "Action directe contre l'assureur responsabilité de l'armateur: la clause de compétence du contrat d'assurance est-elle opposable au demandeur", en *D.M.F.*, núm. 766, febrero de 2015, pp. 124-130.

DELEBECQUE, P., "La limitation de responsabilité et la plaisance: une application sans réserve", sobre la sentencia de la *Cour de Cassation* de 11 de diciembre de 2012, en *Dir. Mar.*, fasc. I, enero-marzo 2014, pp. 205-208.

DICKERSON, T. A., "The Cruise Passenger Rights and remedies 2014: the Costa Concordia disaster: one year later, many more incidents both on board megaships and during risky shore excursions", en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 38, verano 2014, núm. 2, pp. 515-581.

DROMGOOLE, S. y FORREST, C., "The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks", en *L.M.C.L.Q.*, 2011, pp. 92-122.

DU PONTAVICE, F., *La pollution des mers par les hydrocarbures (A propos de l'affaire du <Torrey Canyon>)*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, París, 1968.

FAURE, M. y WANG, H., "Financial caps for oil pollution damage: a historical mistake", en *Marine Policy*, núm. 32, 2008, pp. 592-606.

FERNÁNDEZ ROZAS, J. C. y SÁNCHEZ LORENZO, S.: *Curso de Derecho internacional privado*, 6ª ed., Civitas, Madrid, 1996.

FERRARINI, S., "L'assicurazione della charterers's liability", en *Assicurazioni*, julio-agosto 1988, fasc. 4, 1988, pp. 234-246.

FOTINOPOULOU, O., "La indemnización por daños y el accidente de trabajo marítimo", en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 31, 2012, pp. 117-134.

FOTINOPOULOU, O., "El Convenio de trabajo marítimo, 2006, de la OIT: Una jornada de debate", en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 36, 2014, pp. 228-247.

FP MARINE RISK, *P&I Review 2014-2015*, disponible en <http://www.fp-marine.com> [consultado el 15 de febrero de 2016].

Fundación MAPFRE, *Diccionario de seguros*, en <http://www.mapfre.com/>, [consultada el 15 de febrero de 2016].

GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de derecho de la navegación marítima*, 3ª ed., Barcelona-Madrid, 2006.

GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, 2012.

GAHLEN, S., "Jurisdiction, recognition and enforcement of judgements under the 1974 PAL for passengers claims, the 2002 Protocol and EU Regulation 392/2009", en *E.T.L.*, 2014, 1, pp. 13-23.

GANTEN, R., "Oil pollution liability. Amendments adopted to civil liability and fund Conventions", en *Oil & Petrochemical Pollution*, núm. 2, 1985, pp. 93-107.

GARCÍA PITA Y LASTRES, J. L., "El seguro de embarcaciones de recreo y la protección del asegurador/consumidor. [A propósito de la sentencia del Juzgado de Primera Instancia, núm. 8, de La Coruña, de 18 de abril de 1994]", en *C.d.C.*, septiembre de 1997, pp. 229-303.

GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., *El reaseguro marítimo, entre el Derecho español y el "Common Law"*, Aranzadi-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2011.



GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., *La limitación de la responsabilidad civil del naviero (Análisis sistemático del Derecho comparado y perspectivas de reforma del Derecho español)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria, 1996.

GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa. Del Código de Comercio, a la reforma del Derecho de la navegación marítima*, Aranzadi-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2009.

GARICK, J. A., "Crisis in the oil industry. Certificates of Financial Responsibility and the Oil Pollution Act of 1990", en *Marine Policy*, Julio, 1993, pp. 272-293.

GARNER, B. A. (ed.), *Black's law dictionary*, 10ª ed., Thomson-Rees, St. Paul, 2014.

GONZÁLEZ DE VEGA, J. R., *Análisis y prevención de la siniestralidad de las embarcaciones de recreo basado en los informes periciales marítimos*, tesis doctoral inédita, Universidad Rey Juan Carlos I, 2014, disponible en <http://www.tesisenred.net/handle/10803/132662> (consultada el 21 de febrero de 2016).

GÓNZÁLEZ HEVIA, R., "Los seguros de responsabilidad en el ámbito marítimo", en: SÁNCHEZ CALERO, F. (Dir.), *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, Musini, 1994, pp. 723-752.

GONZÁLEZ LEBRERO, R. A., "El contrato de arrendamiento de buque en la Ley de navegación marítima", en AA.VV., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo y Dyckinson S.L., Madrid, 2015, pp. 141-151.

GRELLET, L., "Le déséquilibre des moyens de preuve en matière de pollution par hydrocarbure", en *D.M.F.*, núm. 747, mayo 2013, pp. 437-445.

GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I, "War and terrorism P&I cover review by Club boards", en <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2012/215>, [consultada el 12 de septiembre de 2012].

GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I, *Annual Report 2011-2012*, disponible en <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2012/206> (consultado el 15 de febrero de 2016).

GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I, *Annual Report 2014-2015*, en <http://www.nepia.com/media/252021/IG-Annual-Review-201415.PDF> (consultado el 15 de febrero de 2016).

HARE, J., "Compulsory insurance – A look at the IMO Conventions", en *Beacon*, 2 (192), 2008, en [skuld.com](http://skuld.com) (consultada el 27 de julio de 2011).

HARE, J., "Maritime Labour Convention", en GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I, *Annual Report 2014-2015*, en <http://www.nepia.com/media/252021/IG-Annual-Review-201415.PDF> (consultado el 15 de febrero de 2016).

HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D., *Clubs P&I. Law and Practice*, 4ª edición. LLP, Londres, 2010.

HEMSWORTH, M., "Third parties rights against insurers reformed", en *L.M.C.L.Q.*, 2010, pp. 376-379.

HENRY, L., "Action en responsabilité contre le transporteur maritime de passagers pour dommage corporel", en *D.M.F.*, núm. 77, abril 2014, pp. 344-350.

HERNÁNDEZ ARRANZ, M., *La acción directa como instrumento de garantía*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2005.

HILL PRADOS, M. C., "Reflexiones en torno a la acción directa en el seguro voluntario de responsabilidad civil", en *Estudios de Derecho mercantil en Homenaje al Profesor Manuel Broseta Pont*, tomo II, Tirant lo Blanch, Valencia, 1995, pp. 1729-1758.

HILL PRADOS, M. C., "El seguro P&I en España. Especial referencia a las nuevas coberturas de fletadores y flete, demoras y defensa", en *A.D.M.*, vol. I, 1981, pp. 247-280.

HILL PRADOS, M. C., “El Proyecto de Ley General de Navegación Marítima”, en *R.E.S.*, núm. 131, 2007, pp. 329-346.

HILL PRADOS, M. C.: *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Bosch, Barcelona, 1992.

HILL PRADOS, M. C.: “Indemnity rule versus acción directa”, en *Estudios de Derecho mercantil en Homenaje al Prof. J. F. Duque*, vol. II, Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio científico-Caja Duero, Valladolid, 1998, pp. 1435-1451.

HOUDLETT, R.: “Direct action and Marine P&I Insurance”, en *J.M.L.C.*, núm. 3, vol. 3, 1971-1972, pp. 559-572.

HUNTER, L. A. W., “The Proposed International Compensation Fund For Oil Pollution Damage”, en *J.M.L.C.*, vol. 4, núm. 1, 1972, pp. 117-139.

INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY, *The 1997 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the 1997 Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage*, Viena, 2007.

JACOBSSON, M., “The International Compensation Regime 25 Years On”, en *The IOPC Funds’ 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents*, the IOPC Funds, Londres, 2003, pp. 13-24.

JACOBSSON, M.: “Le répartition des dommages de pollution marine et le rôle du FIPOL”, en *D.M.F.*, núm. 488, noviembre 1980, pp. 619-638.

JHIRAD, E. E., SANN, A. y CHASE, B., *Benedict on Admiralty, vol. 10, Cruise ships*, 7ª ed., Lexis Nexis, San Francisco, 2014

JIMÉNEZ BLANCO, P., “Acción directa y protección del perjudicado en el Reglamento Roma II”, en *R.E.S.*, núm. 140, pp. 741-765.

JIMÉNEZ BLANCO, P., *El contrato internacional a favor de tercero*, Universidad de Santiago de Compostela-De Conflictu, Santiago de Compostela, 2002.

JIMÉNEZ SOTO, I., "El seguro obligatorio en una embarcación de recreo", en SARMIENTO, P., *Guía jurídico-práctica de la navegación de recreo*, Editorial Juventud, Barcelona, 2001, pp. 153-162.

KIERN, L. I., "Liability, compensation, and financial responsibility under the Oil Pollution Act of 1990: a review of the second Decade", en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 36, invierno 2011, pp. 1-64.

KELLY, A. B., "Inquinamento e assicurazione", en *Assicurazioni*, fasc. 4-5, 1980, pp. 481-494.

LE BIHAN, M., "Action en responsabilité d'un croisiériste: responsabilité de plein droit de l'agence de voyage et de l'armateur", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, pp. 356-364.

LEGENDRE, "Projet de convention internationale sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures", en *D.M.F.*, núm. 243, marzo 1969, p. 131.

LEGENDRE, C., "Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures", en *D.M.F.*, núm. 262, octubre 1970, pp. 579-584.

LEGENDRE, C., "Le Conference de Tokyo du Comité Maritim Internationale", en *D.M.F.*, núm. 248, agosto 1969, pp. 453-456.

LEGH-JONES, N., BIRDS, J. y OWEN, D.: *MacGillivray on insurance law relating to other risks other than marine*, 10ª ed., Sweet & Maxwell, Londres, 2003.

LINAZA LA CALLE, J., "La acción directa en el seguro de protección e indemnización", en *La Ley*, núm. 5890, edición de 11 de noviembre de 2003, 13 páginas.

LITTLE, G. y HAMILTON, J., "Compensation for catastrophic oil spills: a transatlantic comparison", en *L.M.L.C.Q.*, 1997, pp. 391-405.

LITTLE, G., "The Hazardous and Noxious Substances Convention: a new horizon in the regulation of marine pollution", en *L.M.C.L.Q.*, parte 4, 1998, pp. 554-567.

LÓPEZ DE GONZALO, M., "La responsabilidad del vettore marittimo di persone al Codice della Navigazione al Regolamento 392/2009", en *Dir.Mar.*, fasc. III, 2012, pp. 756-765.

LÓPEZ QUIROGA, J., "La responsabilidad civil por contaminación en la Ley de navegación marítima", en AA.VV., *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Dyckinson y Asociación Española de Derecho Marítimo, Madrid, 2015, pp. 339-355.

LOPUSKI, J., "La responsabilité pour le dommage dans le domaine maritime, les lignes principales de l'évolution", en *D.M.F.*, núm. 259, julio 1970.

MACQUEEN, J., "West of England P&I club in steam safety call", en *Lloyd's List*, edición de 10 de junio de 2011, p. 2.

MANCA, P., *Commento alle Convenzioni internazionali marittime*, vol. 1, Giuffrè Editore, Milán, 1974.

MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern maritime law, vol. 2. Managing risks and liabilities*, 3ª ed., Informa law from Routledge, Oxon/Nueva York, 2013.

MARESCA, G., "L'esercizio armatoriale della navigazione atomica e le assicurazioni marittime nucleari", en *Assicurazioni*, 1977, pp. 76-105.

MARTÍN OSANTE, J. M., "La limitación de la responsabilidad", en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 595-626.

MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, N., "El Convenio combustibles y la limitación de responsabilidad", en GARCÍA PITA, J. L. (Dir.) y QUINTANS, M. R. y DIAZ DE LA ROSA, A., *Estudios de Derecho marítimo*, Gobierno de España – Ministerio de Ciencia e Innovación, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2012, pp. 839-861.

MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, N., “Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (la importancia del reglamento CE 392/2009)”, en *A.D.M.*, vol. XXIX, 2012, pp. 173-193.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “Comentarios al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños por el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Londres, 3 de mayo de 1996)”, en *A.D.M.*, vol. XV, 1998, pp. 69-117.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “La responsabilidad civil por contaminación”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Barcelona-Madrid-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 565-593.

MEDINA CRESPO, M., *Reclamación por lesiones en el seguro obligatorio de viajeros*, Bosch, Barcelona, 2012.

MENSAH, T.: “The IOPC Funds. How it all started”, en *The IOPC Funds’ 25 years of compensating victims of oil pollution incidents*, IOPC, Londres, 2003.

MESTRE, A., “El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo”, en *A.D.M.*, vol. XIX, 2002, pp. 247-264.

MICHEL, K., *War, terror and carriage by sea*, Lloyd’s of London Press, Londres-Singapur, 2004.

MILLER, N. y PALAS, R., “War terrorism and associated perils in marine insurance”, en MARANGOS, H.L (ed.), *War risks and terrorism*, The Insurance Institute of London, Londres, 2007, pp. 87-104.

MIRABEL, S., “Plaisance et limitation de responsabilité”, en relación a la sentencia de la *Cour de Cassation* de 9 de octubre de 2014 (*Pti Jules*), en *D.M.F.*, núm. 766, febrero 2015, pp. 164-170.

MULRENAN, J., “Clubs to discuss new EU cruise rules”, en *Tradewinds*, edición de 16 de septiembre de 2011.

NESTEROWICZ, M. A., "An economic analysis of compensation for oil pollution damage: recent developments in respect of international oil pollution compensation funds", en *J.M.L.C.*, vol. 37, núm. 4, octubre 2006, pp. 559-566.

NICHOLS, J.: "Admissibility of claims: development of the IOPF Funds policy", en *The IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents*, FIDAC, Londres, 2003.

OCDE, *The removal of insurance from substandard shipping*, Junio 2004, disponible en <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/32144381.pdf>, (consultado el 15 de febrero de 2016).

OLAVARRÍA IGLESIA, J., "La exención por categorías de la prohibición de prácticas colusorias en el sector del seguro: el nuevo reglamento de la Comisión Europea", en *R.E.S.*, núm. 145, enero-marzo 2011, pp. 29-62.

OLIVENCIA, M.: "El seguro de responsabilidad civil y la protección de la víctima. En especial, en los daños causados por la gran empresa: la acción directa y las excepciones oponibles", en SÁNCHEZ CALERO, F. (dir.), *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad civil en la gran empresa*, Musini, 1994, pp. 187-210.

OLMEDO PERALTA, E., "New requirements and risk distribution fo the liability of carriers of passengers by sea in the even of accidents under Regulation (EC) no. 392/2009", en *E.T.L.*, 2014, pp. 247-270.

OSLER, D., "Up to 45% of watchkeepers sleep while on duty", en *Lloyd's List*, edición de 1 de febrero de 2012, p. 2

PAVELEK, E., "Seguros obligatorios y obligación de asegurarse", en *R.E.S.*, núm. 106, 2001, pp. 235-276.

PAYET, E. y GALOBART, I., "Navegante: ¿Qué cubre tu seguro?", en *Skipper*, núm. 393, agosto 2015, p. 123.

PEDROZO, R. A. F., "Transport of nuclear Cargoes by Sea" (1997), vol. 28, núm. 2, en *J.M.L.C.*, pp. 207-236.

PERRELLA, C., “Convención de Atenas y Reglamento CE 392/2009. Algunas cuestiones abiertas en materia de resarcimiento de daño a la persona”, en *Dir.Mar.*, fasc. III, 2012, pp. 812-821.

PETIT LAVALL, M. V., “El contrato de arrendamiento de buque”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Barcelona-Madrid-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 275-294.

PFENNINGSTORF, W., “L’assicurazione responsabilità civile danni da inquinamento. Considerazioni politiche per gli assicuratori”, en *Assicurazioni*, núm. 1, 1991, pp. 48-69.

PFENNINGSTORF, W., “L’assicurazione dei rischi ambientali negli Stati Uniti: recenti sviluppi”, en *Assicurazioni*, 1982, núm. 6, pp. 513-543.

PIRAS, M., “International recent developments: European Union – Maritime Passenger Transport”, en *Tulane Maritime Law Review*, verano, n. 2, 2012, pp. 627-639.

PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2009.

PULIDO BEGINES, J. L., *Curso de Derecho de la navegación*, Tecnos, Madrid, 2015.

PULIDO BEGINES, J. L., “Cruise ships contracts: transport or package tour”, en *Diritto dei trasporti*, núm. 2, 2013, pp. 369-390.

REIG FABREGAT, Q.: “La aplicación de la LCS 50/1980 al seguro marítimo en la sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1997”, en *A.D.M.*, vol. XVI, 1999, pp. 451-464.

REMOND-GOUILLOUD, M., “Marées noires: les Etats-Unis à l’assaut (l’Oil Pollution Act 1990)”, en *D.M.F.*, núm. 506, junio 1991, pp. 349-350.

REMOND-GOUILLOUD, M.: “Quel avenir pour les Conventions de Bruxelles sur l’indemnisation des marées noires”, en *D.M.F.*, núm. 527, mayo 1993, pp. 260-277.



REST, A. y LEINEMANN, R., "La catastrofe ambientale davanti all'Alaska (chi paga il conto per il flagello petrolifero dell'Exxon Valdez)", en *Assicurazioni*, 6, 1990, 683-715.

RODIÈRE, R.: *Droit maritime. Assurances et ventes maritimes*, Dalloz, París, 1983.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., "El aseguramiento de la responsabilidad civil en el art. 78 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante", en *R.E.S.*, vols. 73 y 74, 1993, pp. 59-65.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., *Derecho de la navegación. Los seguros marítimos y aéreos*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona, 2003.

RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación de indemnizar del propietario del buque tanque*, Tirant lo Blanc, Valencia, 2003.

RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., "Alcance de la canalización de la responsabilidad y de los daños ambientales en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos: CLC/92", en GARCÍA-PITA, J. L. (Dir.), QUINTANS, M. R. y DÍAZ DE LA ROSA, A. (Coords.), *Estudios de Derecho marítimo*, Gobierno de España – Ministerio de Ciencia e Innovación y Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2012, pp. 911-931.

ROGERS, N. C. y AHERN, J. R., *A Guide to marine hull insurance claims*, Richard Hoggs Limited, Londres, 1989.

RØSÆG, E., "Compulsory maritime insurance" (2000) no. 258 *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2000*, Marlus (<http://www.jus.uio.no/nifs>) (consultado el 20 de febrero de 2016), 21 páginas.

RØSÆG, E., "Passenger liabilities and insurance: terrorism and war risks", en THOMAS, R.D., *Liability regimes in contemporary maritime law*, Informa, Londres, 2007, pp. 207-230.

RØSÆG, E., "The rebirth of the HNS Convention", en *Scritti in Onore di Francesco Berlingieri*, vol. II, en *Dir. Mar.*, 2010, pp. 852-860.

ROSE, F. D., *Marine Insurance: Law and Practice*, 2ª ed., Lloyd's of London Press, Londres, 2012.

RUIZ LIMA, B. y MATA GARRIDO, V., "El seguro de responsabilidad civil en la Ley de navegación marítima", en AA.VV., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo y Dykinson S.L., Madrid, 2015, pp. 397-413.

RUIZ SOROA, J. M., "Contrato de seguro marítimo. Disposiciones generales y especiales referidas al seguro de buque, mercancías y responsabilidad", en ARROYO, I. (Dir.), *Asociación Española de Derecho Marítimo. Jornadas sobre la propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, Madrid, 1 y 2 de junio de 2005*, Thomson-Civitas, Madrid, 2006, pp. 217-242.

RUIZ SOROA, J. M., ARRANZ DE DIEGO, A. y ZABALETA, S., *Manual de derecho del seguro marítimo*, Escuela de Administración Pública del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1993.

RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de accidentes de la navegación*, Escuela de Administración Marítima, Vitoria, 1992.

SAM-LEFEBVRE, A., "Le gigantisme naval à l'épreuve de la sécurité dans le transport maritime de passagers", en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, pp. 338-344.

SÁNCHEZ CALERO, F. y TAPIA HERMIDA, A. J., "El contrato de seguro marítimo en la Ley de navegación marítima", en *R.D.M.*, nº 295, 2015, pp. 143-171.

SÁNCHEZ CALERO, F., "Comentario al art. 76", en SÁNCHEZ CALERO, F. (Dir.), *Ley del contrato de seguro: Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, 3ª ed., Aranzadi, Pamplona, 2005, pp. 1388-1447.

SÁNCHEZ FERRAGUT, J., "La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 60//1999, de 16 de abril", en *R.E.S.*, núm. 98, abril-junio 1998, pp. 355-367.

SASSOON, D. M., "Sugli aspetti assicurativi della recente Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni da inquinamento da petrolio", en *Assicurazioni*, fasc. 1, 1971, pp. 56-60.

SCAPEL, C., "Le droit positif de la croisière maritime en France", en D.M.F., núm. 735, abril 2012, pp. 306-313.

SHAW, R., "Hazardous and noxious substances – is the end in sight? Proposed Protocol to the HNS Convention 1996", 2009, *L.M.C.L.Q.*, pp. 279-284.

SHAW, R., "The 1996 HNS Convention – An impossible dream", en *Scritti in Onore di Francesco Berlingieri*, vol. II, en *Dir. Mar.*, 2010, pp. 906-912.

SHEPPARD, S. M. (ed), *The Wolters Kluwer Bouvier law dictionary*, Wolters/Kluwer, Nueva York, 2011.

SIERRA NOGUERO, E., "La relevancia de las sociedades de clasificación en la seguridad marítima", en *Derecho de los Negocios*, núm. 169, octubre 2004, pp. 5-14.

SIERRA NOGUERO, E., "Consideraciones sobre la acción directa frente al club de protección e indemnización en España", en *A.D.M.*, vol. XXI, 2003, pp. 373-405.

SIERRA NOGUERO, E., "El contrato de arrendamiento de buque", en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley general de la navegación marítima*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, pp. 289-322.

SIERRA NOGUERO, E., "El Convenio y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y de las plataformas fijas de 1988 y sus Protocolos de 2005 (Tratados SUA)", GARCÍA-PITA, J. L. (Dir.), QUINTANS, M. R. y DÍAZ DE LA ROSA, A. (Coords.), *Estudios de Derecho marítimo*, Gobierno de España – Ministerio de Ciencia e Innovación y Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2012, pp. 933-949.

SIERRA NOGUERO, E., "Los seguros marítimos de responsabilidad civil", en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación*

*marítima*, Marcial Pons, Barcelona-Madrid-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 697-722.

SIERRA NOGUERO, E., “El seguro obligatorio de responsabilidad civil del propietario de buque (Real Decreto 1616/2011), en *R.E.S.*, núm. 152, 2012, pp. 343-386.

SIERRA NOGUERO, E., “Compulsory liability insurance against claims arising from the operation of a vessel”, en *The J.B.L.*, fasc. 7, 2011, pp. 682-698.

SIERRA NOGUERO, E., “El Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización”, en: PETIT, M. V., MARTÍNEZ SANZ, F. y RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.), *La nueva ordenación del mercado del transporte*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-Sao Paulo, 2013, pp. 789-807.

SIERRA NOGUERO, E., “La cesión del derecho de crédito sobre la indemnización de seguro al perjudicado en derecho británico”, en *R.E.S.*, núm. 119, julio-septiembre 2004, pp. 327-363.

SKULD, *An introduction to P&I insurance for mariners*, disponible en [http://www.fd.unl.pt/docentes\\_docs/ma/wks\\_MA\\_16683.pdf](http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_16683.pdf) (consultado el 14 de febrero de 2016).

SOTO ABELEDO, F.: “Las fuentes del contrato de seguro marítimo”, en *A.D.M.*, vol. XIII, 1996, pp. 307-355.

SOYER, B., “Sundry considerations on the draft Protocol to the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by Sea 1974”, en *J.M.L.C.*, vol. 33, n. 4, 2002, pp. 519-541.

STOLFI, M., “Le assicurazioni obbligatorie di responsabilità civile”, en *Assicurazioni*, 1969, núm. 6, pp. 539-551.

TASSY, H., “Application du principe de responsabilité pour faute prouvée du transporteur maritime de passagers. Cour d’Appel d’Aix-en-Provence (10<sup>a</sup> Ch.) – 2 novembre 2012”, en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, pp. 368-373.

TILLEY, M., "Protection and indemnity club rules and direct actions by third parties", en *J.M.L.C.*, vol. 17, fasc. 3, 1986, pp. 427-443.

TIRADO SUÁREZ, F. J., "Seminario internacional sobre seguros marítimos", en *R.E.S.*, núm. 24, 1980, pp. 477 y ss.

TSIMPLIS, M. N., "The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?", en *L.M.C.L.Q.* núm. 1, 2005, pp. 83-100.

TULLIO, L., "Responsabilità civile e diritto della navigazione", en *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, en *Dir. Mar.*, vol. II, 2010, pp. 1076-1096.

ULFBECK, V., "Direct actions against the insurer in a maritime setting: the European perspective", en *L.M.C.L.Q.*, 2011, pp. 293-306.

UNCTAD, *Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo*, Naciones Unidas, Nueva York, 1982.

UK P&I CLUB, *Leadership in action. Review of the year 2015*, en <http://www.ukpandi.com> (consultado el 15 de febrero de 2016).

UK P&I CLUB, "What are the key charterers' risks?", en [http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/Newsletters/Charterers.pdf](http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Newsletters/Charterers.pdf) (consultada el 15 de febrero de 2016).

URÍA, R.: *El seguro marítimo*, Barcelona, Bosch, 1940.

VARA PARRA, J. J., *El contrato de reaseguro en Derecho internacional privado*, Universidad de Extremadura, Cáceres, 2003.

VINCENZINI, E., "Profili assicurativi della responsabilità civile per inquinamento da idrocarburi nella legislazione internazionale uniforme", en *Dir.Mar.*, fasc. IV, 1993, pp. 978-992.

VOLPE PUTZOLU, G., "Inquinamento e assicurazione, con particolare riguardo alla assicurazione della responsabilità civile", en *Assicurazioni*, núm. 2, 1978, pp. 183-212.

WEISS, J. A., "Maritime disasters through the ages", en *J.M.L.C.*, vol. 32, abril 2002, pp. 215-240.

WILLIS, *Protection & Indemnity Market Review 2011-2012*, disponible en <http://www.willis.com/> (consultado el 15 de febrero de 2016).

WISWALL, F. L., "Hazardous waste, dumping convention and liability", en DE LA RUE, C. M. (ed.), *Liability for damage to the marine environment*, LLP, Londres, 1993, pp.184-201.

WU, C., "Liability and Compensation for Bunker Pollution", en *J.M.L.C.*, vol. 33, núm. 5, 2002.

ZHU, L. "Can the Bunkers Convention ensure adequate compensation for pollution victims", en *J.M.L.C.*, vol. 40, núm. 2, abril 2009, pp. 203-219.

ZHU, L., *Compulsory insurance and compensation for bunker oil pollution damage*, Springer, Berlin-Heidelberg-New York, 2007.

ZUBIRI DE SALINAS, M., *La responsabilidad civil del transportista en el contrato de pasaje marítimo*, Bosch, Barcelona, 1995.

ZUBIRI DE SALINAS, M., "La responsabilidad del transportista de personas en los reglamentos comunitarios relativos al transporte aéreo, ferroviario y marítimo", en *R.D.T.*, núm. 4, 2010, pp. 67-100.

ZUBIRI DE SALINAS, M., "Los contratos de pasaje, remolque y arrendamiento náutico", en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M., *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Barcelona-Madrid-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 401-424.

## LEGISLACIÓN

### *España*

Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima.

Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre la emisión del certificado de seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente.

Texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Orden de la Consellería del Mar de 28 de abril de 2011, por la que se establecen límites cuantitativos en los seguros de daños a terceros que se suscriban para embarcaciones dedicadas a la pesca profesional, marisqueo y acuicultura.

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.

Orden ARM/1783/2011, de 22 de junio, establece el orden de prioridad y el calendario para la aprobación de las órdenes ministeriales a partir de las cuales será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria, previstas en la disposición final 4ª de la Ley de responsabilidad medioambiental.

Orden Conselleria del Mar de 16 de junio de 2011, por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas para el fomento de la contratación de un seguro en el ejercicio de las actividades de pesca, marisqueo y acuicultura.

Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radioactivos.

Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, que regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques.

Decreto 11/2009, de 8 de enero, que aprueba el Reglamento de la Ley 9/2007, de 13 de junio, de subvenciones de Galicia.

Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, dicta normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques.

Ley 11/2008, de 3 de diciembre, de pesca de Galicia.

Ley 9/2007, de 13 de junio, de subvenciones de Galicia.

Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley general de defensa de los consumidores y usuarios.

Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental.

Texto refundido de la Ley general de defensa de los consumidores y usuarios, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones.

Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

Texto Refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre.

Texto Refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre.

Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, modificado por el Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, dicta normas para la ejecución del Convenio internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas por hidrocarburos.



Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones.

Texto Refundido de la Ley de aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.

Ley 1/2000, de 7 de enero, de enjuiciamiento civil.

Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, aprueba el reglamento de seguro de responsabilidad civil obligatorio para embarcaciones de recreo o deportivas.

Ley orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, Código Penal.

Ley 21/1995, de 6 de julio, de viajes combinados (derogada).

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (derogada).

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 de la vida y de actualización de la legislación en seguros privados.

Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, regula el tráfico en aguas españolas de embarcaciones de alta velocidad.

Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, que aprueba el reglamento del seguro obligatorio de viajeros.

Ley orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

Ley 1/1983, de 22 de febrero, de normas reguladoras de la Xunta y de su Presidente.

Ley orgánica 1/1981, de 6 de abril. Estatuto de Autonomía de Galicia.

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro.

Constitución española de 1978.

Orden Ministerial de 24 de febrero de 1977, dictada en ejecución del CRC 1969 (derogada).

Orden Ministerial de 4 de marzo de 1976, dictada en ejecución del CRC 1969 (derogada).

Decreto 2177/1967, de 22 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre Cobertura de Riesgos Nucleares (derogado).

Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear.

Ley 60/1962, sobre hallazgos, remolques y salvamentos en el mar (derogada).

Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea.

Real Decreto de 24 de julio de 1889. Código Civil.

Real Decreto de 22 de agosto de 1885. Código de Comercio.

### ***Derecho comunitario***

Reglamento (UE) nº 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 (*Bruselas I bis*).

Reglamento (UE) 267/2010 de la Comisión, de 24 de marzo de 2010. Aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de seguros.

Directiva 2009/20/CE, de 23 de abril. Seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo.

Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

Reglamento (CE) 593/2008, de 17 de junio, de ley aplicable a las obligaciones contractuales (*Roma I*).

Reglamento CE 800/2008, declara determinadas categorías de ayuda compatibles con el Mercado Común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (derogado).

Reglamento CE 875/2007, de la Comisión, de 24 de julio, relativo a la aplicación de los arts. 87 y 88 del Tratado a las ayudas *de minimis* en el sector pesquero.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, consolidado según Tratado de Lisboa, de 2007.

Reglamento CE 864/2007, de 11 de julio, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (*Roma II*).

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.

Reglamento CE 358/2003, de 27 de febrero, de aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de seguros (derogado).

Reglamento (UE) 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea.

Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

Decisión del Consejo de la Unión Europea de 18 de noviembre 2002, que autoriza a los Estados miembros, en interés de la Comunidad, a ratificar o adherirse al Convenio internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP).

Decisión del Consejo de la Unión Europea de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la Unión Europea al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974, en relación con lo dispuesto en sus artículos 10 y 11.

Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la Unión Europea al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974, a excepción de sus artículos 10 y 11.

Directiva 2009/45/CE, de 6 de mayo, Reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (Versión refundida).

Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (*Bruselas I*) (derogado).

Decisión de la Comisión de las Comunidades Europeas, de 12 de abril de 1999, en relación con un procedimiento con arreglo a los arts. 85 y 86 TCE y los artículos 53 y 54 del Acuerdo EEE y los acuerdos "*International Group Agreement*" y "*Pooling Agreement*" del Grupo Internacional de Clubes P&I.

Directiva 98/18/CE, de 17 de marzo, Reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (derogada).

Reglamento (CE) 3932/92, de 21 de diciembre, de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de los seguros (derogado).

Decisión de la Comisión de las Comunidades Europeas, de 16 de diciembre de 1985, sobre la aplicación del art. 85 TCE a los clubes P&I.

Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, de 25 de marzo de 1957.

### ***Convenios internacionales***

Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización en daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNP o, en inglés, *HNS Convention*) y su Protocolo de 2010 (no en vigor).

Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006.

Protocolo de constitución de un fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 2003.

Protocolo de 2002 al Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974 (Convenio de Atenas 2002).

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques de 2001 (Convenio Bunkers 2001).

Convenio de 1976 sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos y su Protocolo de 1996 (Convenio LLMC 1976/1996).

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1992 (Convenio CRC 1992).

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 (Convenio Fondo 1992).

Convenio internacional de salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989.

Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 10 de diciembre de 1982 (CONVEMAR).

Convenio internacional de seguridad de la vida humana en el mar de 1974 y su Protocolo de 1988 (Convenio SOLAS),

Convenio y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y de las plataformas fijas de 1988 y sus Protocolos de 2005 (Convenio y Protocolo SUA).

Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 13 de diciembre de 1974, modificado por Protocolo de 2002 (Convenio de Atenas 2002).

Convenio internacional sobre responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de sustancias nucleares, de 17 de diciembre de 1971.

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 (Convenio CRC 1969).

Convenio relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por hidrocarburos de 1969 (Convenio *Intervention*).

Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil de 27 de septiembre de 1968 (Convenio de Bruselas).

Convenio sobre responsabilidad civil por daños nucleares de 1963 (Convenio de Viena).

Convenio de Bruselas sobre responsabilidad de los propietarios de buques nucleares de 1962 (no en vigor).

Convenio sobre la responsabilidad civil en la esfera de la energía nuclear de 1960 (Convenio de París), completado por el Convenio de Bruselas de 1963 (Convenio de Bruselas).

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 25 de agosto de 1924, según modificaciones de Protocolos de 1968 y 1979 (Reglas de La Haya-Visby).

### **Estados Unidos de Norteamérica**

*Oil Pollution Act 1990.*

### **Francia**

*Code des assurances.*

### **Italia**

Decreto Legislativo de 28 de junio de 2012, núm. 111, *attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norma sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.*

### **Reino Unido**

*The Insurance Act 2015.*

*Third parties (rights against insurers) Act 1930.*

*Marine Insurance Act 1906.*

## **JURISPRUDENCIA**

***Tribunal Supremo español (si no se indica otra cosa, se refiere a la Sala de lo Civil)***

STS, Sala de lo Penal, 14 de enero de 2016 (*Cendoj 28079120012016100001*).

STS 6 de mayo de 2015 (*RJ\2015\2234*).

STS 17 de abril de 2015 (*Cendoj 28079110012015100189*).

ATS 15 de abril de 2015 (*JUR\2015\118651*)

STS 12 de marzo de 2013 (*RJ\2013\2418*).

STS, Sala de lo Contencioso, de 8 de marzo de 2012. (Cendoj28079130052012100157).

STS, Sala de lo Contencioso, de 15 de febrero de 2012. (Cendoj28079130052013100044).

STS, 16 de diciembre de 2011(*RJ\2012\296*).

STS 23 de mayo de 2011 (*RJ\2011\3984*).

STS 14 de marzo de 2011 (*RJ\2011\2771*).

STS 30 de septiembre de 2010 (*RJ\2010\7301*).

STS 17 de mayo de 2010 (*RJ\2010\3702*).

ATS, Sala de lo Social, 17 diciembre 2009 (*JUR 2010/49683*).

STS 21 de mayo de 2009 (*RJ\2009\3030*).

STS 20 de abril de 2009 (*RJ 2009/3340*).

*STS, Pleno de la Sala de lo Civil, 12 enero 2009 (R.A.J. 1743).*

STS 3 julio 2003 (*R.A.J. 4324/2003*).

STS 14 de marzo de 2003 (*R.A.J. 3645*).

STS 6 de febrero de 2003 (*R.A.J. 850*).

STS 25 de abril de 2002 (*R.A.J. 6418*).

STS, Sala de lo Penal, 8 de abril de 2002 (*R.A.J. 5093*).



STS 17 de mayo de 2001 (R.A.J. 6222).

STS 26 de abril de 2001 (R.A.J. 6890).

STS 18 de diciembre de 1998 (R.A.J. 9619).

STS 28 de enero de 1998 (RJ\1998\118).

STS 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997\8773).

STS 3 de octubre de 1997 (R.A.J. 7612).

STS 1 de abril de 1996 (R.A.J. 2875).

STS 30 de diciembre de 1995 (R.A.J. 9663).

STS 13 de octubre de 1993 (R.A.J. 7514).

STS 4 de marzo de 1993 (R.A.J. 1670).

STS 31 de diciembre de 1992 (R.A.J. 10663).

STS 30 de octubre de 1992 (R.A.J. 10566).

STS 13 de mayo de 1992 (R.A.J. 3921).

STS 2 de diciembre de 1991 (R.A.J. 8901).

STS 15 de noviembre de 1991 (R.A.J. 8118).

STS 13 de junio de 1991 (R.A.J. 4452).

STS 18 de junio de 1990 (R.A.J. 4855).

STS 22 de abril de 1991 (R.A.J. 3018).

STS 5 de julio de 1989 (R.A.J. 5297).

STS 26 de mayo de 1989 (R.A.J. 3891).

STS 4 de mayo de 1989 (R.A.J. 3587).

STS 15 de noviembre de 1986 (R.A.J. 6435).

STS 26 de octubre de 1984 (R.A.J. 5070).

STS 28 de marzo de 1983 (R.A.J. 1647).

STS 30 de junio de 1977 (R.A.J. 3056).

STS 26 de marzo de 1977 (R.A.J. 1354).

STS 14 de octubre de 1969 (R.A.J. 4706).

STS 18 de diciembre de 1967 (R.A.J. 787).

STS 4 de noviembre de 1932 (R.A.J. 1264).

STS 23 de junio de 1930 (R.A.J. 1032).

***Otros Tribunales y Juzgados españoles (si no se indica lo contrario, se refiere a Salas o Secciones de lo Civil)***

SAP Madrid 29 de junio de 2015 (JUR\2015\200301).

SAP Murcia 2 de junio de 2015 (JUR\2015\163646).

SAP Madrid 29 de abril de 2014 (La Ley 62088/2014).

SJPI, núm. 2, de Benidorm, 28 de marzo de 2014 (La Ley 237567).

SAP Las Palmas de Gran Canaria 5 de marzo de 2014 (Cendoj 35016370042014100147).

SAP Las Palmas de Gran Canaria 5 de febrero de 2014 (JUR\2014\104137).

STSJ Canarias de Las Palmas de Gran Canaria, Sala de lo Social, 5 de diciembre de 2013 (La Ley 266195).

SAP Pontevedra 25 de noviembre de 2013 (JUR\2013\369781).

SAP Murcia 30 de octubre de 2013 (JUR\2013\374486).

SAP Barcelona 30 de octubre de 2013 (JUR\2013\381427).

SAP Córdoba 4 de septiembre de 2013 (AC 2013\2251).

SAP Santa Cruz de Tenerife 10 de mayo de 2013 (La Ley 149576).

STSJ Galicia, Sala de lo Social, 30 de enero de 2013 (JUR 2013/100867).

SAP Madrid 28 de diciembre de 2012 (La Ley 228757/2012).

STSJ Galicia, Sala de lo Social, 17 de septiembre de 2012  
(Cendoj 150300340012012104824).

STSJ Galicia, Sala de lo Social, 20 de julio de 2012 (AS 2012/1983).

SAP Madrid de 21 de junio de 2012 (La Ley 113106/2012).

STSJ Galicia, Sala de lo Social, 12 de marzo de 2012 (JUR \2012\117552).

SAP Las Palmas 14 de febrero de 2012 (APR\2012\440).

SAP Tenerife 15 de noviembre de 2011 (JUR 2012\82025).

SAP Madrid 12 de noviembre de 2011 (La Ley 2012649/2001).

SJ Mercantil nº 1 Las Palmas de Gran Canaria 17 febrero 2011 (*JUR 2011/53849*).

SAP Las Palmas 18 de junio de 2009 (*JUR 2009\352815*).

SAP Vizcaya 28 de enero de 2009 (*La Ley 132140/2009*).

STSJ Galicia, Sala de lo Social, 21 de noviembre de 2008 (*Cendoj 15030340012008103980*).

SAP Murcia 16 de julio de 2008 (*JUR\2008\353782*).

SAP Guipúzcoa 13 de noviembre de 2007 (*JUR\2008\30763*).

SAP Las Palmas de Gran Canaria 8 de noviembre de 2007 (*JUR 2008\67191*).

SAP A Coruña 29 de junio de 2007 (*JUR 2007/309496*).

SAP Pontevedra 5 de octubre de 2007 (*JUR\2009\265198*).

SAP Málaga 13 de febrero de 2007 (*JUR\2007\175638*).

SAP Murcia 4 de diciembre de 2006 (*JUR\2007\23420*).

STSJ Canarias de Las Palmas de Gran Canaria, Sala de lo Social, de 28 de septiembre de 2006 (*La Ley 152143/2006*).

SAP Cantabria 7 de marzo de 2006 (*JUR\2007\114221*).

SAP Islas Baleares 12 diciembre 2005 (*JUR 2008/71165*).

SAP Madrid 18 de octubre de 2005 (*La Ley 2062/2005*).

SAP La Coruña 6 de octubre de 2005 (*Cendoj 15030370032005100451*).

SAP Vizcaya 22 de julio de 2005 (*JUR 2012/118709*).

SAP Huelva de 22 de octubre de 2004 (*JUR\2005\53524*).

SAP Guipúzcoa de 8 de octubre de 2004 (*JUR\2005\8499*).

STSJ Galicia, Sala de lo Social, 16 de julio de 2004 (*JUR\2004\256501*).

SJ núm. 8 de Primera Instancia de Vizcaya 23 de febrero de 2004 (*AC 2004/109*).

AJ núm. 5 de Primera Instancia de Vizcaya, de 14 de febrero de 2004 (*AC 2004/823*).

SAP Islas Baleares 16 de octubre de 2003 (*AC\2004\421*).

*SAP Málaga 8 de julio de 2003 (JUR 2003/225920).*

SAP Sevilla 18 de noviembre de 2002 (*JUR 2003/147225*).

SAP Islas Baleares 17 de junio de 2002 (*JUR\2002\211777*).

SAP Madrid 5 de marzo de 2002 (*JUR 2003/40891*).

SAP Málaga 31 de octubre de 2000 (*JUR\2001\28041*).

SAP Córdoba 28 de junio de 2000 (*AC\2000\3355*).

SAP Pontevedra 1 de junio de 2000 (*Cendaj 360383670022000100320*).

SAP Castellón 12 de enero de 2000 (*AC 2000/31*).

SAP Tarragona 24 de febrero de 1999 (*AC 4528*).

### ***Jurisprudencia inglesa***

“Kairos Shipping Ltd. and another v. Enka & Co LLC and others”, [2014] EWCA Civ 217 (en *westlaw international*).

“London Steam Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd v Spain (The Prestige)” 2013 WL 5338209. Queen’s Bench Division (Commercial Court) (en *west-law international*).

“Dolphin Maritime & Aviation Services Ltd v Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club)”, (2009) *EWHC* 716 (Comm), 460, Queen Bench Division (en *west-law international*).

“Metval Ltd. & Anor v. Monsanto International SARL & Ors”, de la Queen’s Bench Division (Admiralty Court), de 9 de diciembre de 2008 [2008] 2. C.L.C. 944 (en *west-law international*).

“Firma C. Trade S.A. v. Newcastle Protection and Indemnity Association” (The Fanti) y “Socony Mobil Oil Co. Inc. v. West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (London Ltd.)” (The Padre Island) *L.L.R.*, vol. 2, pp. 191 y ss., de 14 de junio de 1990 (en *westlaw international*).

“Normid Housing Assoc. v. Ralphs” (1989) 1 *Lloyd’s Rep.*, p. 265 y “Jackson v. Greenfield” (1998) *B.P.I.R.*, p. 699 (en *westlaw international*).

“Post Office v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.” (1967) 1 *All. ER.* 577 (en *westlaw international*).

### ***Jurisprudencia italiana***

*Corte di Cassazione* 16 de enero de 2013, en *Dir.Mar.*, fasc. II, abril-junio 2013, pp. 454 y ss.

*Tribunale di Napoli* 7 de enero de 2011, en *Dir.Mar.*, fasc. IV, octubre-diciembre 2013, pp. 887 y ss.

### ***Jurisprudencia francesa***

*Cour de Cassation* 22 de septiembre de 2015 (en *Legifrance*).

*Cour de Cassation* 18 de junio de 2014 (en *Legifrance*).

*Cour d'Appel* de Burdeos 13 de enero de 2014, en *D.M.F.*, núm. 757, abril 2014, pp. 344-350.

*Cour d'Appel* de Poitiers 7 de noviembre de 2014 (en *D.M.F.*, núm. 766, 2015).

*Cour d'Appel* de Rennes 10 de enero de 2013, en *D.M.F.*, núm. 747, mayo 2013, pp. 437-445.

*Cour de Cassation* 11 de diciembre de 2012 (en *Legifrance*).

*Cour d'Appel* d'Aix-en-Provence 2 de noviembre de 2012, en *D.M.F.*, núm. 735, abril 2012, pp. 368-373.

*Cour de Cassation, Chambre Criminelle*, de 25 de septiembre de 2012, en *Dir.Mar.*, fasc. IV, octubre-diciembre 2012, pp. 1269 y ss.

*Court d'Appel de Rennes* 1 de diciembre de 2011 (en *Droit Maritime Français*, núm. 736, 2012, p. 429)

*Cour de Cassation* 8 de octubre de 2003 (en *Legifrance*).

*Cour de Cassation, Civil 1ª*, 20 de diciembre de 2000 (en *Legifrance*).

### ***Jurisprudencia norteamericana***

*Court of Appeal for the Second Circuit* de 12 de junio de 2009, comentada en *Dir.Mar.*, fasc. II, abril-junio 2011, pp. 666-668.

## **OTROS DOCUMENTOS**

### ***Formularios-tipo y condicionados generales de seguros***

Condiciones generales ALLIANZ Embarcaciones de recreo.

Condiciones generales AXA Seguro de embarcaciones de recreo.

Formulario BALTIME 1939, para fletamento por tiempo de buques, en bimco.dk, consultada el 3 de marzo de 2016.

Formulario-tipo BARECON 2001, para arrendamiento de buques, en bimco.dk, consultada el 3 de marzo de 2016.

BRITANNIA P&I CLUB, *Annual Report and Financial Statements 20 February 2015*, p. 43, disponible en <http://www.britanniapandi.com/> consultado el 15 de febrero de 2016.

COSTA CRUCEROS, *Condiciones generales de cruceros 2016*, en <http://www.costa-cruceros.es>, visitado el 2 de octubre de 2015.

GARD P&I, *P&I Rules 2015*, en <http://www.gard.no/>, consultada el 16 de febrero de 2016.

HANSEATIC P&I Rules (consultado el 3 de marzo de 2016).

“Institute of Underwriters Association” el 1 de noviembre de 2003 (IHC/IUA/2003), en sustitución del *Institute Time Clauses Hulls” (ITCH), versiones de 1983, 1995 y 2002*.

*Institute War Strike Clauses”* de 1 de octubre de 1983 .

“*Institute Yacht Clauses”*.

“Lloyd’s Marine Policy MAR form 1/1/1982”, con las “Institute Time Clauses Hulls 1/10/1983”.

*Lloyd’s Open Form (LOF)*.

Condiciones generales MAPFRE Seguro de protección de buques pesqueros.

Formulario-tipo NYPE’93, para el fletamento por tiempo de buques.

RAETS MARINE, *P&I Rules 2015*, en <https://www.raetsmarine.com/>, consultada el 16 de febrero de 2016.



Formulario-tipo SHIPMAN, para la gestión de buques, en bimco.dk, consultada el 3 de marzo de 2016.

SKULD: *2016 P&I Rules*, en <http://www.skuld.com>, consultada el 15 de febrero de 2016.

THE JAPAN: *Rules of Association P&I*, en <https://www.piclub.or.jp>, consultada el 15 de febrero de 2016.

THE LONDON P&I CLUB, *P&I Rules 2015-2016*, disponibles en <http://www.londonpandi.com/>, consultadas el 15 de febrero de 2016.

THE NORTH OF ENGLAND PROTECTING AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED, *2015-2016 P&I Rules* de <http://www.nepia.com>, consultada el 15 de febrero de 2016.

TOVALOP ("*Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*").

Condiciones generales VITALICIO náutico.

Condiciones generales ZURICH Náutica.

### ***Trabajos preparatorios de legislación***

Informe preparatorio de marzo de 2009 del Reglamento (UE) 267/2010 En [http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial\\_services/insurance\\_ber\\_working\\_document.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial_services/insurance_ber_working_document.pdf) consultado el 13 de septiembre de 2012.

Dictamen del Comité de las Regiones sobre el tercer paquete "Erika" *Diario Oficial de la Unión Europea*, C 229/38, de 22 de septiembre de 2006.

Propuesta de Reglamento de la Comisión Europea sobre la responsabilidad de los transportistas en caso de accidente por mar o vías navegables, de 23 de noviembre de 2005, 23 de noviembre de 2005, COM(2005) 592 final.

Comunicación de 2002 sobre el refuerzo de la seguridad de los buques de pasaje en la Comunidad COM (2002) 158.

Libro Blanco de 2001 sobre la política de transportes COM (2001) 370.

Anteproyecto de Ley de contrato de seguro marítimo de 1991, en *A.D.M.*, vol. XI, 1994, pp. 1161-1181.

Borrador de Anteproyecto de Ley de seguro marítimo de 1980, en *A.D.M.*, vol. I, 1981, pp. 979-994.

CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL, *Informe al Anteproyecto de Ley de navegación marítima*, disponible en [poder.judicial.es](http://poder.judicial.es) consultado el 16 de febrero de 2016.

*Document de travail des services de la Commission - Annexe à la Proposition de règlement relative à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer et par voie navigable en cas d'accident - Etude d'impact approfondie*, núm. referencia SEC/2005/1516, disponible en <http://old.eur-lex.europa.eu> consultada el 5 de octubre de 2015.

### ***Resoluciones de la Asamblea y del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional y su Comité Legal***

Resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional A.898(21).

LEG 101/8/3, de 12 de marzo de 2014.

LEG 92/5/3, de 15 de septiembre de 2006.

LEG 92/4/4, 15 de septiembre de 2006.

LEG/CONF. 13.13, de 12 septiembre 2002.

LEG 92/5, de 11 de agosto de 2006.

LEG 92/4/2, de 11 de agosto de 2006.

LEG/CONF. 13.13, de 12 septiembre 2002.

LEG/CONF.13.11, de 30 de agosto 2002.

LEG/CONF.13/10, de 22 de agosto de 2002.

LEG 83/14, de 23 de octubre de 2001.

LEG 82/12, de 6 de noviembre de 2000.

LEG.1(82), de 18 de octubre de 2000.

LEG 81/11, de 12 de abril de 2000.

LEG 80/11, de 25 de octubre de 1999.

LEG 79/11, de 22 de abril de 1999.

LEG 78/11, de 2 de noviembre de 1998.

LEG 78/3/1, de 13 de agosto de 1998.

## COLECCIÓN “CUADERNOS DE LA FUNDACIÓN”

Para cualquier información sobre nuestras publicaciones consulte:  
[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

217. El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques. 2016

216. El impacto de las últimas reformas en materia de jubilación: envejecimiento activo, sostenibilidad financiera y planes de pensiones. 2016

215. Previsión complementaria empresarial: estudio comparado internacional 2016

214. Normas sobre protección de los derechos de los consumidores en el contrato de seguro en Chile. 2016

213. *Gamificación*: un modelo de fomento y gestión de comportamientos deseados en las relaciones entre individuos y organizaciones. 2015

212. Modelo de gestión integral para el sector atunero. 2015

211. Opções embutidas em planos *unit-linked*s brasileiros: avaliação sob a medida de probabilidade real. 2015

210. El enfoque de Solvencia II para las pensiones ocupacionales españolas. 2015

209. El seguro privado de obras de arte. 2015

208. Definición y medición de la cultura aseguradora. Aplicación al caso español. 2015

207. Tipos de interés para valorar las provisiones técnicas de seguros. 2015

206. Teledetección aplicada a la elaboración de mapas de peligrosidad de granizo en tiempo real y mapas de daños en cultivos e infraestructuras. 2015
205. Current Topics on Risk Analysis: ICRA6 and Risk 2015 Conference. 2015
204. Determinantes do Premio de Default de (Res)seguradores. 2014
203. Generación de escenarios económicos para la medición de riesgos de mercado en Solvencia II a través de modelos de series temporales. 2014
202. Valoración de los inmuebles del patrimonio histórico y los riesgos sísmicos en el contrato de seguro: el caso de Lorca. 2014
201. Inteligencia computacional en la gestión del riesgo asegurador: operadores de agregación OWA en proceso de tarificación. 2014
200. El componente transfronterizo de las relaciones aseguradoras. 2014
199. El seguro basado en el uso (Usage Based Insurance). 2014
198. El seguro de decesos en la normativa aseguradora. Su encaje en Solvencia II. 2014
197. El seguro de responsabilidad civil en el arbitraje. 2014
196. La reputación corporativa en empresas aseguradoras: análisis y evaluación de factores explicativos. 2014
195. La acción directa del perjudicado en el ordenamiento jurídico comunitario. 2013
194. Investigaciones en Seguros y Gestión del Riesgo: RIESGO 2013
193. Viability of Patent Insurance in Spain. 2013

192. Viabilidad del seguro de patentes en España. 2013
191. Determinación de zonas homogéneas de riesgo para los rendimientos de distintos cultivos de la región pampeana en Argentina. 2013
190. Género y promoción en los sectores financiero y asegurador. 2013
189. An Introduction to Reinsurance. 2013
188. El control interno y la responsabilidad penal en la mediación de seguros privados. 2013
187. Una introducción al gobierno corporativo en la industria aseguradora en América Latina. 2013
186. Mortalidad de jóvenes en accidentes de tráfico. 2012
185. Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos. 2012
184. Efecto disuasorio del tipo de contrato sobre el fraude. 2012
183. Claves del Seguro Español: una aproximación a la Historia del Seguro en España. 2012
182. La responsabilidad civil del asegurador de asistencia sanitaria. 2012
181. Colaboración en el contrato de Reaseguro. 2012
180. Origen, situación actual y futuro del seguro de Protección Jurídica. 2012
179. Experiencias de microseguros en Colombia, Perú y Brasil. Modelo socio agente. 2012
178. El agente de seguros y su Responsabilidad Civil. 2012

177. Riesgo operacional en el marco de Solvencia II. 2012
176. Un siglo de seguros marítimos barceloneses en el comercio con América. (1770-1870). 2012
175. El seguro de Caución. 2012
174. La contabilidad de los corredores de seguros y los planes y fondos de pensiones. 2012
173. El seguro de Vida en América Latina. 2011
172. Gerencia de riesgos sostenibles y Responsabilidad Social Empresarial en la entidad aseguradora. 2011
171. Investigaciones en Seguros y Gestión del Riesgo. RIESGO 2011
170. Introdução ao Resseguro. 2011
169. La salud y su aseguramiento en Argentina, Chile, Colombia y España. 2011
168. Diferencias de sexo en conductas de riesgo y tasa de mortalidad diferencial entre hombres y mujeres. 2011
167. Movilización y rescate de los compromisos por pensiones garantizados mediante contrato de seguros. 2011
166. Embedded Value aplicado al ramo No Vida. 2011
165. Las sociedades cautivas de Reaseguro. 2011
164. Daños del amianto: litigación, aseguramiento de riesgos,y fondos de compensación. 2011
163. El riesgo de tipo de interés: experiencia española y Solvencia II. 2011

162. I Congreso sobre las Nuevas Tecnologías y sus repercusiones en el Seguro: Internet, Biotecnología y Nanotecnología. 2011
161. La incertidumbre bioactuarial en el riesgo de la longevidad. Reflexiones bioéticas. 2011
160. Actividad aseguradora y defensa de la competencia. La exención antitrust del sector asegurador. 2011
159. Estudio empírico sobre la tributación de los seguros de vida. 2010
158. Métodos estocásticos de estimación de las provisiones técnicas en el marco de Solvencia II. 2010
157. Introducción al Reaseguro. 2010
156. Encuentro Internacional sobre la Historia del Seguro. 2010
155. Los sistemas de salud en Latinoamérica y el papel del seguro privado. 2010
154. El Seguro de Crédito en Chile. 2010
153. El análisis financiero dinámico como herramienta para el desarrollo de modelos internos en el marco de Solvencia II. 2010
152. Características sociodemográficas de las personas con doble cobertura sanitaria. Un estudio empírico. 2010
151. Solidaridad impropia y seguro de Responsabilidad Civil. 2010
150. La prevención del blanqueo de capitales en las entidades aseguradoras, las gestoras y los corredores de seguros 2010
149. Fondos de aseguramiento agropecuario y rural: la experiencia mexicana en el mutualismo agropecuario y sus organizaciones superiores. 2010



148. Avaliação das Provisões de Sinistro sob o Enfoque das Novas Regras de Solvência do Brasil. 2010
147. El principio de igualdad sexual en el Seguro de Salud: análisis actuarial de su impacto y alcance. 2010
146. Investigaciones históricas sobre el Seguro español. 2010
145. Perspectivas y análisis económico de la futura reforma del sistema español de valoración del daño corporal. 2009
144. Contabilidad y Análisis de Cuentas Anuales de Entidades Aseguradoras (Plan contable 24 de julio de 2008). 2009
143. Mudanças Climáticas e Análise de Risco da Indústria de Petróleo no Litoral Brasileiro. 2009
142. Bases técnicas dinámicas del Seguro de Dependencia en España. Una aproximación en campo discreto. 2009
141. Transferencia Alternativa de Riesgos en el Seguro de Vida: Titulización de Riesgos Aseguradores. 2009
140. Riesgo de negocio ante asegurados con múltiples contratos. 2009
139. Optimización económica del Reaseguro cedido: modelos de decisión. 2009
138. Inversiones en el Seguro de Vida en la actualidad y perspectivas de futuro. 2009
137. El Seguro de Vida en España. Factores que influyen en su progreso. 2009
136. Investigaciones en Seguros y Gestión de Riesgos. RIESGO 2009.
135. Análisis e interpretación de la gestión del fondo de maniobra en entidades aseguradoras de incendio y lucro cesante en grandes riesgos industriales. 2009

134. Gestión integral de Riesgos Corporativos como fuente de ventaja competitiva: cultura positiva del riesgo y reorganización estructural. 2009
133. La designación de la pareja de hecho como beneficiaria en los seguros de vida. 2009
132. Aproximación a la Responsabilidad Social de la empresa: reflexiones y propuesta de un modelo. 2009
131. La cobertura pública en el seguro de crédito a la exportación en España: cuestiones prácticas-jurídicas. 2009
130. La mediación en seguros privados: análisis de un complejo proceso de cambio legislativo. 2009
129. Temas relevantes del Derecho de Seguros contemporáneo. 2009
128. Cuestiones sobre la cláusula cut through. Transferencia y reconstrucción. 2008
127. La responsabilidad derivada de la utilización de organismos genéticamente modificados y la redistribución del riesgo a través del seguro. 2008
126. Ponencias de las Jornadas Internacionales sobre Catástrofes Naturales. 2008
125. La seguridad jurídica de las tecnologías de la información en el sector asegurador. 2008
124. Predicción de tablas de mortalidad dinámicas mediante un procedimiento bootstrap. 2008
123. Las compañías aseguradoras en los procesos penal y contencioso-administrativo. 2008
122. Factores de riesgo y cálculo de primas mediante técnicas de aprendizaje. 2008

121. La solicitud de seguro en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. 2008
120. Propuestas para un sistema de cobertura de enfermedades catastróficas en Argentina. 2008
119. Análisis del riesgo en seguros en el marco de Solvencia II: Técnicas estadísticas avanzadas Monte Carlo y Bootstrapping. 2008
118. Los planes de pensiones y los planes de previsión asegurados: su inclusión en el caudal hereditario. 2007
117. Evolução de resultados técnicos e financeiros no mercado segurador iberoamericano. 2007
116. Análisis de la Ley 26/2006 de Mediación de Seguros y Reaseguros Privados. 2007
115. Sistemas de cofinanciación de la dependencia: seguro privado frente a hipoteca inversa. 2007
114. El sector asegurador ante el cambio climático: riesgos y oportunidades. 2007
113. Responsabilidade social empresarial no mercado de seguros brasileiro influências culturais e implicações relacionais. 2007
112. Contabilidad y análisis de cuentas anuales de entidades aseguradoras. 2007
111. Fundamentos actuariales de primas y reservas de fianzas. 2007
110. El Fair Value de las provisiones técnicas de los seguros de Vida. 2007
109. El Seguro como instrumento de gestión de los M.E.R. (Materiales Especificados de Riesgo). 2006

108. Mercados de absorción de riesgos. 2006
107. La exteriorización de los compromisos por pensiones en la negociación colectiva. 2006
106. La utilización de datos médicos y genéticos en el ámbito de las compañías aseguradoras. 2006
105. Los seguros contra incendios forestales y su aplicación en Galicia. 2006
104. Fiscalidad del seguro en América Latina. 2006
103. Las NIC y su relación con el Plan Contable de Entidades Aseguradoras. 2006
102. Naturaleza jurídica del Seguro de Asistencia en Viaje. 2006
101. El Seguro de Automóviles en Iberoamérica. 2006
100. El nuevo perfil productivo y los seguros agropecuarios en Argentina. 2006
99. Modelos alternativos de transferencia y financiación de riesgos "ART": situación actual y perspectivas futuras. 2005
98. Disciplina de mercado en la industria de seguros en América Latina. 2005
97. Aplicación de métodos de inteligencia artificial para el análisis de la solvencia en entidades aseguradoras. 2005
96. El Sistema ABC-ABM: su aplicación en las entidades aseguradoras. 2005
95. Papel del docente universitario: ¿enseñar o ayudar a aprender? 2005
94. La renovación del Pacto de Toledo y la reforma del sistema de pensiones: ¿es suficiente el pacto político? 2005

92. Medición de la esperanza de vida residual según niveles de dependencia en España y costes de cuidados de larga duración. 2005
91. Problemática de la reforma de la Ley de Contrato de Seguro. 2005
90. Centros de atención telefónica del sector asegurador. 2005
89. Mercados aseguradores en el área mediterránea y cooperación para su desarrollo. 2005
88. Análisis multivariante aplicado a la selección de factores de riesgo en la tarificación. 2004
87. Dependencia en el modelo individual, aplicación al riesgo de crédito. 2004
86. El margen de solvencia de las entidades aseguradoras en Iberoamérica. 2004
85. La matriz valor-fidelidad en el análisis de los asegurados en el ramo del automóvil. 2004
84. Estudio de la estructura de una cartera de pólizas y de la eficacia de un Bonus-Malus. 2004
83. La teoría del valor extremo: fundamentos y aplicación al seguro, ramo de responsabilidad civil autos. 2004
81. El Seguro de Dependencia: una visión general. 2004
80. Los planes y fondos de pensiones en el contexto europeo: la necesidad de una armonización. 2004
79. La actividad de las compañías aseguradoras de vida en el marco de la gestión integral de activos y pasivos. 2003
78. Nuevas perspectivas de la educación universitaria a distancia. 2003

77. El coste de los riesgos en la empresa española: 2001.
76. La incorporación de los sistemas privados de pensiones en las pequeñas y medianas empresas. 2003
75. Incidencia de la nueva Ley de Enjuiciamiento Civil en los procesos de responsabilidad civil derivada del uso de vehículos a motor. 2002
74. Estructuras de propiedad, organización y canales de distribución de las empresas aseguradoras en el mercado español. 2002
73. Financiación del capital-riesgo mediante el seguro. 2002
72. Análisis del proceso de exteriorización de los compromisos por pensiones. 2002
71. Gestión de activos y pasivos en la cartera de un fondo de pensiones. 2002
70. El cuadro de mando integral para las entidades aseguradoras. 2002
69. Provisiones para prestaciones a la luz del Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados; métodos estadísticos de cálculo. 2002
68. Los seguros de crédito y de caución en Iberoamérica. 2001
67. Gestión directiva en la internacionalización de la empresa. 2001
65. Ética empresarial y globalización. 2001
64. Fundamentos técnicos de la regulación del margen de solvencia. 2001
63. Análisis de la repercusión fiscal del seguro de vida y los planes de pensiones. Instrumentos de previsión social individual y empresarial. 2001
62. Seguridad Social: temas generales y régimen de clases pasivas del Estado. 2001

61. Sistemas Bonus-Malus generalizados con inclusión de los costes de los siniestros. 2001
60. Análisis técnico y económico del conjunto de las empresas aseguradoras de la Unión Europea. 2001
59. Estudio sobre el euro y el seguro. 2000
58. Problemática contable de las operaciones de reaseguro. 2000
56. Análisis económico y estadístico de los factores determinantes de la demanda de los seguros privados en España. 2000
54. El corredor de reaseguros y su legislación específica en América y Europa. 2000
53. Habilidades directivas: estudio de sesgo de género en instrumentos de evaluación. 2000
52. La estructura financiera de las entidades de seguros, S.A. 2000
51. Seguridades y riesgos del joven en los grupos de edad. 2000
50. Mixturas de distribuciones: aplicación a las variables más relevantes que modelan la siniestralidad en la empresa aseguradora. 1999
49. Solvencia y estabilidad financiera en la empresa de seguros: metodología y evaluación empírica mediante análisis multivariante. 1999
48. Matemática Actuarial no vida con MapleV. 1999
47. El fraude en el Seguro de Automóvil: cómo detectarlo. 1999
46. Evolución y predicción de las tablas de mortalidad dinámicas para la población española. 1999

45. Los Impuestos en una economía global. 1999
42. La Responsabilidad Civil por contaminación del entorno y su aseguramiento. 1998
41. De Maastricht a Amsterdam: un paso más en la integración europea. 1998
39. Perspectiva histórica de los documentos estadístico-contables del órgano de control: aspectos jurídicos, formalización y explotación. 1997
38. Legislación y estadísticas del mercado de seguros en la comunidad iberoamericana. 1997
37. La responsabilidad civil por accidente de circulación. Puntual comparación de los derechos francés y español. 1997
36. Cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados y cláusulas delimitadoras del riesgo cubierto: las cláusulas de limitación temporal de la cobertura en el Seguro de Responsabilidad Civil. 1997
35. El control de riesgos en fraudes informáticos. 1997
34. El coste de los riesgos en la empresa española: 1995
33. La función del derecho en la economía. 1997
32. Decisiones racionales en reaseguro. 1996
31. Tipos estratégicos, orientación al mercado y resultados económicos: análisis empírico del sector asegurador español. 1996
30. El tiempo del directivo. 1996
29. Ruina y Seguro de Responsabilidad Civil Decenal. 1996



28. La naturaleza jurídica del Seguro de Responsabilidad Civil. 1995
27. La calidad total como factor para elevar la cuota de mercado en empresas de seguros. 1995
26. El coste de los riesgos en la empresa española: 1993
25. El reaseguro financiero. 1995
24. El seguro: expresión de solidaridad desde la perspectiva del derecho. 1995
23. Análisis de la demanda del seguro sanitario privado. 1993
22. Rentabilidad y productividad de entidades aseguradoras. 1994
21. La nueva regulación de las provisiones técnicas en la Directiva de Cuentas de la C.E.E. 1994
20. El Reaseguro en los procesos de integración económica. 1994
19. Una teoría de la educación. 1994
18. El Seguro de Crédito a la exportación en los países de la OCDE (evaluación de los resultados de los aseguradores públicos). 1994
16. La legislación española de seguros y su adaptación a la normativa comunitaria. 1993
15. El coste de los riesgos en la empresa española: 1991
14. El Reaseguro de exceso de pérdidas 1993
12. Los seguros de salud y la sanidad privada. 1993
10. Desarrollo directivo: una inversión estratégica. 1992

9. Técnicas de trabajo intelectual. 1992
8. La implantación de un sistema de controlling estratégico en la empresa. 1992
7. Los seguros de responsabilidad civil y su obligatoriedad de aseguramiento. 1992
6. Elementos de dirección estratégica de la empresa. 1992
5. La distribución comercial del seguro: sus estrategias y riesgos. 1991
4. Los seguros en una Europa cambiante: 1990-95. 1991
2. Resultados de la encuesta sobre la formación superior para los profesionales de entidades aseguradoras (A.P.S.). 1991
1. Filosofía empresarial: selección de artículos y ejemplos prácticos. 1991

## **ÚLTIMOS LIBROS PUBLICADOS**

The risk of longevity and its practical application to Solvency II. 2015

Historia de FIDES –Federación Interamericana de Empresas de Seguros. 2015

El riesgo de longevidad y su aplicación práctica a Solvencia II. 2014

Historia del Seguro en España. 2014

Actas del III Congreso Internacional de Nuevas Tecnologías: sus repercusiones en el seguro: internet, biotecnología y nanotecnología: 12 y 13 de noviembre de 2012, Santiago de Chile. 2013

Emergencia y reconstrucción: el antes y después del terremoto y tsunami del 27F en Chile. 2012

Riesgo sistémico y actividad aseguradora. 2012

La historia del seguro en Chile (1810-2010). 2012

Modelo de proyección de carteras de seguros para el ramo de decesos. 2011

Desarrollo comercial del seguro colectivo de dependencia en España. 2010

La mediación de seguros en España: análisis de la Ley 26/2006, de Mediación de Seguros y Reaseguros Privados. 2010

Museo del Seguro. Catálogo. 2010

Diccionario MAPFRE de Seguros. 2008

Teoría de la credibilidad: desarrollo y aplicaciones en primas de seguros y riesgos operacionales. 2008

El seguro de caución: una aproximación práctica. 2007

El seguro de pensiones. 2007

Las cargas del acreedor en el seguro de responsabilidad civil. 2006

Diccionario bilingüe de expresiones y términos de seguros: inglés-español, español-inglés. 2006

El seguro de riesgos catastróficos: reaseguro tradicional y transferencia alternativa de riesgos. 2005

La liquidación administrativa de entidades aseguradoras. 2005

## **INFORMES Y RANKINGS**

Desde 1994 se publican anualmente estudios que presentan una panorámica concreta de los mercados aseguradores europeos, de España e Iberoamérica y que pueden consultarse en formato electrónico desde la página Web:  
[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

Mercado español de seguros

Mercado asegurador latinoamericano

Ranking de grupos aseguradores europeos

Ranking de grupos aseguradores iberoamericanos

Tendencias de crecimiento de los mercados aseguradores de América Latina para 2016

Estudio social sobre la jubilación: expectativas y experiencias. 2015

La percepción social del seguro en España 2014

Informe de predicción de la actividad aseguradora en España. 2014

La internacionalización de la empresa española: riesgos y oportunidades. 2014

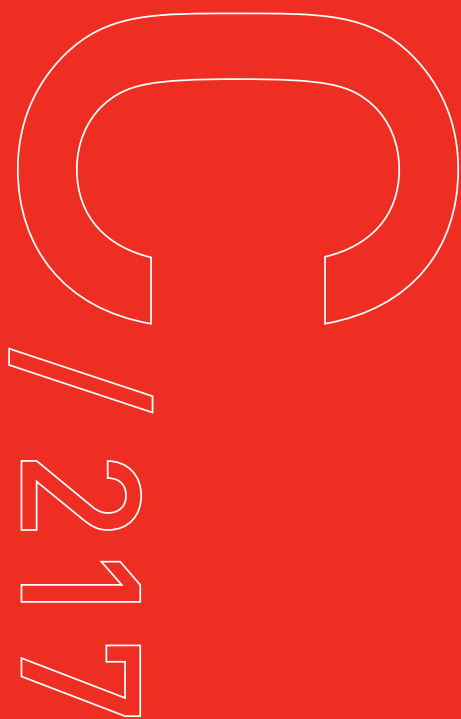
El seguro en la sociedad y la economía españolas. 2013

Papel del seguro en el desarrollo sostenible. ICEA, 2013

Emprender en momentos de crisis: riesgos y factores de éxito. 2012

La percepción social del seguro en España. 2012

Fundación **MAPFRE**



Paseo de Recoletos, 23  
28004 Madrid (España)  
[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

P.V.P.: 30 €

ISBN 978-84-9844-604-3

