



Universidad de Oviedo

ESCUELA SUPERIOR DE LA MARINA CIVIL DE GIJÓN

Trabajo Fin de Máster

EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO. EL
SEGURO DE BUQUES

Para acceder al Título de Máster Universitario en
**INGENIERÍA NÁUTICA Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE
MARÍTIMO**

Autor/a: Ramón Díaz García.

Tutor/a: Ramón Fernández Guerra.

Julio - 2017

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	3
II. CONCEPTO Y CARACTERES	7
III. REGULACIÓN	9
IV. ELEMENTOS PERSONALES EN EL CONTRATO.....	9
1. Asegurador	9
2. El mediador	11
3. El tomador y el asegurado. El beneficiario	11
V. ELEMENTOS REALES.....	12
1. El interés asegurable	12
2. Valor del interés y suma asegurada	14
3. Riesgos	15
3.1 Riesgos incluidos en la LNM	17
3.2 Riesgos incluidos en la IHC	21
3.3 Riesgos excluidos.....	30
VI. ELEMENTOS FORMALES. LA POLIZA.....	33
VII. CLASES DE SEGUROS	33
VIII. CONTENIDO OBLIGACIONAL DEL CONTRATO	34
1. Deberes y obligaciones del tomador y asegurado	34
1.1 Declaración del riesgo	34
1.2 Pago de la prima.....	35
1.3 Comunicación del siniestro.	37
1.4 Deber de evitar o aminorar el daño	37
1.5 Deber de colaborar en la subrogación contra el responsable.....	38
1.6 Navegabilidad del buque.....	39
2. Deberes y obligaciones del asegurador.....	39
IX. LA LIQUIDACIÓN.....	41
1. Acción de abandono.....	42
2. Acción de avería	44
3. Pago de la Indemnización.....	44
CONCLUSIONES	46
BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA	49

I. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente trabajo es el estudio del seguro de buques, también conocido como seguro de cascos, que es uno de los 3 tipos de seguro marítimo que existen. Para desarrollar el tema nos apoyaremos tanto en la Ley Navegación Marítima (LNM) como en las International Hull Causes 2003 (IHC), realizando una comparación entre ellas con el objetivo de establecer una guía completa en lo referente a esta rama del seguro.

Con la vigente LNM se puso fin a uno de los grandes problemas del seguro marítimo español, que se encontraba regulado en el Código de Comercio y suscitaba problemas respecto a la posibilidad de aplicar de forma supletoria la Ley 50/1980, de 8 de octubre, del Contrato de seguro (LCS). Ante dicha problemática, ni la doctrina ni la jurisprudencia adoptaban un criterio definitivo, lo que condujo a la redacción de la LNM.

Por otra parte, las vigentes IHC fueron redactadas por el "International Underwriters Association" (IUA) y en ellas aparecen las condiciones generales inglesas. Es importante señalar que en Londres se encuentra el mercado asegurador más importante a nivel internacional, siendo muy común que los seguros utilicen dichas condiciones en lugar de la legislación de cada país. Además, en la primera cláusula de las IHC se declara la sujeción del contrato a la Ley y práctica inglesa como también a la exclusiva jurisdicción del Tribunal Superior de Justicia inglés, a no ser que se pacte lo contrario en el contrato. De lo dicho anteriormente se desprende que la LNM, objeto del fundamental del presente trabajo, será de aplicación cuando ambas partes lo pacten en el contrato.

Comenzamos el trabajo buscando una definición de seguro de buques que nos permita centrar el objeto a estudiar, entendiendo que es un contrato por el cual, a cambio de una prima, el asegurador se obliga a cubrir los daños producidos en el buque a raíz de la navegación marítima, pagando la indemnización en caso de producirse el siniestro por un riesgo cubierto en la póliza. Dicho contrato se caracteriza por una serie de notas que son comunes al seguro marítimo y al de buques, siendo por tanto de un contrato consensual, bilateral o plurilateral, oneroso, sinalagmático, de tracto sucesivo, debe celebrarse bajo el principio de buena fe, de adhesión y en el que se rige de modo estricto el principio indemnizatorio.

Se realiza en el trabajo un estudio de los elementos comunes a todos los seguros marítimos, que son de dos tipos: personales y reales. Haciendo una breve referencia, que será desarrollada en el apartado correspondiente, podemos establecer que dentro

de los personales se encuentra el asegurador, que es la persona que a cambio de recibir una prima cubre todos los riesgos que aparezcan en la póliza, por lo que en caso de que ocurra uno de ellos estará obligado al pago de la indemnización; también está el mediador, que es la persona que ayuda a que las dos partes contratantes del seguro lleguen a un acuerdo, asesorando, asistiendo y recibiendo una remuneración por ello; el tomador, que es la persona que contrata el seguro adquiriendo por ello una serie de deberes y obligaciones a raíz de lo estipulado en el contrato. Sin embargo, caben matizaciones respecto el tomador, ya que puede darse la situación de que éste no sea el dueño del objeto cubierto por la póliza, apareciendo por tanto la figura del asegurado independiente al tomador. Por último, nos encontramos con el beneficiario, que es el que recibe la prestación del asegurador, pudiendo ser el propio asegurado o una tercera persona que aparezca en el contrato.

En cuanto a los elementos reales del contrato, se diferencian tres, que son: el interés asegurable, el valor del interés y el riesgo. El interés asegurable no es más que el objeto por el cual se puede realizar un contrato de seguro marítimo, apareciendo regulado en el artículo 409 LNM todos los intereses asegurables. De todos ellos nos centraremos en el buque, el cual es objeto del trabajo, siendo el “buque” un elemento importante a definir. Dicha definición la encontramos en el artículo 55 LNM, que *“entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 metros”*. La propia Ley matiza que el buque está compuesto por partes integrantes y pertenencias, además, en lo relativo al seguro, se añadirán las partes accesorias a las antes mencionadas como un interés del buque.

Continuando con el valor del interés y suma asegurada, se puede establecer que el primero de ellos es el valor del buque en un determinado momento a lo largo de la vigencia del contrato. Por otra parte, la suma asegurada será el importe por el cual el buque se encuentra cubierto, es decir, en caso de pérdida total la suma asegurada será el límite máximo de la indemnización. Estos valores varían a lo largo de la existencia del contrato, dándose diferentes situaciones que son: el valor del interés y la suma asegurada es la misma, la suma asegurada es inferior al valor del interés (infra seguro) y por último, la suma asegurada es superior al valor del interés (sobre seguro).

Para finalizar con los elementos reales del seguro haremos mención a los riesgos, pudiendo diferenciar tres tipos, que son: riesgos incluidos en la LNM, riesgos incluidos en las IHC y riesgos excluidos. Entre la LNM y las IHC existe una clara diferencia en este aspecto, debido a que la primera se centra en la universalidad del riesgo mientras que las IHC se centran en la especialidad del riesgo. De la universalidad del riesgo,

establecida en la LNM, se desprende que quedan cubiertos todos aquellos riesgos que tengan que ver con la navegación marítima y que no se encuentren excluidos. Por otra parte, lo que se desprende de las IHC, de acuerdo al principio de especialidad del riesgo, es que cada contrato cubre sólo los riesgos en él especificados. Respecto los riesgos excluidos, la LNM deja bien claro en su artículo 418 cuales van a ocupar dicho lugar, por lo que, si nada aparece reflejado en el contrato acerca de los riesgos excluidos, se entenderán como tales los que aparecen en el artículo 418 LNM. Dentro de las IHC, los riesgos excluidos aparecen en sus cláusulas 29, 30 y 31, pudiéndose apreciar el parecido en este punto entre la LNM y las IHC, al verse excluidas prácticamente las mismas situaciones.

Dentro del seguro de buques se diferencian dos tipos, que son: por tiempo y por viaje. El seguro por viaje o por viajes se dará por comenzado desde el momento en que se empieza a recibir la carga a bordo y concluirá cuando se haya realizado la descarga pertinente o a los 15 días de su llegada al puerto de destino. En el caso de que sea en lastre, comenzará desde que soltamos amarras o levamos anclas y concluirá cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino. Por otra parte, el seguro por tiempo comenzará a las cero horas del día siguiente a la realización del contrato y concluirá a las veinticuatro horas del último día establecido en el contrato. En lo relativo a los horarios estos serán el horario vigente en el lugar donde se realizó el contrato.

En la póliza se distinguen las condiciones generales y las particulares, siendo las primeras comunes a todos los contratos y las segundas especificadas por cada asegurado y asegurador.

Cuando se va a realizar o ya se ha realizado un contrato de seguro marítimo, nacen una serie de deberes y obligaciones para cada una de las partes. El tomador y el asegurado tendrán las siguientes: la primera de ellas es la declaración del riesgo, teniendo que avisar al asegurador de manera verídica de todos los incrementos de riesgo o riesgos a los que se va a encontrar sometido el buque durante la vigencia del contrato. La segunda es el pago de la prima, que se realizará siguiendo las condiciones estipuladas en la póliza. La tercera es la obligación de mantener la navegabilidad del buque durante la duración del contrato. Citadas las obligaciones pasaremos a hacer una mención de los deberes, el primero es el de comunicación del siniestro, que en caso de no cumplirse se perderá el derecho a la indemnización. El segundo es el deber de aminorar el daño, por lo que el tomador o asegurado deberán realizar todas las medidas que tengan a su mano para disminuir las consecuencias del siniestro. El tercero es el deber de colaborar

en la subrogación contra el responsable, por el cual el asegurado no se desentenderá del siniestro y ayudará al asegurador en todo lo posible.

En cuanto a las obligaciones del asegurador, en la LNM se establece únicamente el pago de la indemnización, por lo que se verá obligado al pago de ésta cuando el daño producido sea uno de los riesgos cubiertos por el seguro. En lo referente a las IHC serán idénticas a las establecidas en la LNM.

Por último, se finaliza el trabajo haciendo referencia a la liquidación, que es la operación mediante la cual se evalúa el daño del objeto asegurado y se obtiene el importe de la indemnización. Existen dos maneras de realizarla, que son: por avería y por abandono. La primera de ellas cubre el daño sufrido por el buque mientras que en la segunda el asegurador se obliga al pago íntegro de la suma asegurada establecida y además se hace dueño del interés asegurable salvo pacto en contrario. En lo referente al abandono, tanto la LNM como las IHC estipulan una serie de condiciones para poder llevarlo a cabo, siendo fundamental que el buque quede inservible. En el caso de no encontrarnos en estos casos estipulados tendremos que hacer la liquidación por avería.

En cuanto al pago de la indemnización, la LNM establece que deberá realizarse en el plazo de quince días desde que el asegurado acepta dicha liquidación. En caso de no aceptarla, el asegurado podrá realizar una reclamación judicial conservando el derecho de recibir en el periodo de 15 días desde el momento que manifieste su falta de conformidad la primera indemnización pactada en la liquidación, quedando a expensas de la resolución de dicha reclamación. Una vez pagada la indemnización el asegurador tendrá derecho a subrogarse en los derechos y acciones del asegurado hasta el límite de la indemnización contra el responsable del siniestro. En lo relativo a las IHC el asegurador dispone de 28 días para el pago, pudiéndose ampliar en el caso de que haya reclamaciones.

Este trabajo se redacta con el objetivo de realizar una guía a cerca del seguro de buque para toda aquella persona interesada en ampliar sus conocimientos sobre este esencial contrato del transporte marítimo. Pese a que se trata de un tema muy amplio y con abundantes especificaciones, se pretende dar a conocer las nociones esenciales a la hora de contratar un seguro siendo una buena guía para todo futuro empresario que se quiera introducir en el tema o renovar sus ideas acerca de ello. Siguiendo esta guía el empresario podría redactar unas condiciones generales sin necesidad de asistir a los manuales.

II. CONCEPTO Y CARACTERES

En la LNM no nos encontramos con un concepto de seguro marítimo, por lo tanto, acudimos a la definición dada por ARROYO, el cual lo define “*como el contrato por el que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, a cambio de una prima y dentro de los límites convenidos, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima*”¹. Por lo que el seguro de buques se puede establecer como el contrato por el cual a cambio de una prima, el asegurador se obliga a cubrir los daños o pérdidas producidos en el buque a raíz de la navegación marítima, pagando la indemnización en el caso de que ocurra los daños o pérdidas antes mencionados.

Las notas que caracterizan el contrato de seguro marítimo son las siguientes:

- a) Se trata de un contrato consensual porque ha sido establecido por medio de un acuerdo entre las partes. En dicho acuerdo una obligación que se impone al asegurador es la de entrega del documento o certificado provisional de la cobertura al tomador del seguro, así lo establece el artículo 421 LNM.
- b) Es bilateral o plurilateral, en él interfiere: el asegurador y el asegurado, aunque también es posible que exista la figura de tomador, que es un tercero distinto al asegurado que contrata el seguro, y también la del beneficiario, aquel que tiene derecho a recibir la correspondiente indemnización. De las partes subjetivas del contrato se hablará más detenidamente en los siguientes apartados.
- c) Es oneroso, las partes del contrato tienen unas obligaciones económicas que cumplir, las cuales son: el pago de la prima por parte del asegurado y el pago de la indemnización por parte del asegurador en caso de que ocurra la situación establecida en las cláusulas del seguro.
- d) Es un contrato sinalagmático, por lo que las partes estarán vinculadas por un doble vínculo, es decir, tendrán derechos y obligaciones recíprocas. Siempre que se celebra un contrato nacen a raíz de él una serie de deberes y obligaciones con el objetivo de un buen funcionamiento a lo largo de la vigencia del contrato.

¹ ARROYO, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima)*, 5ª ed., Madrid, Tecnos, 2014, pp. 356 y 357.

Dichos deberes y obligaciones los veremos más detenidamente en el desarrollo del trabajo.

- e) Es un contrato de tracto sucesivo, es decir, se desarrolla en el tiempo y cubrirá durante la duración del mismo todos los riesgos acaecidos por la navegación marítima y que estén negociados.
- f) Es un contrato aleatorio porque el siniestro puede producirse o no, en el que la indemnización depende de su existencia. En la mayor parte de los seguros no se produce ese siniestro, sin embargo, el seguro nos brinda tranquilidad y seguridad porque el riesgo en el tráfico marítimo siempre está presente, de esta manera ese riesgo es la razón de que exista el seguro marítimo.
- g) El contrato debe celebrarse bajo principio de buena fe. Es decir, a la hora de contratar un seguro es fundamental que el asegurado le presente al asegurador todos los riesgos a los que se va a exponer el buque, como por ejemplo: las zonas por las que va a viajar, información del buque, tipo de la carga... Toda esta información deberá de ser real para que así el asegurador pueda establecer la prima en función del riesgo en el que se encuentre. La LNM regula en los artículos 423 y 424 la obligación de la declaración del riesgo y que la inexactitud o reticencia pueden llevar a la resolución del contrato y negar la indemnización.
- h) Es un contrato de adhesión, es decir, existen unos modelos estandarizados y en función de las circunstancias concretas de cada buque y de la actividad que se le va a dar se añadirán las diferentes coberturas que más convengan a cada caso concreto.
- i) PULIDO BEGINES establece que se *“rige de modo estricto el principio indemnizatorio, de manera que el asegurado no puede quedar, de ocurrir el siniestro, en mejor situación económica que si el accidente no se hubiera producido”* ².

² PULIDO BEGINES, *Curso de derecho de la navegación marítima*, 1º ed., Madrid, Tecnos, 2015 p. 478.

III.REGULACIÓN

El seguro marítimo, así como todo lo concerniente a él, se encuentra regulado en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, concretamente en el Título VIII, el cual abarca desde el artículo 406 hasta el 467. Dicho Título, se encuentra dividido en 3 Capítulos: disposiciones generales, disposiciones a los distintos tipos de seguro marítimo y disposiciones especiales de algunos tipos de seguro. La mayor parte del Derecho Marítimo sigue en gran parte la práctica ejercida en Londres por lo tanto, la nueva LNM de 2014 se ha adaptado a ello.

Antes de la entrada en vigor de esta Ley, los seguros marítimos estaban regulados en el Código de Comercio, sin embargo, se suscitaban problemas respecto la posibilidad de aplicar de forma supletoria la Ley 50/1980, de 8 de octubre, del Contrato de Seguro (LCS), pues ni la doctrina ni la jurisprudencia adoptaban un criterio definitivo.

Esta problemática se resuelve con la actual LNM, pues se establece expresamente en el artículo 406.1 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. En lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”*. Cabe mencionar que en el punto 2 del citado artículo, relativo a los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo, se concreta que éstos seguros se regirán por lo establecido en la LCS.

IV.ELEMENTOS PERSONALES EN EL CONTRATO

Las partes que intervienen en el seguro marítimo no aparecen definidas ni indicadas en la LNM, sino que tendríamos que buscar en la legislación general de seguros. Dichas partes que intervienen o pueden intervenir son las siguientes: asegurador, tomador, asegurado y beneficiario.

Aparte de los mencionados anteriormente también hay que tener en cuenta al reasegurador y por último, al mediador.

1. Asegurador

La definición de asegurador es, según GABALDÓN, *“la persona que asume la obligación de indemnizar el siniestro a cambio de una prima”*³. Por lo tanto, al asumir la cobertura del riesgo asegurado, recibe una prima que podrá variar según los riesgos y el tipo de buque.

La compañía aseguradora debe estar autorizada para cubrir los riesgos que se asumen en el contrato, que son muy variados y que se pueden definir como aquellos producidos a raíz de la navegación marítima.

En lo referente al transporte marítimo obtiene gran importancia el coaseguro, cuya definición la podemos encontrar en la LNM, en el artículo 416, que dice lo siguiente *“cuando mediante uno o varios contratos de seguros, referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador, cada asegurador está obligado salvo pacto en contrario, al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva”*. La importancia del coaseguro se debe a que en el ámbito del transporte marítimo están en juego grandes cantidades monetarias y sería muy costoso que una sola compañía aseguradora asumiera toda la indemnización correspondiente en caso de siniestro.

Lo más frecuente en los contratos de coaseguro es que se nombre un asegurador líder llamado abridor de la póliza. Este será el encargado de negociar con el asegurado todo lo relativo al seguro actuando en representación de los demás aseguradores durante el tiempo que dure el contrato, además de interactuar con el asegurado para futuras reclamaciones o declaraciones. En el caso de que el contrato no estipule quien es el abridor será nombrado el asegurador que aporte una mayor cuota. En el supuesto de que se diera cualquier abuso de poder por parte del abridor, el resto de coaseguradores tendrán el derecho de repetición frente a él. Cabe destacar también que, en caso de falta de pago de la indemnización por parte de los coaseguradores, será el abridor el que tendrá derecho de repetición frente a ellos.

Dentro de este apartado añadiremos la figura del reasegurador, que CAMPUZANO lo define como, *“el reasegurador es quien, en virtud de contrato de reaseguro con el asegurador, se obliga a reparar, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, la deuda que nace en el patrimonio del reasegurado a consecuencia de la obligación por este asumida como asegurador en el contrato de seguro”*⁴.

³ GABALDÓN, *Curso de derecho marítimo internacional*, 1º ed., Madrid, Marcial Pons, 2012. p. 817.

⁴ CAMPUZANO, SANJUAN, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, 1ºed., Valencia, Tirant, 2016, p.441.

2. El mediador

El mediador es la persona física o jurídica que se encarga de asesorar tanto al tomador como al asegurador con el objetivo de que se celebre un contrato de seguro, recibiendo por ello una remuneración. La figura de mediador está regulada en la Ley 26/2016, de 17 de julio, de Mediación de Seguros y Reaseguros Privados. En el artículo 7 de la citada Ley se encuentra su clasificación, diferenciándose entre agentes de seguros, ya sean exclusivos o vinculados, y corredores de seguros. Tanto los agentes como los corredores podrán ser personas físicas o jurídicas.

Los agentes exclusivos son aquellos que ejercen las labores de mediación únicamente para un asegurador concreto con quien han firmado un contrato para ello. El agente vinculado, en vez de mediar para un solo asegurador, lo hace para un grupo de ellos.

El corredor de seguros es un mediador independiente que no tiene ningún enlace con los aseguradores, ofreciendo ayuda a los clientes del contrato de seguro desde sus grandes conocimientos del tema.

La principal diferencia entre agentes y corredores de seguros es que los primeros ofrecen sus servicios en nombre de una compañía aseguradora, estando cubierta su actividad como mediador frente a terceros y asegurados por dicha aseguradora. Por otra parte, los corredores realizan esta mediación de una manera independiente, colaborando con las aseguradoras pero sin que exista un vínculo que cubra la responsabilidad del mediador, es decir, ponen en contacto a las dos partes del seguro, ofreciendo asesoramiento al contratante y recibiendo una remuneración por ello.

3. El tomador y el asegurado. El beneficiario

Las definiciones de tomador, asegurado y beneficiario no aparecen en la LNM por lo que tendremos que acudir a la LCS y a diferentes manuales que aluden a la propia LNM para ayudarnos a definir dicha figura.

El tomador es la persona que contrata el seguro marítimo con un asegurador y, en virtud del cual, es titular de los deberes y obligaciones que surgen de dicho acto.

El tomador no tiene por qué ser el dueño del interés asegurado, aunque en la mayoría de los casos sí que lo es, recibiendo en este último caso el nombre de asegurado.

Siendo por tanto el asegurado la persona física o jurídica dueña del interés expuesto en el contrato y con derecho a recibir la indemnización en caso de siniestro.

Por último, cabe mencionar al beneficiario, que es la persona que, en caso de producirse cualquier situación cubierta en la póliza, recibe la prestación del asegurador. El beneficiario puede ser una persona distinta del asegurado y para que reciba la indemnización, deberá estar fijado en el contrato. De esta manera se llega a la conclusión que no hace falta ser el asegurado del contrato para poder tener derecho a la indemnización.

V.ELEMENTOS REALES

1. El interés asegurable

El interés asegurable, según ARROYO, se define como *“la relación económica de un sujeto con una cosa, por lo que el objeto de seguro marítimo no se identifica con las cosas (buque, flete, mercancías), sino con las distintas relaciones en que el sujeto interesado puede encontrarse con dichas cosas”*⁵. Continúa ARROYO estableciendo una serie de requisitos para determinar qué intereses pueden ser objeto del seguro marítimo, que serán:

1. *“Que la relación de la persona con la cosa este sometida a los riesgos de la navegación (...).*
2. *Que sea lícito, pues la ley prohíbe con carácter general los contratos de causa u objeto ilícito (...).*
3. *Que le relación sea de naturaleza económica (...).*
4. *Que exista el interés (...)*⁶.

En la LNM, los intereses asegurables están regulados entre los artículos 408 y 412. El artículo 408.1 LNM establece que *“podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima, la inexistencia del interés declarará la nulidad del contrato (...)*”.

El interés asegurable es realmente importante porque a partir de él se puede obtener el valor económico del objeto que se utilizará para poder determinar la indemnización en

⁵ ARROYO, *Curso de derecho marítimo*, 2ª ed., Cizur Menor (Navarra) , Civitas, 2005 pp. 618 y 619.

⁶ ARROYO, *Compendio de Derecho Marítimo....* pp.362 y 363.

caso de siniestro. Cabe mencionar, que el valor del interés cambiará a lo largo de la duración del contrato, diferenciando entre valor inicial, final y residual.

El valor inicial es el del interés asegurado en el momento que se pacta el contrato, el valor final, es el del interés asegurado en el instante anterior al siniestro y, por último, el valor residual, es el valor del interés asegurado después del siniestro.

La LNM cita en su artículo 409, los intereses asegurables, que son los siguientes:

- a) *“Los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción o desguace.*
- b) *El flete.*
- c) *El cargamento.*
- d) *Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima.”*

El objeto de este trabajo es el seguro de buques, por lo que previamente pasaremos a definir lo que en el ámbito de la LNM se entiende como tal. Para ello, acudimos al artículo 56 de la citada Ley, que dice lo siguiente, *“se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 metros”*.

Es importante saber diferenciar entre buque y embarcación, por lo que nos ayudaremos de la Ley para definir embarcación, exactamente en su artículo 57, que dice: *“Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización.”*

El artículo 410 de la LNM establece que *“el seguro del buque comprende el interés sobre sus partes integrantes, pertenencias y accesorios”*. Es interesante señalar que para la Ley el buque está compuesto de partes integrantes y pertenencias⁷, por lo que en lo referido a los seguros se añade las partes accesorios al buque como un interés cubierto por dicho seguro.

Se entiende como parte integrante los elementos que forman parte de la estructura del propio buque. Son pertenencias aquellos elementos que se utilizan en el buque día a

⁷ *“El buque es un bien mueble registrable, compuesto por partes integrantes y pertenencias.”* (art. 60.1 LNM).

día, pero no forman parte de la estructura. Y por último son accesorios, aquellos elementos que son consumibles, como la gasolina o los pertrechos.

Es importante señalar en este apartado la transmisión del interés que se cita en la LNM en el artículo 428, que dice lo siguiente: *“en los seguros de buques y artefactos navales, de otros intereses del armador o naviero o de su responsabilidad, la enajenación del buque o el cambio de titular en su gestión náutica provoca la extinción del contrato de seguro, a no ser que el asegurador haya aceptado expresamente por escrito su continuación”*. Las IHC (International Hull Clauses), en su cláusula 23 establecen que se puede ceder el interés avisando al asegurador siempre antes de que ocurra el siniestro.

2. Valor del interés y suma asegurada

Para introducir este tema cabe mencionar que es importante en la celebración del contrato el conocimiento del valor del interés. Conociendo dicho valor, que viene dada en una cantidad monetaria, podremos calcular la prima y en el caso de accidente o incidente la debida indemnización.

Según FERNANDEZ-QUIRÓS y LÓPEZ QUIROGA, *“el valor del interés sería, entonces, el valor real del interés. Concepto distinto es la suma asegurada que no es sino el importe en que el interés asegurable es garantizado por el contrato de seguro”*⁸.

Estos valores varían a lo largo de la duración del contrato pudiendo alcanzar varias situaciones, que dependerán de la relación entre el valor del interés y la suma asegurada. De esta manera se pueden dar tres situaciones que son las siguientes:

- a) La primera de ellas es cuando el valor del interés y la suma asegurada son iguales. Como diría CAMPUZANO, *“nos encontramos en un seguro pleno”*⁹.
- b) La segunda es cuando la suma asegurada es inferior al valor del interés. En este caso estaremos hablando de infra seguro.
- c) La tercera es cuando la suma asegurada es superior al valor del interés. En este caso estaremos en una situación de sobre seguro.

La LNM hace referencia a estas situaciones en su artículo 413, que dice lo siguiente:

⁸ FERNANDEZ- QUIROS y LOPEZ QUIROGA, “El contrato de seguro marítimo en la propuesta de anteproyecto de la ley de navegación marítima” p. 119. V. <http://www.uria.com/documentos/publicaciones>.

⁹ CAMPUZANO, ob. cit. p.448.

1. *“Si, en el momento de la producción del siniestro, la suma asegurada es inferior al valor del interés, el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción en que aquella cubre el interés asegurado.”*
2. *Si la suma asegurada supera el valor del interés asegurado, cualquiera de las partes podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas. Si se produjese el siniestro, el asegurador indemnizará el daño efectivamente causado.*
3. *Cuando el sobre seguro previsto en el apartado anterior se debiera a mala fe del tomador o del asegurado, el contrato será nulo. El asegurador de buena fe podrá, no obstante, retener las primas vencidas y las del periodo en curso.”*

El artículo antes mencionado nos ayuda a entender cómo interactúan el asegurado y asegurador en función del valor del interés y la suma asegurada. Nunca con un seguro se puede sacar beneficio, es decir, no se puede sacar partido de un accidente. El seguro debe cubrir única y exclusivamente los daños producidos al buque.

Lo más habitual en el seguro de buques es concretarlo mediante póliza estimada con el objetivo de que no se produzcan problemas entre las partes para establecer el importe del daño y evitar así el uso de la regla proporcional. Esta póliza estimada aparece reflejada en el artículo 414 de la LNM que dice lo siguiente:

“En el seguro de buques, embarcaciones, y artefactos navales se presumirá que el valor declarador en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato es un valor estimado vinculante para las partes del contrato, salvo dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés”.

3. Riesgos

Todo lo relativo a los riesgos está estipulado en la LNM entre los artículos 417 y 420. El artículo 417 dice que *“el asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación”*. Es importante destacar que no todos los riesgos de la navegación están incluidos, hay una serie de riesgos que no cubren las pólizas. Estos riesgos excluidos aparecerán claramente fijados en estas y hablaremos de ellos más adelante. Por esta razón, cabe distinguir entre riesgos incluidos y riesgos excluidos.

La LNM se basa en el principio de la universalidad del riesgo, como dice ARROYO, *“al asegurado le basta, para obtener la indemnización pactada, con demostrar que el*

*siniestro se produjo por un riesgo de mar, sin necesidad de probar exactamente la causa de pérdida o daño*¹⁰.

Como ya hemos mencionado, la universalidad del riesgo no incluye todos los riesgos de la navegación, esto se debe a que existen exclusiones legales. Estas exclusiones se establecen debido a un incremento considerable del riesgo que a las aseguradoras no les sale rentable asumir junto con los riesgos generales establecidos en la póliza. En estas situaciones hay pólizas adicionales para cubrir estos tipos de riesgos, conllevando consigo el pago de una prima elevada.

Mientras que la LNM se basa en el principio de universalidad del riesgo, las IHC se basan en el principio de especialidad del riesgo, en el que cada contrato cubre los riesgos en él especificados. Este último principio es el que podemos encontrar en la mayoría de seguros. En las IHC se encuentran estos riesgos en las cláusulas 2, 6 y 8.

Para que pueda haber seguro marítimo es obligatorio la existencia de riesgo, por lo que este debe ser real. El contrato de seguro realizado posterior siniestro o en el momento en que no existe el riesgo es nulo, se encuentra mejor explicado en el artículo 422 LNM, que dice lo siguiente:

- 1. El contrato de seguro celebrado con posterioridad al siniestro o cesación del riesgo es nulo siempre que alguna de las partes conociese tal circunstancia. Se presume conocida dicha circunstancia en el caso de que la noticia de la misma fuera de público conocimiento en el lugar donde se celebró el contrato o en el que residen el asegurado o el tomador.*
- 2. Sin embargo, si en el contrato se celebró sobre buenas o mala noticias, solo será nulo cuando se demuestre que el tomador conocía el siniestro o el asegurador la cesación del riesgo.*

Según el citado artículo y en relación con la nulidad, en palabras de CAMPUZANO, “en ambos casos la sanción tiende a ser de alcance restringido, ya que la delimita a partir de la máxima de que solo será nulo en circunstancias concretas y tasadas. En el primer caso, denominado riesgo putativo, solo el conocimiento de la celebración del contrato después de producido el siniestro o cesado el riesgo, determinará su nulidad. Aunque se establece una presunción de conocimiento de esta circunstancia, anudada al público conocimiento de la misma en el lugar de la celebración del contrato de residencia del asegurador o el tomador. En el segundo caso, el seguro sobre buenas o mala noticias,

¹⁰ ARROYO, *Compendio de Derecho Marítimo...* p.358.

la sanción tiene un alcance aún más restringido, ya que la nulidad solo se producirá cuando se demuestre el conocimiento de la inexistencia del riesgo por parte del tomador o el asegurador".¹¹

3.1 Riesgos incluidos en la LNM

La LNM no tiene ningún riesgo definido, tampoco unos ejemplos como aparecían en el ya derogado artículo 755 del Código de Comercio. Tal como manifiesta BEGINES, la no existencia de riesgos tasados por la LNM es conveniente debido a que *"la casuística es compleja y en permanente cambio, lo que tal vez explica que el legislador haya preferido remitirlo a la disciplina convencional, ya que el asegurador indemnizará al asegurado en los términos fijados en el contrato, de manera que sea la cobertura acordada entre las partes la que delimita la obligación indemnizatoria del asegurador"*¹².

Dicha Ley se basa en el principio de universalidad del riesgo, dándose por cubiertos todos aquellos producidos a raíz de la navegación marítima. En palabras de SOTO ABELEDO esto significa:

1. *"Que las pólizas están construidas por sustracción, no por adición. De modo que se cubren todos los riesgos no excluidos.*
2. *Que al asegurado le basta probar el daño, mientras que el asegurador debe probar las causas excluyentes de la cobertura"*¹³.

El seguro de buques en la LNM es un seguro de daños, es decir, cubre los daños acaecidos en el buque asegurado. Pero también, dentro del seguro de buques se incluye el riesgo de responsabilidad civil por abordajes que aparece regulado en el artículo 443 de dicha Ley: *"el seguro de buque cubre la responsabilidad del armador por los daños y perjuicios causados a otro buque, embarcación o artefacto naval, y a sus cargamentos en caso de abordaje, aclarando que tal cobertura es complementaria de la de los propios daños del buque"*. En el apartado 2 de dicho artículo se contempla la posibilidad de que la póliza extienda la cobertura del asegurador a la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios producidos por choque con plataformas fijas o u otras obras o instalaciones.

¹¹ CAMPUZANO, op. cit., p.446 y 447.

¹² PULIDO BEGINES, op. cit., p.484.

¹³ SOTO ABELEDO, "Las cláusulas del aseguramiento de buques y de mercancías del <<institute of London underwriters>>" 1º ed., 2011, pp. 39y ss.

Como ya se ha mencionado, la LNM no define los riesgos, sin embargo, se procede a continuación a realizar una enumeración de aquellos que suelen aparecer cubiertos en las pólizas:

a) Varada o empeño del buque, con rotura o sin ella.

La varada, de acuerdo con la definición de ARROYO, *“es un accidente típicamente marítimo y se produce siempre que el buque toca fondo, quedando imposibilitado de navegar, salvo que le presten asistencia”*¹⁴. En mi opinión, esta definición no es del todo exacta, ya que en caso de que el buque quede varado existen determinados ejercicios o actividades para poder librar esa varada sin necesidad de ayuda externa. Otra opción será la de esperar la evolución la marea ya que, si varamos con marea alta, por muchas operaciones de trasiego o descarga que hagamos será difícil librar sin ayuda externa. Sin embargo, si la varada se realiza con marea baja podemos aprovechar la subida de esta para salvar el buque y en caso de que no esté muy deteriorado, poder llegar a un puerto de refugio. De esta manera, aunque el buque quede dañado por la varada no tiene por qué necesitar asistencia externa.

b) Temporal

Se entiende por temporal aquellas condiciones meteorológicas que puedan causar daño al buque, dependiendo obviamente de su intensidad. Otro aspecto que también influye en esta cobertura es la navegabilidad del buque, siendo un deber del asegurado mantenerla intacta durante la existencia del contrato, como ya veremos más adelante. Por lo que, si el buque se encuentra en buenas condiciones de navegabilidad, cualquier contratiempo producido por las condiciones meteorológicas será un riesgo incluido en la cobertura.

c) Naufragio

El naufragio es aquella situación en la que el buque queda inservible para navegar, produciéndose la pérdida del mismo. Es importante tener en cuenta que estaremos cubiertos por la póliza cuando el naufragio sea fortuito.

d) Abordaje

La LNM en su artículo 339.2 define el abordaje como *“el choque en el que intervengan, buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas”*. No se entiende por abordaje el choque entre un

¹⁴ ARROYO, *Curso de derecho marítimo...* p. 611.

buque y un objeto. También hay que tener en cuenta que para la existencia del abordaje al menos uno de los buques implicados tiene que estar en navegación marítima.

El seguro cubre el abordaje fortuito y el abordaje culpable, que puede ser unilateral o bilateral. Aunque la LNM solo hace mención al abordaje culpable, su artículo 339.1¹⁵ nos remite al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, el cual entiende que el abordaje fortuito también quedará cubierto.

A continuación, se procederá a realizar una breve descripción de los diferentes abordajes antes mencionados.

- El abordaje fortuito, según PULIDO BEGINES “*se denomina así al producido por caso fortuito o fuerza mayor. El elemento característico de este abordaje es que en su producción no media negligencia ni impericia del capitán, oficiales o demás tripulantes del buque, ni de su armador, surgiendo de una forma inevitable*”¹⁶. Los aspectos relacionados con el abordaje fortuito se encuentran regulados en el artículo 2 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje que establece que “*cada buque y cargamento soportarán sus propios daños*”.
- Respecto el abordaje culpable, cabe mencionar que es el producido por los miembros de la tripulación o el propio armador en un acto de negligencia o culpa de los mismos. Dentro del abordaje culpable se distinguen dos tipos: unilateral y el bilateral. El primero de ellos es el que se produce única y exclusivamente por la culpa de un sólo buque, se encuentra regulado en el artículo 340.1 LNM que dice, “*El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo del mismo, así como los causados fuera de ellos*”. Por otra parte, el abordaje culpable bilateral se produce cuando están implicados dos o más buques y todos tengan un grado de culpa. Esta culpa se deberá de repartir. Este proceso de asignación de culpa (normalmente se da en tanto por ciento) es un proceso lento, que requiere peritos expertos que puedan estudiar el suceso ayudándose de todos los elementos a su disposición (VDR, AIS, etc.)

¹⁵ “*El abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, los demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo*”. (art. 339.1 LNM).

¹⁶ PULIDO BEGINES, op. cit. p.363.

para establecer la culpa. En el caso de no sea posible establecer el grado de culpa de cada implicado, tal y como dice el artículo 341.2 LNM *“la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores a partes iguales”*

En la mayor parte de los abordajes entre dos buques la culpa es compartida, será muy difícil que esta sea atribuida por entero a uno en particular. Un ejemplo real, por ejemplo, es el que se produjo entre el Ostende Max, un bulk carrier de 220 metros de eslora, y el Formosaproduct Brick, un petrolero de unos 230 metros de eslora. Este accidente se produjo en el dispositivo de separación de tráfico marítimo de Schemes en el estrecho de Malaca. El Formosaproduct Brick era el buque que seguía a rumbo y el Ostende Max era el que tenía que ceder el paso en esta situación de cruce. La colisión ocurrió porque el Ostende Max falló a la hora de ceder el paso, y no cumplió las reglas y sus responsabilidades acordadas en las situaciones de cruce (Regla 15, 16 y 17)¹⁷, establecidas en el RIPA (Reglamento internacional para prevenir los abordajes). Señalando que, aunque a primera lectura parece que la culpa se le puede atribuir por entero al Ostende Max, el informe concluyó que el Formosaproduct Brick no llevaba puesta la atención a la máquina mientras transitaba por una zona que requería precaución en la navegación, imposibilitando el tomar medidas para evitar el abordaje. Por lo que la culpa fue compartida aunque un mayor porcentaje lo obtuvo el Ostende Max¹⁸.

Cabe señalar también, que el artículo 339.3 de la LNM establece que *“los daños que un buque, embarcación o artefacto naval causa a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularan también por las normas contenidas en este capítulo”*, señalando por tanto que los abordajes se pueden producir

¹⁷ Las reglas del RIPA que infringe el Ostende Max son las siguientes:

Regla 15- Situación de cruce. Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen entre sí y hay un riesgo de colisión, el buque que tenga al otro por su costado de estribor, se mantendrá apartado de la derrota del otro y, si es posible, evitara cruzar por la proa de la otra embarcación.

Regla 16- Maniobra de buque que cede el paso. Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque, maniobrá, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco al otro buque.

Regla 17- Maniobra del buque que sigue a rumbo. Cuando uno de los dos buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, éste último mantendrá su rumbo y velocidad. No obstante, este otro buque puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuada por este reglamento. En el caso de que el buque que siga a rumbo se vea en una situación en la que solo él puede Maniobrar para acabar con la situación de peligro, deberá ejecutar la maniobra.

¹⁸ El informe de este caso se puede obtener en el registro del gobierno de la Isla de Man V. <https://www.gov.im/lib/docs/ded/shipregistry/formsdocs/reports/casualty/ca107ostendemaxcollisionfinalr.pdf>

por una acción indirecta, por ejemplo, por la ola producida de nuestro buque, por un movimiento incorrecto que haga que otro buque tenga que maniobrar, etc.

e) Cambio de derrota durante el viaje o de buque.

Aparece regulado en el Artículo 220 de la LNM, que dice: “El porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora innecesaria y por la ruta pactada, o en su defecto por las más apropiada según las circunstancias. (...)”

f) Echazón

Acto de echar la carga por la borda, para no incurrir en un peligro mayor.

g) Fuego o explosión.

h) Riesgos de guerra, es considerado un riesgo excluido como veremos posteriormente para la LNM. Pero suele establecerse en una póliza adicional por el gran incremento del riesgo y pagando una cantidad elevada de prima por dicho seguro.

3.2 Riesgos incluidos en la IHC

Las IHC se basan en el principio de especialidad del riesgo, es decir, cada contrato cubre los riesgos en él especificados. A diferencia del seguro español, en el derecho inglés las pólizas se constituyen por adición, por lo que estarán cubiertos los riesgos presentes en dichas pólizas. Por lo que las IHC nos ofrecen un listado de los riesgos cubiertos pudiéndose encontrar en las cláusulas 2,6 y 8.

GABALDÓN divide los riesgos cubiertos por las IHC en 4 grupos: *cobertura pura de pérdida o daños, cobertura de pérdidas o daños condicionada al ejercicio de la debida diligencia, cobertura de responsabilidad civil por abordajes y choques y, por último, cobertura de responsabilidad civil por salvamento y avería gruesa*¹⁹.

3.2.a Cobertura pura de pérdida o daños

En el primer grupo se encuentran los siguientes riesgos cubiertos:

1. Peligro de los mares, ríos, lagos u otras aguas navegables.

¹⁹V. GABALDÓN, op. cit. pp. 833 y ss...

La cláusula 2.1.1 IHC, cuyo contenido es similar al artículo 417 de la LNM²⁰, hace mención a que están cubiertos los riesgos de la navegación marítima, entendiendo por navegación marítima no solo la navegación propiamente dicha por mar abierto, sino también, como dice el título, por los ríos lagos u otras zonas navegables.

En virtud del artículo 1.2 LNM podemos llegar también a la conclusión de la similitud entre ambas cuestiones, ya que establece que, *“además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero solo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general”*.

2. Incendio, explosión.

La cláusula 2.1.2 IHC cubre el riesgo por fuego o explosión que se puede dar en un buque, siendo las compañías aseguradoras las que asumen los daños o pérdidas en caso de que se diera esta situación. En todo caso, el fuego causante del daño podrá ser interno o externo al buque.

Entiende GABALDÓN que para que nos encontremos ante el supuesto de incendio *“se exige la existencia de combustión o incandescencia, aunque no necesariamente que se manifieste mediante llamas (así, los daños al buque causados por calentamiento de la carga, sin combustión, no estarían cubiertos). También serán indemnizables los daños causados al buque para llevar a cabo la extinción del incendio, así como los del humo producido por el mismo”*²¹.

3. Robo violento por personas ajenas al buque

La cláusula 2.1.3 IHC cubre el riesgo de robo violento por parte de personas ajenas al buque. La LNM no regula el robo, pero acudiendo al Código Penal, el artículo 237, que define que son culpables del delito de robo *“los que, con ánimo de lucro, se apoderaren de las cosas muebles ajenas empleando fuerza en las cosas para acceder o abandonar el lugar donde éstas se encuentran o violencia o intimidación en las personas, sea al*

²⁰ *“El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación”* (art. 417 LNM)

²¹ GABALDÓN, op. cit. p. 834

cometer el delito, para proteger la huida, o sobre los que acudiesen en auxilio de la víctima o que le persiguieren". Para estar cubiertos por la póliza es necesario que haya violencia de por medio, además, también se requiere que la persona que perpetúe el robo sea ajena a la tripulación.

4. Echazón

La cláusula 2.1.4 de las IHC cubre el riesgo por echazón, entendiéndose por ésta un caso de avería gruesa. La LNM la define en su artículo 347, de forma que *"existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro"*. La echazón, es uno de los riesgos que siempre está incluido en el Derecho Marítimo y lo podemos definir como la acción del capitán de arrojar la carga u otros elementos pesados por la borda con el objetivo de no incurrir en un mal mayor. Por lo que en caso de echazón no tendremos que esperar a la liquidación para obtener la indemnización.

5. Piratería

La piratería es uno de los riesgos que se excluyen en la LNM, tal como especifica el artículo 418. Por otra parte, en las IHC sí que se encuentra dentro de los riesgos cubiertos en su cláusula 2.1.5.

Según SOBRINO HEREDIA se entiende por piratería *"aquellos actos ilegales de violencia cometidos en alta mar con un propósito de lucro o personal"*²².

Es importante destacar las diferencias entre terrorismo y piratería, a día de hoy la línea que las separa cada vez es más fina, pero podemos hacer unas series de distinciones: mientras que en el terrorismo busca asustar a la población por motivos religiosos, sociales, políticos e ideológicos, la piratería busca asustar a sus víctimas directas por motivos personales como pueden ser venganza o lucro. Es muy importante tener claro esta distinción porque la piratería la incluiremos dentro de los riesgos cubiertos por las IHC mientras que el terrorismo será uno de los riesgos excluidos tanto en las IHC como en la LNM.

²² SOBRINO HEREDIA, Piratería y terrorismo en la mar. p.83. v. http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf

6. Contacto con el medio de transporte terrestre, muelle o puerto o instalación

La cláusula 2.1.6 de las IHC cubre el riesgo del buque por choque con cualquier elemento del puerto, además, incluye los daños por la entrada en dique seco.

7. Terremoto, erupción volcánica o relámpago

La cláusula 2.1.7 de las IHC cubre el riesgo de los fenómenos mencionados en el título (Terremoto, erupción volcánica o relámpago). Hay que señalar que solo cubre esos fenómenos naturales, es decir, sólo los supuestos tasados por las IHC. Los fenómenos naturales marítimos sí estarían cubiertos pero no por esta cláusula, sino por la de peligros de la navegación (2.1.1).

8. Accidentes en la carga, descarga o cambio de carga, combustible, almacenes o partes

La cláusula 2.1.8 de las IHC cubre los riesgos que se producen en el buque al estar realizando las operaciones mencionadas en el título.

9. Contacto con satélites, aviones, helicópteros u objetos similares u objetos

La cláusula 2.1.9 de las IHC cubre los daños o pérdidas al buque por objetos caídos desde el cielo.

3.2.b Cobertura de pérdidas o daños condicionada al ejercicio de la debida diligencia

Estas coberturas aparecen en la cláusula 2.2 de las IHC, en las cuales el asegurador estará exento del pago de la indemnización cuando demuestre que el asegurado, propietario o gestor naval no actuó con la debida diligencia para evitar el daño o la pérdida. La debida diligencia se puede definir como el deber del asegurado de actuar como si no lo estuviera. Cabe señalar que en el caso de certeza del accidente se deben tomar las medidas adecuadas para reducir las posibles consecuencias al mínimo.

Estas coberturas pueden llegar a ser difíciles de entender y para explicarlas mejor citaré un ejemplo al que hace mención SALINAS ADELANTADO, éste dice que *“si, por ejemplo, el daño se ha producido por un incendio provocado por un vicio oculto en uno de los motores del buque, se cubren los daños provocados por el incendio al buque, pero solo parte de la reparación del motor en sí que provocó el incendio”*.

Las IHC contemplan 6 riesgos que dependen de la debida diligencia, estos riesgos son:

1. Explosión de calderas o rotura de ejes, con exclusión del coste de reparar o sustituir la caldera que explota o el eje que se rompe. (Cl. 2.2.1 IHC)

Se entiende por rotura de ejes, la rotura del eje de cola, el cual se puede definir como el elemento del buque encargado de unir el motor principal y la hélice del barco. Cuando no nos referimos al eje de cola, sino a otros ejes, hacemos mención a vicios ocultos. El riesgo cubierto serían aquellos daños o pérdidas producidos por la explosión o rotura de la caldera o los ejes, excepto el arreglo o sustitución de estos. Es indiferente el lugar de acaecimiento del suceso ya que puede ser tanto en la mar como en el puerto.

La cláusula 2.3 de las IHC hace referencia a esta cláusula (2.2.1), mediante la cual la compañía aseguradora asume el cincuenta por ciento de las reparaciones del eje o caldera junto con la de los daños causados al buque. Además, las IHC en su artículo 41.1, nos dan la posibilidad de cubrir el cincuenta por ciento restante de lo antes comentado. Cabe señalar que esto es optativo y se deberá pactar previo acuerdo entre las partes, llevando consigo un incremento de la prima.

2. Cualquier defecto latente en la maquinaria o el caco, con exclusión del coste de corregir el defecto latente. (Cl. 2.2.2 IHC)

En el ámbito marítimo español el término “defecto latente” no se utiliza con mucha frecuencia, siendo más común la expresión “vicio oculto”, que significa, error difícil o imposible de ver a simple vista por un experto en la materia que conlleva la rotura del objeto y/o otros fenómenos de mayor repercusión.

Lo que cubre esta cobertura son los riesgos por pérdida o daños generados como consecuencia de la existencia del vicio oculto, ya sea en puerto o en la mar. Tal como estipula la cláusula 2.4 de las IHC, se cubren el 50 por ciento de las reparaciones del vicio oculto junto con las reparaciones por pérdida o daños generados por él. De la misma manera que en el caso de explosión de caldera o rotura de ejes, se nos da la opción de pagar el 50 por ciento restante previo acuerdo entre las partes y llevando consigo un aumento de la prima.

3. Negligencia del Capitán, Oficiales, Tripulación o Prácticos.(Cl. 2.2.3 IHC)

Esta cobertura se torna un tanto compleja para las aseguradoras ya que la negligencia se encuentra presente en la mayoría de accidentes o incidentes que se producen, aun así el asegurado queda cubierto por cualquier acción negligente causada por la tripulación y el asegurador no podrá negarse a pagar dicha indemnización.

No solo quedará cubierto por las acciones negligentes de la tripulación, también hay que añadir al práctico que es la persona según FERNANDEZ-GUERRA que “a cambio del pago de un precio tarifado, se obliga a asesorar al capitán de la nave para realizar las maniobras y operaciones técnicas que requiere una navegación segura por las aguas portuarias o adyacentes.”²³

4. Negligencia de los reparadores o fletadores, siempre que estos no figuren como asegurados en esta póliza de seguros. (Cl. 2.2.4 IHC)

A la hora de hablar de la negligencia de los reparadores o fletadores habrá que tener en cuenta la posición que ocupan en el contrato, si son terceras personas ajenas al contrato de seguro, el asegurador asumirá los daños al buque.

Por otra parte, si los reparadores o fletadores son los que aseguran al buque, en cuyo caso no serían personas ajenas a él, las aseguradoras pueden denegarles la indemnización achacando negligencia del asegurado. Las IHC, en su cláusula 41.1.3, establecen que puede pactarse la ampliación de la cobertura a esta negligencia pero conllevando un aumento de la prima.

5. Baratería del capitán, oficiales y tripulación. (Cl. 2.2.5 IHC)

No hay en la LNM definición alguna de baratería por lo que para encontrarla nos ayudamos de una definición de ARROYO, el cual determina que “*se trata en realidad de exclusiones debidas a la actuación dolosa o ilegal del capitán y demás miembros de la tripulación en relación con el buque o cargamento*”²⁴.

²³ FERNANDEZ-GUERRA, “los contratos auxiliares de la navegación marítima” en CAMPUZANO, SANJUAN *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, 1º ed., Valencia, Tirant, 2016, p.331.

²⁴ ARROYO, *Curso de derecho marítimo*... p. 616.

En cuando a las IHC, GABALDÓN dice que *“la baratería como riesgo marítimo asegurable, viene caracterizada por las siguientes cuatro notas:*

- a) Acción u omisión dolosa, es decir realizada deliberadamente.*
- b) Por cualquiera de los miembros de la dotación del buque.*
- c) En perjuicio del armador del buque o de sus fletadores.*
- d) Sin conocimiento ni consentimiento del armador del buque”²⁵.*

6. Riesgo de contaminación.

La mejor definición de esta cláusula se encuentra en las propias IHC, exactamente en la cláusula 5, que dice: *“este seguro cubre la pérdida o daño al buque asegurado causado por cualquier autoridad gubernamental que actúa bajo los poderes que se le confieren para prevenir o mitigar un riesgo de contaminación o daño al medio ambiente o amenaza de daño causado directamente al buque por el cual los Aseguradores son responsables de este seguro, siempre que dicho acto de autoridad gubernamental no haya sido resultado de la falta de diligencia debida por parte de los Asegurados, Propietarios o Gerentes para prevenir o mitigar dicho peligro o daño o amenaza de ello. El Capitán, los Oficiales, la Tripulación o los Prácticos no serán considerados Propietarios dentro del significado de esta Cláusula 5 si ellos poseen acciones en el buque”.*

3.2.c Cobertura de responsabilidad por abordajes y choques

En el derecho anglosajón, de la misma manera que en el derecho español, el seguro de cascos se configura como un seguro de daños que incluye alguno de los casos de responsabilidad civil. Ejemplo de ello es el seguro de responsabilidad civil por abordaje, que en el derecho anglosajón se conoce como *“collision clause”* y que aparece regulado en la cláusula 6 de las IHC con el título de *“3/4 Collision liability”*.

A diferencia de lo que nos encontramos en el Derecho español, en el que no hace falta que haya contacto físico para la existencia de abordaje²⁶, en el derecho anglosajón ocurre todo lo contrario y es obligatorio que exista un contacto físico. Sin embargo, al

²⁵ GABALDÓN, op. cit. p. 837.

²⁶ *“Los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este capítulo”.* Aclarando que dicho capítulo es el de abordaje.” (art. 339.3 LNM).

igual que en el derecho español, quedan excluidos todos los choques con aquellos objetos que no sean considerados buques o embarcaciones.

De acuerdo con la cláusula 47 IHC, esta cobertura puede ampliarse de manera que cubra toda la responsabilidad civil por abordajes o choques contra cualquier objeto fijo o flotante, aunque si bien es cierto, conllevará un aumento de la prima.

La responsabilidad civil por abordajes viene limitada al pago de $\frac{3}{4}$ partes de la indemnización, la cual estará constituida por las pérdidas o daños que sufre el buque abordado. La parte restante estará cubierta por los P&I. De esta manera, el asegurador de un buque que realiza un abordaje estará obligado primero a pagar los daños causados al buque asegurado y luego las $\frac{3}{4}$ partes del seguro de responsabilidad civil por los daños producidos al buque abordado.

Esta limitación de $\frac{3}{4}$ se puede ampliar a una cobertura total de la responsabilidad civil de acuerdo con la cláusula 38 IHC, produciéndose el correspondiente aumento de la prima.

Respecto la indemnización, cabe señalar que el asegurador estará obligado a pagar en el momento en que el asegurado abone al tercero abordado la indemnización correspondiente, por lo que nos encontramos ante un tipo de seguro en el que el asegurador no paga directamente al perjudicado (al igual que en los P&I).

Las Cls 6.1.1, 6.1.2 y 6.1.3 de las IHC nos ofrecen el listado de causas indemnizables, que son las siguientes:

1. Pérdida o daño al otro buque o alguna de sus propiedades.
2. Retraso o pérdida del uso de otro buque o de alguna de sus propiedades.
3. Lo relacionado con la avería gruesa y pago de recompensas por salvamento del otro buque.

En la cláusula 6.4 de la IHC aparecen una serie de exclusiones delimitando la cobertura, son las siguientes:

1. Los gastos a raíz de la remoción de restos.
2. Cualquier bien real o personal distintos al buque o propiedades sobre el mismo.
3. La carga o los compromisos del buque asegurado.
4. Pérdida de vidas, lesiones o enfermedades personales.
5. Contaminación

Cabe señalar que estas exclusiones de cobertura de responsabilidad civil por abordaje sí que estarán cubiertas por los seguros P&I, por eso en este trabajo no se incluye un estudio de las mismas.

En un abordaje es de especial relevancia conocer el grado de culpa que ostenta cada uno de los buques implicados ya que esta circunstancia tendrá repercusión a la hora de establecer la indemnización. De esta manera, las IHC hacen distinción entre la responsabilidad simple y la cruzada, existiendo la primera de ellas cuando la culpa sea por entero de un buque y la segunda cuando ambos se la repartan. La cantidad indemnizatoria dependerá del grado de culpa de sus asegurados.

Es de importancia señalar el contenido de la cláusula 7 IHC, referida al “*sistership*”, lo que se traduce como “buque hermano”. Lo que establece esta cláusula es que si están implicados en caso de abordaje o salvamento buques pertenecientes al mismo armador, ya sea por entero o parcialmente, no se hará distinción y serán cubiertos de la misma manera que si no pertenecieran al mismo armador.

3.2.d Cobertura de responsabilidad por salvamento y avería gruesa

Esta cobertura se encuentra en la cláusula 8 IHC y hace referencia a un tipo de responsabilidad civil. Lo que estipula en ella es que todas las labores de salvamento y/o avería gruesa estarán cubiertas por la presente cobertura. En la LNM aparece regulado en el artículo 430²⁷, que hace referencia a estas dos acciones como coberturas complementarias por las que el asegurador debe pagar añadiéndolas a la indemnización por los daños materiales sufridos por el objeto asegurado.

En el salvamento existe un principio muy conocido que dice “*no cure, no pay*”, lo que viene a significar que sin éxito no hay pago. De esta manera, si regimos el salvamento por dicho principio, en caso de que este resulte fallido no se podrán recuperar los gastos acaecidos por el salvamento por parte de la empresa salvadora en la presente cobertura, y para poder recuperarlos, tendrán que ser incluidos como gastos de salvaguarda. Para que se origine esta cobertura, según dice la cláusula 8.4 de las IHC,

²⁷ “La indemnización del asegurador comprenderá el valor de los daños, materiales que sufra el objeto asegurado hasta el límite de la suma asegurada y las siguientes coberturas complementarias:

1. El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado.
2. La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento.
3. Los gastos razonables efectuados por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño.” (art. 430 LNM).

tiene que ser en el intento de evitar uno de los riesgos asegurados, pues en caso de negligencia no estará cubierta.

En lo referente a la avería gruesa, según estipula la cláusula 8.1 de las IHC, el asegurador podrá pagar al asegurado por los daños sufridos a raíz de dicha avería antes de que se produzca la liquidación y se establezca la cantidad a pagar. Tras producirse la liquidación, si la cantidad entregada al asegurado es mayor de la estipulada, este último tendrá que devolver la parte excedente. En caso contrario, será la aseguradora la que tenga que entregar la parte a deber.

Como cita la cláusula 8.2 de las IHC, la avería gruesa se liquidará con arreglo a la Ley y práctica vigente en el lugar donde finaliza la aventura, a no ser que en el contrato de arrendamiento del barco en cuestión esté estipulado el uso de las reglas de York y Amberes (RYA), en cuyo caso dichas reglas serán las que se apliquen.

El asegurado también está cubierto en las situaciones en que tengamos el buque en lastre y sin flete contratado, así se manifiesta en la cláusula 8.3 de las IHC, en virtud de la cual se obliga al asegurador a pagar al asegurado por todos aquellos gastos producidos a raíz de los actos que deberían ser admitidos como avería gruesa (según las RYA), pero que no lo son dado que el buque se encuentra en lastre y no tiene ningún flete contratado.

Cabe mencionar que la liquidación de la avería gruesa se torna complicada debido a que en ella influyen muchos factores que tienen que ser estudiados. Puede ser un procedimiento que se dilate durante un largo periodo de tiempo, lo que lógicamente conllevará un incremento de gastos, sobre todo cuando se trata de grandes buques. Por lo cual, en palabras de GABALDÓN, *“hace ya tiempo, que los aseguradores de cascos aceptaron cubrir, como riesgo asegurado, directamente y hasta ciertos límites, los gastos de naturaleza de avería gruesa incurridos por los armadores, renunciando unos y otros a practicar la liquidación y exigir contribución a todos y cada uno de los cargadores (Con los consiguientes ahorros en gastos de obtención de garantías, etc.)”*²⁸

3.3 Riesgos excluidos

La LNM, tal y como ya mencionamos anteriormente, se basa en el principio de universalidad del riesgo, es decir, todos los riesgos que surjan a raíz de la navegación marítima estarán cubiertos, por lo que es importante citar aquellos que se excluyen en el contrato. Las partes intervinientes en el contrato pueden pactar libremente las

²⁸ GABALDÓN, op. cit. p. 842.

condiciones que consideren, por lo que, si no aparece reflejado en el contrato nada acerca de los riesgos excluidos, según la LNM en su artículo 418: *“quedaran excluidos de la cobertura del seguro los siguientes riesgos:*

- a) *La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella.*
- b) *La captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera.*
- c) *La piratería, el motín, el terrorismo, y las situaciones de alteración del orden público.*
- d) *Las huelgas y los cierres patronales.*
- e) *Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.”*

Dentro de las IHC también existen riesgos excluidos que vendrán regulados por las cláusulas 29, 30 y 31, éstas se aplicarán de forma imperativa en caso de confusión o duda con otra cláusula. Los riesgos excluidos en las IHC son los siguientes:

- 1) Guerra y huelgas. (Cls. 29)
- 2) Acción de terrorismo o de cualquier persona que actúe por motivos políticos, así como el empleo de armas o las detonaciones de explosivos por parte de aquellas o, por cualquier persona que actué maliciosamente. (Cls. 30)
- 3) Contaminación radioactiva y armas especiales (Químicas, Biológicas, etc.) (Cls. 31)

Los riesgos excluidos en las IHC vienen divididos en menos grupos de los que aparecen en la LNM, sin embargo, las exclusiones son prácticamente idénticas. Además, en las IHC se puede observar como cada grupo se encuentra más desarrollado y se especifican más los riesgos, de esta manera, se facilita la tarea de determinar en qué tipo de situación nos encontramos.

La LNM, aparte de hacer una exclusión de los riesgos, añade dos circunstancias más que no están cubiertas por la póliza, estas son: el vicio propio y el dolo y culpa del asegurado y sus dependientes.

Con respecto al vicio propio, este se encuentra regulado en el artículo 420 de la LNM, que dice: *“Quedan excluidos de la cobertura los daños que tengan por causa el vicio propio o la naturaleza intrínseca del objeto asegurado y los que tengan por causa el desgaste y uso natural.”* Hay que tener en cuenta que las partes pueden modificar lo

citado anteriormente e incluirlo en el contrato, pero lo más normal es que formen parte de los riesgos excluidos.

Por otra parte, el dolo y culpa del asegurado se encuentra regulado en el artículo 419.1 de la LNM, que dice: *“El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, pero, si las partes acordasen lo contrario, quedará al menos un diez por ciento del daño a cargo del asegurado. Este mínimo de diez por ciento es indispensable para las partes”*.

Estamos ante una acción dolosa cuando esta es causada de forma intencionada y con ánimo de producir un daño, por otra parte, estamos ante una situación culposa cuando no se actúa con la debida diligencia para evitar un daño. La culpa puede clasificarse como simple o grave, la primera de ellas es asegurable mientras que la segunda conlleva la exclusión del contrato. La Ley realiza una serie de matizaciones respecto la culpa grave dando la posibilidad de llegar a un acuerdo para cubrirla, lo que conllevaría el correspondiente aumento de la prima. En caso de que llegara a realizarse esta ampliación de la cobertura y de que se produjera el suceso por culpa grave, el asegurado deberá pagar un tanto por ciento que previamente habrá negociado con la aseguradora y que como mínimo será el 10 por ciento de los daños causados. En palabras de PULIDO BEGINES se utiliza este tipo de franquicia *“como mecanismo para desincentivar conductas gravemente negligentes o descuidadas”*²⁹.

La LNM también regula el dolo y la culpa de los dependientes, es decir, empleados, colaboradores, etc., se encuentra regulado en el artículo 419 apartados 2 y 3. Del primero de ellos se desprende que los dependientes del asegurado que desempeñen en tierra funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de conservación o de mantenimiento del objeto asegurado, se les aplicará lo establecido en el apartado 1 del artículo 419, por lo que el asegurador no responderá en caso de dolo y culpa grave, pudiéndose llegar a un acuerdo para cubrir dicha culpa, por el cual el asegurado se verá obligado al pago del 10 por ciento como mínimo del daño realizado. La segunda viene expresada en el artículo 419.3 de la LNM, que dice, *“El asegurador responderá de los siniestros causados por dolo o culpa de los demás dependientes del asegurado”*. Entendiéndose por demás dependientes del asegurado todos aquellos que no desempeñan en tierra funciones de gerencia o dirección.

²⁹ PULIDO BEGINES, op. cit. p.485.

Las IHC, a la vez que desarrollan los riesgos incluidos, tratan el vicio propio, dolo y la culpa en estas cláusulas por lo que en este apartado no se hará mención a ellos y bastará con volver atrás en el trabajo. Quedando claro que el asegurado tendrá derecho a no pagar la indemnización cuando la realización de uno de esos riesgos incluidos se haya producido por negligencia por parte del asegurado, propietario o gestor naval.

VI. ELEMENTOS FORMALES. LA POLIZA.

Respecto a la forma del contrato se encuentra manifestado en el artículo 407.2 LNM, el cual establece que *“La válida celebración del contrato de seguro marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421”*.

Sin embargo y pese a lo dicho anteriormente, se necesita tener prueba de su existencia, y para ello la LNM en su artículo 421 nos dice: *“El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificación 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”*.

La LNM no hace mención al contenido al que debe hacer referencia la póliza. ARRORO dice: *“La póliza tipo se integra de las condiciones generales, comunes a todo contrato, y de las condiciones particulares, específicas para cada asegurado. Las condiciones generales de las pólizas españolas son de 3 clases: a) las que elaboran las propias compañías de seguros; b) las cláusulas de instituto de Aseguradores de Londres; c) las condiciones que regulan determinados tráficos o cargamentos.”*³⁰

VII. CLASES DE SEGUROS

Dentro del seguro de buques podemos encontrar varias modalidades, las cuales aparecen indicadas en el artículo 439 LNM: *“El seguro de buques puede contratarse ya sea para un viaje, ya sea para varios sucesivos, o bien para un tiempo determinado”*. Por lo tanto, en virtud del citado artículo, se puede diferenciar entre seguro por viaje o por tiempo. Las IHC no hacen distinción alguna respecto a las clases de seguros por lo que nos ayudaremos de la legislación española para desarrollar este apartado.

³⁰ ARROYO, *Compendio de Derecho Marítimo...* p. 366.

El seguro de viaje está definido en el artículo 440 LNM, en el que se establece que *“Si el seguro se contrata para uno o varios viajes, la responsabilidad del asegurador comienza en el momento de recibir la carga a bordo y termina al concluir la descarga, y en todo caso a los quince días desde su llegada a puerto de destino. Si el viaje se realiza en lastre, la responsabilidad del asegurador comienza al levar anclas o desamarrar en el puerto de salida y termina cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino”*. La Ley no deja muy claro en qué momento exacto comenzará el seguro por viaje, si es desde que comienza la carga, dado que ya estamos recibiendo carga a bordo, o será al final de la carga. Se entenderá que el comienzo del seguro por viaje será al principio de la carga debido a que el buque está sometido a riesgos desde ese momento.

Por otra parte, según dice la LNM en su artículo 441, en el seguro por tiempo: *“(…) la responsabilidad del asegurador comienza a las cero horas del día siguiente al de la celebración del contrato y termina a las veinticuatro horas del último día. A los efectos previstos en el apartado anterior se tendrá en cuenta el horario vigente en lugar donde se celebró el contrato.”*

VIII. CONTENIDO OBLIGACIONAL DEL CONTRATO

En la definición del contrato mencionábamos que era sinalagmático, lo que significa que las partes estarán vinculadas por un doble vínculo, es decir, tendrán derechos y obligaciones recíprocas. Estas partes serán el tomador y asegurado de un lado, y el asegurador de otro.

1. Deberes y obligaciones del tomador y asegurado

Los deberes y obligaciones del tomador y asegurado son los siguientes:

1.1 Declaración del riesgo

El seguro marítimo se rige bajo el principio de <<ubérrima bona fide>>, que traducido al español significa “máxima buena fe”, lo que implica que el tomador se obliga a declarar a la aseguradora todos los riesgos a los que estará sometido el buque en el periodo por el que se firme el contrato. En el artículo 423.1 LNM se establece textualmente que *“El tomador del seguro deberá declarar al asegurador antes de la conclusión del contrato todas las circunstancias que conozca, o que razonablemente deba de conocer, que*

puedan influir sensiblemente en la apreciación del riesgo de un asegurador prudente. Si el contrato se celebrase por cuenta de otra persona, el deber de declaración se extenderá a las circunstancias conocidas o debidas de conocer por esta.” Además, continúa dicho artículo estableciendo que, el tomador deberá comunicar los incrementos del riesgo que aparezcan durante la vigencia del contrato y que sean de tal relevancia que de haber estado en conocimiento del asegurador en el momento de la celebración del mismo, este no se hubiera celebrado o las condiciones hubiesen cambiado. (art. 423.2 LNM)

Mientras que el artículo 423 LNM regula la obligación del asegurado de declarar el riesgo, el artículo 424 LNM regula las consecuencias por no cumplir dicha obligación: *“La declaración incompleta o inexacta de las circunstancias a que se refiere el artículo anterior da derecho al asegurado a resolver el contrato en el plazo de un mes, a contar desde el conocimiento de la reserva o inexactitud. Corresponderán al asegurador, salvo que concurra dolo o culpa grave por su parte, las primas relativas al periodo en curso en el momento de resolución”*. En el apartado 2 del mismo artículo se establece que en el caso de que el siniestro se produzca antes del conocimiento del asegurador de dicha inexactitud o antes de la finalización del mes establecido para la resolución del contrato, la indemnización del asegurador se verá reducida proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiese aplicado de haberse conocido la entidad del riesgo.

En cuanto a las IHC, GABALDÓN especifica que: *“ante la ausencia de regulación internacional uniforme que adolece el contrato de seguro marítimo y a falta de las previsiones sobre este punto en las IHC y las ICC, será necesario acudir a la legislación nacional aplicable para resolver los problemas jurídicos planteados en torno a este deber”*³¹. Sin embargo, lo que sí viene especificado en las IHC es la obligación de comunicar cualquier situación que agrave el riesgo del buque al asegurador.

1.2 Pago de la prima

El seguro de buques es un contrato oneroso, es decir, ambas partes tienen obligaciones económicas. El tomador tendrá que pagar la prima siguiendo las condiciones estipuladas en la póliza. Aparece regulado en el artículo 425.1 LNM que dice: *“El tomador del seguro está obligado al pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza o en el certificado. Si se han pactado primas periódicas, la primera de ellas será*

³¹ GABALDÓN, op. cit. p. 855.

exigible una vez firmado el contrato. El lugar del pago será el domicilio del tomador, siempre que no se determine uno distinto en la póliza.”

En caso de que el tomador no pague la prima, las fracciones de prima, o la prima periódica, el asegurador puede resolver el contrato o suspenderlo hasta que sea abonada dicha cantidad. Para que el asegurador pueda resolver el contrato tendrá que requerir previamente el pago de la prima al tomador, teniendo este un plazo de un mes desde el momento en el que el asegurador la exige. Se da por asumido que durante este periodo de un mes el buque sigue cubierto frente a los riesgos estipulados en la póliza. Otro caso completamente distinto es cuando no se ha pagado la prima única, de la primera fracción de la prima o de la primera de las primas periódicas, en los que el asegurador no cubrirá los riesgos producidos hasta que no se produzca el pago. (art. 425.2 LNM)

Cabe señalar que existe una diferencia respecto el momento en que se tiene el derecho al abono de la prima si se trata de seguro por viaje o por tiempo. En el primero de ellos el derecho se adquiere desde el inicio del viaje y, sin embargo, cuando se trata de un seguro por tiempo el derecho se adquiere desde que comienza a correr el plazo fijado en el contrato.

En lo que respecta a las IHC, el pago de la prima viene establecido en la cláusula 35, titulada “*Premium payment*”, por la que el tomador estará obligado al pago total de la prima en un plazo de 45 días, salvo pacto en contrario, desde que comienza el contrato. Además, dicha cláusula incluye la elección por parte del asegurado del pago fraccionado, en cuyo caso la cantidad a pagar en esos 45 días será el primer pago de la prima. Los siguientes pagos se realizarán de acuerdo a lo estipulado en el contrato. (Cl. 35.1)

El retraso en el pago, por muy pequeño que sea, dará potestad al asegurador para la resolución del contrato con solo una notificación por escrito. Cabe señalar que el tomador a partir de esa notificación dispondrá de 15 días para la realización del pago de la prima, manteniendo la cobertura de los riesgos asegurados en el contrato durante ese periodo. En el caso de pagar la prima en este plazo estipulado dicha resolución del contrato no se llevará a cabo. (Cl. 35.2 y 35.3)

Aunque el contrato se encuentre en fase de resolución, el asegurado deberá pagar la cantidad de prima proporcional al tiempo que estaba cubierto por el contrato. En el caso de que se produzca un accidente en dicho periodo de un riesgo incluido en la póliza, el asegurador indemnizará al asegurado, adquiriendo el asegurador el derecho a exigir la prima al completo. (Cl. 35.4)

1.3 Comunicación del siniestro.

La comunicación del siniestro, según Ignacio Arroyo, “se trata de un deber y no de una obligación, pues su incumplimiento no supone la resolución del contrato sino la pérdida de un derecho”³². Este deber aparece regulado en la LNM, concretamente en su artículo 426 que dice lo siguiente: “El asegurado o el tomador del seguro deberá comunicar al asegurador o al comisario de averías designado en la póliza el acaecimiento del siniestro en el plazo de 7 días contado a partir del momento que lo conozcan. La omisión o retraso de esta comunicación producirá la pérdida del derecho a la indemnización solo si hubiese concurrido dolo o culpa grave del asegurado o del tomador. En caso de negligencia o de retraso culposo en la omisión o tardía comunicación del siniestro, el asegurador tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que se le hubieren causado por ello, sin que valga pacto que pretenda imponer al asegurado peor situación.”

En lo relativo a las IHC, el asegurado deberá informar del siniestro lo antes posible. En el caso de que no facilite esta información en un periodo de 180 días, perderá la indemnización, a no ser que se haya pactado otra cosa en el contrato. (Cls. 43)

Además, como dice la cláusula 45.1 IHC: “el asegurado proporcionará a los aseguradores, previa solicitud a expensas suyas, todos los documentos e información pertinentes que razonablemente requieran para considerar cualquier reclamación”.

No se podrán aportar pruebas falsas y esconder la verdad con intención de engañar al asegurador, estas situaciones llevarán a la pérdida del derecho de la indemnización. (Cl 45.3).

1.4 Deber de evitar o aminorar el daño

El deber de evitar o aminorar un daño viene regulado en el artículo 427 de la LNM, en cuyo apartado 1 se establece que “El tomador del seguro o el asegurado y sus dependientes deben emplear todas las medidas razonables a su alcance para salvar o recobrar los efectos asegurados y, en general, para evitar o disminuir el daño consecuencia del siniestro”.

El asegurador podrá ser partícipe de las medidas antes mencionadas y aunque haya intervenido para intentar evitarlo nunca tendrá la responsabilidad por el siniestro.

³² ARROYO, *Compendio de Derecho Marítimo...* p. 368.

Además el asegurador responderá de los gastos incurridos por el tomador, asegurado y sus dependientes en su intento de evitar o de aminorar el daño, incluyendo los daños causados al objeto asegurado. (arts. 427.2 y 427.3 LNM)

Con respecto a las IHC, en la cláusula 9 “*sue and labor*”, también se contempla el deber del asegurado de tomar todas las medidas razonables para evitar o disminuir el daño, así como la obligación del asegurador de pagar los daños en los que incurre el buque con el objetivo de evitar ese accidente, funcionando igual que la legislación española.

1.5 Deber de colaborar en la subrogación contra el responsable

Cuando se produce un siniestro debido al dolo o culpa de un tercero, el asegurador se subrogará en los derechos y acciones del asegurado contra el tercero responsable. Una vez producida esta situación, el asegurado no se desentenderá del daño producido ya que tiene el deber de colaborar con el asegurador para facilitar los trámites pertinentes.

La LNM no detalla dicho deber por parte del asegurado, aunque menciona en su artículo 437.5 que: “(...) *El asegurado responderá de los perjuicios que, por su actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho a subrogarse (...). La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por este, consignándola en la póliza de seguros.*” En la LNM no aparecen especificados los deberes a realizar por el asegurado, aunque sí queda claro que no puede actuar en contra del asegurador. Por otra parte, el asegurador tendrá derecho a que le devuelvan la indemnización que ha adelantado en el caso de culpa de un tercero.

Estos deberes del asegurado aparecen claramente detallados en las IHC, exactamente en su cláusula 49, titulada “*recoveries*”. En palabras de GABALDÓN “*En todo caso y con independencia de que los aseguradores hayan o no pagado una indemnización o potencial reclamación, el asegurado debe adoptar las medidas razonablemente necesarias para valorar con prontitud la existencia de perspectivas que permitan obtener recobros por parte de terceros o para proteger los créditos frente a esos terceros, sea obteniendo garantía, sea iniciando procedimientos judiciales o sea de cualquier otro modo, manteniendo avisado y cooperando con el asegurador en relación con todo ello.*”³³ . En relación a lo anterior, el asegurador adquiere la responsabilidad de pagar al

³³ GABALDÓN, op. cit. p. 858.

asegurado los gastos producidos por haber realizado esos deberes de acuerdo con las IHC.

El asegurado, a la hora de colaborar, debe utilizar pruebas verídicas, no estando permitido alterarlas o falsearlas. En el caso de que esto fuese así y dificultase la subrogación, el asegurado quedará obligado al pago de una indemnización por daños y perjuicios causados al asegurador. Para tener derecho a esta indemnización el asegurador tendrá que demostrar que se han producido los hechos antes citados.

1.6 Navegabilidad del buque

La LNM legisla lo relacionado a la navegabilidad del buque en su artículo 444, que dice: *“El asegurado deberá mantener la navegabilidad del buque, embarcación o artefacto naval asegurado durante la duración de la cobertura”*.

Dentro de las IHC no encontramos ninguna cláusula específica que trate este tema, sin embargo, con carácter general podemos encontrar las cláusulas 13 y 14 IHC, que regulan aspectos de la sociedad de clasificación y aspectos relacionados con la gestión del buque respectivamente.

2. Deberes y obligaciones del asegurador.

La única obligación que tiene el asegurador es la del pago de la indemnización, esta aparece regulada en el artículo 429 LNM que dice: *“En caso de siniestro cubierto por el contrato de seguro, el asegurador está obligado a indemnizar en las condiciones estipuladas en la póliza, salvo en los supuestos de exclusión de responsabilidad (...)”*. Dichos supuestos son los mencionados anteriormente en los riesgos excluidos.

Para establecer la cuantía de la indemnización se debe realizar la liquidación del siniestro, pudiendo ser por avería o abandono, como ya veremos más adelante. Una vez realizada esta liquidación se podrá proceder al pago de la indemnización, la cual se encuentra regulada en el artículo 430 LNM: *“La indemnización del asegurador comprenderá el valor de los daños materiales que sufra el objeto asegurado hasta el límite de la suma asegurada y las siguientes coberturas complementarias: a) El importe de la contribución de la avería gruesa a cargo del interés asegurado. b) La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento. c) Los gastos razonables efectuados por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño. (...)”*.

El seguro de buques se basa en el principio indemnizatorio, lo que se traduce en que el asegurado no podrá quedar en mejor situación que justo antes del accidente, además, dicha indemnización será monetaria. De esta manera y según dicta el artículo 431 LNM: *“El asegurador no podrá ser obligado a reemplazar o reparar los objetos asegurados”*. Un dato importante que se debe comunicar a la hora de fijar la indemnización es la existencia o no de seguros múltiples, dicha existencia será comunicada a los correspondientes aseguradores. Esta figura aparece regulada en el artículo 415 LNM, que dice: *“En caso de concurrir en varios contratos de seguro sobre el mismo riesgo o interés y durante idéntico periodo de tiempo, hayan sido concertados por el mismo tomador o no, el asegurado no podrá en ningún caso recibir como indemnización una cantidad superior al importe real del daño. Respetando esta limitación, cada asegurador estará obligado a indemnizar el daño hasta el importe de la suma asegurada en su respectiva póliza. (...)”*.

Relativo al pago de la indemnización, hay que tener en cuenta una serie de exclusiones. De esta manera, se desprende del artículo 432 LNM que se excluirán los perjuicios derivados del siniestro, tales como retrasos, demoras, paralizaciones, pérdidas de mercado, diferencias de cambio, lucro cesante y en general, cualquier daño indirecto, salvo los expresamente incluidos en la Ley. También se excluirán los daños y perjuicios ocasionados por el objeto asegurado a personas, salvo que tal responsabilidad se haya pactado en la póliza.

Tanto en el artículo 448 de la LNM como en la cláusula 16 de las IHC, se excluyen las deducciones de nuevo a viejo.

También se establece en las IHC la obligación, por parte del asegurador, de realizar el pago de la indemnización. Estas cláusulas regulan, además, diferentes situaciones que se pueden dar en lo relativo al pago de la indemnización y reparación del buque:

a) Averías no reparadas

En caso de estar ante una avería que no afecte a la navegabilidad del buque y que se haya producido por uno de los riesgos cubiertas en la póliza, el asegurado podrá tomar la decisión de no realizar la reparación del buque, es decir, podrá dejarla para un futuro o directamente no repararla. En el primer caso se utilizarán, sin mayor dificultad, las cláusulas de reparaciones aplazadas. Sin embargo, será en el segundo caso cuando estemos ante una situación más complicada, en palabras de GABALDÓN, *“el asegurador indemnizará al asegurado el menor importe de los dos posibles: el coste de razonable de las reparaciones pericialmente fijado, o la depreciación que experimenta el buque (al termino de periodo de cobertura) por causa de las averías no reparadas.*

*En cualquier caso, el importe de la indemnización por daños no reparados no podrá nunca exceder del valor asegurado del buque*³⁴.

Se deja constancia en la cláusula 20.2 IHC de que los aseguradores no abonarán las indemnizaciones de los daños no reparados cuando se produzca una pérdida total del buque, independientemente de que dicha pérdida esté cubierta o no por la póliza. En el caso de que se produzca la pérdida total por uno de los riesgos estipulados en el contrato, solo cubrirán dicha pérdida. Es decir, no se van acumulando los siniestros y por tanto las indemnizaciones.

b) Carena del buque

Cuando es necesario realizar reparaciones en el buque que corran a cuenta del asegurador, muchos armadores aprovechan, con el fin de ahorrar dinero, dicha entrada en dique seco para realizar otras labores de mantenimiento de la obra viva del buque con la intención de que el seguro se haga cargo también de ellas. Previniendo esta situación, la cláusula 17 IHC "*Bottom treatment clause*" distingue entre las reparaciones relativas a la avería y las que tienen que ser pagadas por el asegurado.

c) Entrada a astillero.

En la cláusula 44 IHC "*Tender provisions*" aparecen una serie de consideraciones relativas al astillero. En virtud de éstas, el asegurador tiene derecho a escoger el astillero quedándose obligado a asumir los gastos relativos al traslado del buque hasta el mismo. Además, tiene el derecho de pedir presupuestos a diferentes astilleros sin que este tiempo de demora sea motivo para indemnizar al armador. En caso de no aceptar los primeros presupuestos, volverá a tener derecho de pedir unos nuevos previa entrega al asegurado de una bonificación hasta el momento en que elija un astillero.

IX. LA LIQUIDACIÓN

La liquidación del siniestro es un aspecto importante dentro de todos los seguros, PULIDO BEGINES la define como: "*la operación realizada, en principio por el asegurador, al objeto de determinar el daño sufrido por el objeto asegurado y su importe*

³⁴ GABALDÓN, op. cit. p. 864.

para, en su caso, proceder a la indemnización"³⁵. De acuerdo con el artículo 433 LNM, dicha liquidación se podrá realizar, a elección del asegurado, de dos maneras distintas: ejercitando la acción de avería o la acción de abandono.

En la acción de avería, que es el proceso más frecuente, el asegurador debe cubrir el daño acaecido en el buque (interés asegurable). En la acción de abandono, el asegurador se obliga al pago íntegro de la indemnización estipulada en la póliza, haciéndose dueño a su vez de la propiedad del interés asegurable salvo pacto en contrario. La acción de abandono es más simple y rápida que la de avería.

1. Acción de abandono

En virtud del artículo 435.1 LNM la acción de abandono no podrá ser parcial ni condicionada y, además, comprenderá la totalidad de las cosas objeto del interés asegurado. Por lo que la acción de abandono se utilizará siempre cuando nos encontremos en una situación tan grave que el buque quede inservible. Para poder ejercitar dicha acción, según el artículo 449 de la LNM, nos deberemos de encontrar en uno de los siguientes casos:

1. Pérdida total del buque. Se produce cuando el buque queda destruido o desaparece definitivamente, como puede ser el caso de un naufragio.
2. Inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparar el buque.
3. Cuando el importe de las reparaciones alcance el valor de la suma asegurada de la póliza. A efectos de este cálculo, se sumará al importe de las reparaciones las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o el salvamento. En lo que respecta a las IHC, en su cláusula 21 se establece que la acción de abandono se podrá ejercitar cuando la suma de la recuperación y las reparaciones alcancen o sean superiores al 80 por 100 del valor asegurado del buque, sin contar con el valor residual de los restos del buque.

³⁵ PULIDO BEGINES, op. cit. p.492 y 493.

4. La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días. La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias. En las IHC no aparece el plazo estipulado para conocer cuando nos encontramos ante la situación antes citada. Este plazo dependerá de las diferentes legislaciones nacionales.

Una vez escogida la acción de abandono, el asegurado deberá notificarlo por escrito al asegurador por medio de una declaración de abandono. Además, tendrá el deber de comunicar al asegurador la existencia de cualquier otro seguro o de derechos reales constituidos sobre las cosas objeto del abandono. En el caso de que el asegurado se niegue a realizar estas comunicaciones, el asegurador tendrá derecho a suspender el pago de la indemnización hasta que le sean comunicadas esas circunstancias. (art. 434 LNM).

De acuerdo con el artículo 450 LNM, el asegurado tendrá un plazo de 90 días a raíz del acaecimiento del suceso para presentar dicha declaración de abandono al asegurador. Si nos encontramos en el caso de pérdida de buque por falta de noticias en el plazo de 90 días, estos empezarán a contar desde el momento en que transcurran los días antes citados. En el caso de la no realización de la declaración en estos 90 días, la liquidación solo se podrá realizar por la acción de avería.

El asegurador dispone de un plazo de un mes para realizar la aceptación del abandono, dicha aceptación puede ser expresa o presunta. Diferenciándose en que la primera es inmediata mientras que la segunda se entenderá por aceptada si el asegurador no rechaza dicha aceptación en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración por parte del asegurado. (art. 435.2 LNM).

Una vez realizada esa aceptación, ya sea por el asegurador o declarado judicialmente válido, se transmite al asegurador la propiedad de las cosas aseguradas, existiendo la posibilidad de pacto en contrario en la póliza por el cual el asegurador podrá renunciar a la transmisión de la propiedad de las cosas aseguradas o sus restos, con el motivo de que puede suponer un importante gasto hacerse con esta posesión. Dicha aceptación lleva consigo la obligación del asegurador del pago del importe total de la suma asegurada. (art. 436 LNM).

A partir de la aceptación del abandono, el asegurador deberá realizar la liquidación del siniestro. El tiempo para realizar dicha liquidación será el pactado en la póliza, el cual no podrá ser mayor de un mes, empezando a contar desde la aceptación del abandono. (art. 437 LNM).

2. Acción de avería

Si hemos tenido un siniestro, pero no nos encontramos en ninguno de los casos citados en el artículo 419³⁶, tendremos que realizar la liquidación por la acción de avería. Entendiéndose como avería, los daños o gastos sufridos por el buque que deriven de un riesgo incluido en la póliza y excluyendo aquellos que se entienden como avería gruesa.

A partir de la aceptación del siniestro por la acción de avería, el asegurador deberá practicar la liquidación en el plazo fijado en la póliza, que no será superior a un mes. Posteriormente, el asegurador dispondrá de un mes para aceptar o rechazar el suceso, contabilizado desde el momento que el asegurado entregue la prueba del daño y sus causas. Este mes se puede ampliar en el caso de que el perito tenga que usar más tiempo para poder obtener las causas o que sea necesario para la liquidación del siniestro la aportación de ulterior documentación por parte del asegurado. (art. 437.1 LNM)

3. Pago de la Indemnización

Una vez practicada la liquidación, ya sea por avería o abandono, es el momento del pago de la indemnización, cuyo proceso será igual para ambas acciones. Por lo que el asegurador dispondrá de 15 días, desde que el asegurado establezca que está conforme con la liquidación realizada, para realizar el pago de la indemnización. En el caso de que haya retraso en el pago, el asegurador quedará obligado a abonar los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o a la avería. (art. 437.2 LNM).

Lo más habitual es que haya discusiones entre el asegurado y el asegurador sobre la cuantía de la indemnización, sobretodo en la acción de avería. Por lo que la LNM estipula en su artículo 437.3 que: *“En el caso de divergencia entre el asegurador y el asegurado sobre la cuantía de la indemnización, el asegurado tendrá derecho a la entrega, en el plazo de quince días desde que el asegurado manifieste su falta de*

³⁶: *“El asegurado podrá ejercer el derecho de abandono en los siguientes casos:*

1. *Pérdida total del buque.*
2. *Inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparar el buque.*
3. *Cuando el importe de las reparaciones alcance el valor de la suma asegurada en la póliza. (...).*
4. *La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de 90 días. (...)” (art. 449 LNM).*

conformidad, de la cantidad fijada por el asegurador, sin que la percepción de esa cantidad impida al asegurado la reclamación judicial de la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización”.

Según el artículo 437.4 LNM *“El asegurador y el asegurado podrán pactar, antes o después del siniestro, que la liquidación de este se efectuó por un liquidador de averías nombrado de mutuo acuerdo. La liquidación así practicada será vinculante para ambas partes, salvo que alguna de ellas la impugne judicialmente en el plazo de treinta días desde su notificación”.* En lo que respecta a las IHC, en su cláusula 46.1 también hace referencia a que el liquidador de averías podrá ser nombrado de mutuo acuerdo.

Una vez pagada la indemnización por el asegurador, este tendrá derecho a subrogarse en los derechos y acciones del asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro. (art. 437.5 LNM).

En las IHC, el procedimiento de pago aparece regulado en la cláusula 46. En ella se establece que una vez que el asegurador reciba la notificación del siniestro, este puede contratar un perito inspector con el objetivo de realizar una evaluación de las causas, el daño producido y cualquier acción importante para la liquidación. Además, con el objetivo de ayudar al asegurado en la preparación de la reclamación, el asegurador podrá llegar a un acuerdo con el asegurado para el nombramiento de un liquidador de averías que lo asista. (Cls. 46.1, 46.2 y 46.3).

Por último, el asegurador contará con un periodo de 28 días para tomar una decisión respecto a cualquier reclamación sobre de la indemnización, comenzando a partir del recibimiento del informe final por parte del liquidador de averías. Si el asegurador solicita documentación o información adicional para tomar una decisión, la tomará dentro de un plazo razonable después de recibir los documentos adicionales o la información solicitada. En caso de que el asegurador acepte lo estipulado en el informe final de averías tendrá que confirmarlo con la máxima prontitud posible y siempre en el límite antes mencionado. Para finalizar, el pago de la indemnización será realizado a quien aparezca en la póliza como el beneficiario.

CONCLUSIONES

- I. El contrato de seguro marítimo tiene unas notas que lo caracterizan, se trata de un contrato consensual, ya que es un acuerdo entre las partes; bilateral o plurilateral, ya que en él interfieren distintas personas; oneroso, dado que ambas partes tienen obligaciones económicas que cumplir; sinalagmático, en el que ambas partes tendrán derechos y obligaciones recíprocas; de tracto sucesivo, debido a que se desarrolla en el tiempo; aleatorio, porque puede producirse o no el siniestro, y la indemnización depende de su existencia; y por último, el contrato debe celebrarse bajo el principio de buena fe, por lo que el asegurado deberá comunicar al asegurador todos los riesgos a los que se va a someter el buque además de los incrementos del riesgo durante la vigencia del contrato.

- II. La entrada en vigor de la LNM supuso el fin del conflicto en el seguro marítimo español, debido a que antes de que existiera, ni la doctrina ni la jurisprudencia adoptaban un criterio definitivo lo que provocaba numerosos conflictos. La redacción de dicha Ley en 2014 supone tanto la coordinación con el Derecho Internacional Marítimo como la superación de los problemas que surgían debido a la amplia regulación existente hasta la fecha.

- III. La LNM y las IHC se rigen por diferentes principios, lo que puede causar confusión. Debido a que la primera de ellas se basa en la universalidad de riesgo, en virtud de la cual todos los riesgos surgidos de la navegación marítima quedarán cubiertos, por lo que adquieren gran importancia las cláusulas de exclusión pactadas entre asegurador y asegurado. Por otra parte, en las IHC rige la especialidad de riesgo, que significa que solo se cubren los riesgos que se introducen en la póliza, lo que conlleva a que cobrarán más importancia las cláusulas de admisión. Por tanto, dependiendo de la legislación bajo la que redactemos el contrato de seguro, se aplicará uno u otro principio. Pese a la vigencia de la actual LNM, la mayor parte de aseguradoras realiza las condiciones generales atendiendo a las IHC, esto se debe a que la mayor actividad aseguradora se localiza en Reino Unido. Por tanto, pese a los esfuerzos del legislador a la hora de la redacción de la LNM, no es frecuente el

uso de las condiciones generales en ella estipuladas por los barcos de pabellón español.

- IV. Otro aspecto importante que se trata en el trabajo es el de abordaje, regulado tanto en la LNM como en las IHC. Como el seguro buques es un seguro de daños, cubre los daños producidos al propio buque en el caso de que la póliza incluya el abordaje; por otro lado, también es un seguro de responsabilidad civil, por lo que cubrirá los daños ocasionados al buque abordado. El seguro de responsabilidad civil por abordaje es uno de los pocos casos de responsabilidad civil dentro del seguro de cascos ya que normalmente los seguros de responsabilidad civil están regulados por los P&I.

- V. Respecto al pago de la indemnización, existen diferentes vías para que el asegurador no tenga que hacer frente al pago de la indemnización. La primera de ellas, referente a la LNM, el asegurador no afrontará el pago en caso de que el siniestro se haya producido por dolo o culpa grave del asegurado o dependientes en tierra que realizan funciones de gerencia o dirección. Por otro lado, en las IHC se establece que el asegurador no tendrá la obligación del pago de la indemnización en el caso de que el asegurado, propietario o gestor naval no actué con la debida diligencia. Además de en los casos mencionados anteriormente, tampoco se realizará el pago de la indemnización cuando se haya producido por uno de los riesgos excluidos en la póliza, siendo prácticamente los mismos en la LNM y las IHC. Cabe señalar que el asegurador si estará obligado al pago de la indemnización, según la LNM, cuando el siniestro se haya producido por dolo y culpa de los dependientes del asegurado que no realicen funciones de gestión y dirección en tierra. Una situación parecida se encuentra regulada en las IHC, en la que el asegurador estará obligado a pagar cuando se produzca el siniestro por negligencia de la tripulación, práctico o la debida diligencia de estos.

- VI. Para acabar, respecto a la liquidación, un aspecto importante en el seguro de buques es la liquidación por la acción de abandono en la que hay que tener en cuenta que solo podrá ser elegida cuando se haya producido un siniestro que produzca la pérdida del buque o pérdida de la navegabilidad de este. Dicha perdida abarca un abanico de posibilidades, apareciendo estipuladas tanto en la

LNМ como en las IHC las diferentes situaciones que nos pueden llevar a la elección de este método. En el caso de no encontrarnos en ninguna de estas situaciones se realizará la liquidación por la acción de avería. El pago de la indemnización por abandono llegará hasta el límite fijado en la póliza, por otra parte, la acción de avería suele prolongarse más en el tiempo porque se necesita los servicios de un experto que tase dicha liquidación. Se deduce por tanto la liquidación por la acción de abandono se realizará de una manera más rápida y sencilla.

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

- IGNACIO ARROYO, *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de Julio, de Navegación Marítima*. 1º ed. Cizur Menor (Navarra). Thomson Reuters-Civitas: 2016.
- IGNACIO ARROYO, *Compendio de derecho marítimo*. 5º ed. Madrid. Tecnos: 2014.
- IGNACIO ARROYO, *Curso de derecho marítimo*. 2º ed. Cizur Menor (Navarra). Civitas: 2005.
- IGNACIO ARROYO, *Curso de derecho marítimo: (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. 3º ed. Cizur Menor (Navarra). Thomson Reuters-Civitas: 2015.
- GABALDÓN GARCÍA, *Compendio de derecho marítimo español*. 1º ed. Madrid. Marcial Pons: 2016.
- GABALDÓN GARCÍA, *Curso de derecho marítimo internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacional*. 1º ed. Madrid. Marcial Pons: 2012.
- PULIDO BEGINES, *Curso de derecho de la navegación marítima*. 1º ed. Madrid. Tecnos: 2015.
- ANA BELEN CAMPUZANO, ENRIQUE SANJUAN. *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. 1º ed. Valencia. Tirant: 2016.
- Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras.
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- Ley de contrato de seguro marítimo (LCS), 17 de Octubre de 1980.
- SOTO ABELEDO, *Las cláusulas del aseguramiento de buques y de mercancías del <<institute of London underwriters>>*. 1º ed. 2011. V. <https://porticolegal.expansion.com/articulos/366.pdf>
- International Hull Clauses (01/11/2003). V. <http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/polices%20corps/Etrangeres/Royaume%20Uni/International%20Hull%20Clauses%202003.pdf>
- TOMÁS FERNÁNDEZ-QUIRÓS y JULIO LÓPEZ QUIROGA, “El contrato de seguro marítimo en la propuesta de anteproyecto de la ley de navegación marítima”. V. <http://www.uria.com/documentos/publicaciones>.

- URÍA MENÉNDEZ. Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. V. <http://www.uria.com/documentos/publicaciones>.
- International Convention on Salvage, 1989. Londres, 29 de Abril de 1989. V. <http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>
- International underwriters of London. Anual report. V. https://www.iua.co.uk/IUA_Member/Publications
- Reglas de York y Amberes, 2004. V. <http://www.jssusa.com/assets/Uploads/GA-papers/YAR04Esp.pdf> .
- The London P&I Club. V. <https://www.londonpandi.com/>