
This is the **submitted version** of the journal article:

Sierra Noguero, Eliseo. «Recensión Gilabert Gascón, Albano, Los contratos de utilización del buque y el seguro marítimo, Marcial Pons, Madrid - Barcelona - Buenos Aires - São Paulo, 2024». Revista española de seguros, Vol.4, Núm.199 (2024). 5 pàg. Editorial Española de Seguros.

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/299312>

under the terms of the  ^{IN}
COPYRIGHT license

GILABERT GASCÓN, ALBANO, *Los contratos de utilización del buque y el seguro marítimo*, Marcial Pons, Madrid – Barcelona – Buenos Aires – São Paulo, 2024.

ELISEO SIERRA NOGUERO
Catedrático contratado de Derecho mercantil
Universitat Autònoma de Barcelona

El Dr. Albano Gilabert Gascón presenta su primera monografía, que corresponde a su tesis doctoral defendida en la Universidad de Bolonia. El Director de la tesis, Dr. Achim Puetz, introduce algunos datos de interés del autor, que sirven como carta de presentación de su rigor y solvencia investigadora. Con un excelente rendimiento académico en el Grado en Derecho, ha sido investigador predoctoral en el Instituto de Derecho del Transporte de la Universitat Jaume I, becario predoctoral de la Universitat Jaume I primero y del Ministerio de Innovación y Ciencia después, becario también del Real Colegio de España en Bolonia, doctor en unidad de acto por la Universidades de Bolonia y de Castellón. Además, ha realizado estancias de investigación en el *Institute of Maritime Law* de la Universidad de Southampton y en el *Scandinavian Institute of Maritime Law* de la Universidad de Oslo. Actualmente es Profesor Lector de Derecho mercantil de la Universitat Autònoma de Barcelona, acreditado a Contratado Doctor. El Dr. Gilabert.

El libro del Prof. Gilabert se suma decisivamente a sus numerosas aportaciones en forma de capítulos de libro y artículos en revistas nacionales e internacionales de gran calidad investigadora. De forma que ha conseguido extraordinarios reconocimientos de su labor, como son los prestigiosos Premio Francesco Berlingieri 2023, por su trabajo titulado “Direct action against P&I Clubs in the European Union” y el Young CMI & Essay Price 2024 por la obra “Standing of the hull insurer vis à vis sub-charterers: the possessory title principle”, entre otros reconocimientos y méritos.

El objeto del libro es específico y novedoso en la bibliografía española e internacional. Por un lado, el contenido y efectos de las cláusulas de seguro de casco y maquinaria y de seguro de protección e indemnización (P&I), habitualmente incluidas en los contratos de arrendamiento y de fletamento de

buques al uso en la práctica marítima. También la identificación del asegurado o coasegurados de forma expresa o presunta (*composite insurance*) en virtud de los contratos de seguro contratados para hacer realidad las obligaciones contractuales incluidas en dichos contratos de utilización del buque. Por otro lado, los derechos subrogatorios de la aseguradora del buque una vez satisfecha la indemnización, contra el arrendatario (*demise charterer*) como al fletador por tiempo (*time charterer*).

La obra se divide en dos Partes. La Primera aborda el seguro marítimo y su regulación en los contratos de utilización del buque, y está compuesta por cuatro capítulos. Tratan sobre las cláusulas sobre seguro en los contratos de utilización del buque (Capítulo I), sobre los intereses asegurados y las pólizas que los aseguran (Capítulo II), sobre la obligación de contratar y mantener los seguros en el marco de los contratos de utilización del buque (Capítulo III), sobre los incumplimiento de las obligaciones de aseguramiento y sus efectos sobre los contratos de utilización del buque (Capítulo IV).

En el Capítulo I, el Prof. Gilabert analiza los riesgos cubiertos por el seguro de casco y maquinaria y el seguro de protección e indemnización (P&I), de los que disponen usualmente los buques mercantes dedicados al transporte internacional de mercancías o pasajeros. El Capítulo II se focaliza, a continuación, en las personas que tienen intereses asegurables en ambos seguros: esto es, el propietario, el arrendatario, el fletador, como partes contratantes. También analiza la perspectiva del gestor naval (*shipmanager*) que, como intermediario en el contrato de utilización del buque, puede tener interés en la conservación del mismo y/o en el aseguramiento de su responsabilidad civil derivada de su explotación.

El Capítulo III analiza los formularios-tipo de los contratos de utilización del buque que abordan las obligaciones de aseguramiento relativas al buque arrendado o fletado. Como anticipa el autor, es una cuestión que depende de la autonomía de la voluntad. Fruto de su investigación, concluye que de ordinario es el arrendatario quien debe contratar tanto el seguro de casco y maquinaria, como el seguro de P&I (p. 110). Con relación a los fletamentos, sea por tiempo o por viaje, lo habitual es que sea el fletante (sea propietario registral o

arrendatario) quien sea la persona obligada a contratar el seguro de cascos, mientras que tanto el fletante como el fletador aseguren respectivamente su propio riesgo de incurrir en responsabilidad civil frente a terceros (p. 115).

La primera Parte concluye con un Capítulo IV relativo a los efectos del incumplimiento del obligado a contratar el seguro de casco y maquinaria y/o el seguro P&I u otro seguro, como el de guerra, que también se menciona en los formularios-tipo. La cuestión esencial es si este incumplimiento permite al otro contratante resolver el contrato de arrendamiento o de fletamento estipulado. Así se reconoce en el formulario-tipo Barecon 2017 para los arrendamientos (p. 127), mientras que no existe un criterio uniforme en los múltiples formularios-tipo usados en los fletamentos. El análisis del Dr. Gilabert matiza con todo este derecho a resolver el contrato por incumplimiento de la obligación de aseguramiento, si no ha habido frustración del fin de contrato en cuestión.

La segunda Parte del libro es espléndida también. El Capítulo V parte de una controversia concreta, que desgana con detalle y profundidad. En concreto, la sentencia de la *Supreme Court* inglesa de 2017 en el caso “Ocean Victory”. expone críticamente el caso y su resolución judicial. Se trataba de un buque arrendado a casco desnudo en condiciones Barecon 89, que incluía la cláusula habitual por la que el arrendatario debía asegurar de casco y maquinaria por sus propios intereses y también por los del propietario, como coasegurado. A su vez, el arrendatario fletó el buque por tiempo a un fletador, quien también lo subfletó por tiempo. Todos los contratos de arrendamiento y de fletamento, contenían la cláusula de puerto seguro. Debido al fuerte viento, el buque dejó las operaciones de descarga portuaria y abandonó el puerto, sin poder evitar quedar varado, lo que resulta en un siniestro total. Uno de los aseguradores de cascos, tras abonar la indemnización, se subrogó en los derechos del propietario y del arrendatario y entabló una reclamación contra el fletador por tiempo por incumplimiento de la obligación de utilizar el buque entre puertos seguros. El fletador opuso que el propietario no tenía acción contra el arrendatario ni tampoco contra los fletadores y subfletadores en base a la cláusula de coaseguro del contrato de arrendamiento. Este argumento fue aceptado por la *Supreme Court* por mayoría, no unanimidad, de sus magistrados, compartiendo así el criterio de la *Court of Appeal*. Por tanto, el asegurador no tiene acción de reembolso contra el

arrendatario, ni contra el fletador (p. 152). El Dr. Gilabert no comparte este planteamiento y evidencia cómo la nueva Barecon 2017 ya modifica su cláusula de seguro en este sentido. Ahora dispone que la cláusula de coaseguro no excluye ni libera de responsabilidad al propietario y al arrendatario en virtud de este contrato de arrendamiento, pues pretende garantizar el pago por la pérdida sufrida por el propietario (p. 163).

Los Capítulos VI y VII siguen con las cuestiones que subyacen en el caso “Ocean Victory”. El Capítulo VI trata de la subrogación de la aseguradora en los derechos del asegurado, una vez que ha satisfecho la indemnización, con especial referencia a los siniestros marítimos. El Capítulo VII aborda el ejercicio de la acción de recobro, cuando es un asegurador de casco y maquinaria quien la interpone, con ánimo de recuperar lo abonado al propietario asegurado y se dirige contra el arrendatario y contra el fletador. Tanto en aquellos casos de coaseguro expreso, como de *composite insurance*, donde al no identificar correctamente las partes aseguradas, cabe presumir que se aseguran los intereses de todos. En ambos casos, concluye el autor que, con arreglo al Derecho inglés, la aseguradora adolece de legitimación para recobrar contra el arrendatario o fletador por tiempo coasegurado y la conveniencia de positivizar esta falta de legitimación (p. 220).

El Capítulo VIII analiza los supuestos en que el arrendatario o el fletador pueden quedar en principio sin inmunidad o verla reducida frente a las acciones de recobro del asegurador cuando sean coasegurados. Entre estas, cuando haya incumplido sus obligaciones de declarar correctamente el riesgo, comunicar el siniestro o haber incurrido en dolo o culpa grave. También analiza casos judiciales ingleses de los efectos que estos incumplimientos del arrendatario o del fletador tienen sobre la cobertura aseguradora del propietario del buque.

El capítulo IX, por último, contiene una propuesta para dotar la controversia de seguridad jurídica. El Prof. Gilabert estima necesaria incluir una cláusula de renuncia expresa a ejercitar los derechos subrogatorios contra cualquiera de las partes del contrato coasegurados (p. 246).

En conclusión, el Dr. Gilabert utiliza una sistemática rigurosa y una amplitud de fuentes magnífica. Destaco su atenta observación a la realidad del tráfico marítimo y asegurador. El análisis de los formularios-tipo en que se documentan estos contratos de utilización del buque en la práctica es una pieza esencial para comprender la *lex mercatoria* y es muy exhaustivo (arrendamiento, fletamento por tiempo, por viaje). También de los formularios-tipo de seguros de cascos, así como de las reglas de los clubs P&I. Naturalmente, en el marco del Derecho marítimo, el libro trata los convenios internacionales, el Derecho comunitario vigente y de aplicación y el Derecho español, sin faltar referencia al Derecho comparado (Francia, Italia y Reino Unido). El apartado de jurisprudencia es formidable, de forma que el lector puede tener la certeza de la amplitud y profundidad del libro. Basta advertir el apartado de jurisprudencia inglesa para constatar que el autor ha llevado a cabo una investigación seria, rigurosa, fundamentada y con la perspectiva que requiere el Derecho marítimo: internacional, pues común es el negocio y las cuestiones jurídicas que plantea. En conclusión, el autor conoce y pone en práctica todos los recursos de una investigación jurídica científica y aborda con éxito la investigación que se ha propuesto. El rigor, la solvencia de las fuentes empleadas, la justificación de los argumentos, las opiniones propias cuando son necesarias, son constantes en la obra recensionada. La obra recensionada da continuidad a la tradición jurídica maritimista, y la enriquece con nuevas aportaciones de calidad. Debe ser de referencia para académicos y profesionales y anticipa futuras investigaciones de gran interés por parte del Dr. Albano Gilabert Gascón.