

José Martínez Hernández

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES
EN EL DERECHO ESPAÑOL

-

Interpretación y problemas de la Ley 24/2014, de 24 de julio,
de navegación marítima y las *International Hull Clauses* (01/11/03)

Trabajo de Fin de Grado

Derecho Marítimo y del Seguro

Director: Carlos Górriz López

Universidad Autónoma de Barcelona

13 de Mayo de 2016

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES



Esta obra está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-
NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

ÍNDICE

I. RESUMEN	5
II. ABREVIATURAS	6
III. INTRODUCCIÓN	7
IV. EL SEGURO DE BUQUES	10
1. CONCEPTO Y CARACTERES	10
2. DISCIPLINA NORMATIVA	12
2.1 La Ley de Navegación Marítima	12
2.2 La Ley de Contratos de Seguros	14
2.3 Derecho convencional	14
2.4 Leyes y reglamentos, costumbre y Derecho común	14
3. ELEMENTOS SUBJETIVOS	15
3.1 El asegurador	15
3.2 El asegurado, el tomador y el beneficiario	16
3.3 Mediadores en el contrato de seguro	17
4. ELEMENTOS OBJETIVOS	17
4.1 El interés asegurable	17
4.2 El valor asegurado	20
4.3 El riesgo	21
5. ELEMENTOS FORMALES. LA PÓLIZA	43
6. DEBERES Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES	44
6.1. Deberes y obligaciones del tomador y del asegurado	44

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

6.2. Obligaciones del asegurador	52
7. LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO	55
7.1. Liquidación por acción de abandono	56
7.2. Liquidación por acción de avería	58
7.3. Pago de la indemnización	59
7.4. Franquicias	60
V. CONCLUSION	62
VI. BIBLIOGRAFÍA	66

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

RESUMEN

Este trabajo se ocupa del contrato de seguro de buques en el Derecho español. Se trata de un contrato que se construye principalmente por los pactos que las partes desean incluir, siendo la ley dispositiva en su regulación. Por diferentes motivos en la práctica aseguradora española e internacional es habitual utilizar las cláusulas de las condiciones generales inglesas redactadas por la *International Underwriters Association*. Este trabajo se centra en ver como la ley configura el contrato, cuáles son las cláusulas inglesas que se incorporan, cómo se relacionan con la ley y la interpretación que de ellas ha hecho el Tribunal Supremo.

ABSTRACT

This paper deals with the contract of hull insurance in the Spanish law. This is a contract that is mainly assembled by the agreements that the parties wish to include, being the law dispositive in its regulation. For different reasons, in the spanish and international insurance practice it is common to use the British General Conditions drawn up by the International Underwriters Association. This paper focuses on viewing how the law sets the contract, which the English clauses in use are, how their interaction with our regulations is and what interpretation the Supreme Court has done.

II. ABREVIATURAS

CC = Código Civil

C. de Com. = Código de Comercio

Convenio COLLISION/1910 = Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje

Convenio SALVAGE/1989 = Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo

CMI = Comité Marítimo Internacional

IFVC = *Institute Fishing Vessels Clauses*

IHC = *International Hull Clauses*

ITCH = *Institute Time Clauses Hull*

IYC = *Institute Yacht Clauses*

IUA = *International Underwriters Association*

IUMI = *International Union of Marine Insurance*

LCS = Ley de Contratos de Seguro

LNМ = Ley de Navegación Marítima

RAE= Real Academia Española

RYA = Reglas de York y Amberes

STS = Sentencia del Tribunal Supremo

TS = Tribunal Supremo

UNCLOS= Convenio Internacional sobre Derecho del Mar

III. INTRODUCCIÓN

Tras la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), los seguros marítimos han dejado de estar regulados en el Real decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (en adelante, C. de Com.) para pasar a estar codificados en la LNM.

Como todo contrato de seguro, el seguro de cascos, o también llamado seguro de buques, se compone de condiciones generales y condiciones particulares. De las primeras hay que diferenciar entre dos tipos: (1) las elaboradas por las aseguradoras españolas y (2) las elaboradas por la *International Underwriters Association* (en adelante, IUA) o el *Institute of London Underwriters*. En el seguro de cascos español se han venido utilizando como condiciones generales la “póliza española para seguro de buques con propulsión a motor o a vapor”, de 1934. Ésta tiene una redacción anticuada y en orden de adaptar el contrato a la práctica marítima actual es muy habitual que se incluyan las condiciones generales inglesas, a modo de condiciones particulares y mediante la técnica de “grapado”, de modo que complementan y excepcionan a la póliza española de 1934. Además las partes añaden sus propias condiciones particulares, que definen elementos esenciales del contrato como el objeto y el interés asegurado. Con todo ello las partes logran un contrato de seguro más cercano a la práctica marítima internacional actual pero no carente de conflictos, pues las condiciones generales inglesas están destinadas a complementar la « *Marine Policy Form* » y a regirse por la « *Marine Insurance Act 1906* » y no, obviamente, por la póliza española de 1934 y la LNM¹.

¹ Sobre la configuración del contrato, conferir: ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Curso de derecho marítimo: Ley 14/2014, de navegación marítima*, 3ª ed., Cizur Menor (Navarra): Civitas Thompson Reuters, 2015, pp. 800, 814, 825 y 826.

El pragmatismo y la perfección, el amplio bagaje jurisprudencial, la falta de una póliza moderna y la necesidad económica de recurrir al mercado de reaseguro, son algunas de las principales razones que llevan a utilizar las cláusulas inglesas:

GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Curso de derecho marítimo internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Barcelona [etc.]: Marcial Pons, 2012, p. 814.

SOTO ABELEDO, Javier, *Las cláusulas de aseguramiento de buques y mercancías del « Institute of London Underwriters »*, 1ª ed., 2011, pp. 101 y ss., en <https://porticolegal.expansion.com/articulos/366.pdf>

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Con la aprobación de la LNM albergo serias dudas de que las aseguradoras sigan utilizando la póliza de 1934, pues el problema ya no es únicamente que contenga instituciones más que superadas por la práctica aseguradora marítima actual, sino que además refiere en varias de sus cláusulas al ya derogado C. de Com.². Es por ello que en este trabajo no veremos la póliza española de 1934, pues para acreditar su uso en la práctica aseguradora vigente sería necesario realizar unas encuestas a las aseguradoras y ello excede el objeto de estudio que aquí proponemos.

Pasando a concretar ese objeto, en este trabajo veremos el contrato de seguro de cascos para buques según la LNM y las *International Hull Clauses*, de 1 de Noviembre de 2003 (en adelante, IHC), que son la última versión de las condiciones generales inglesas para buques aprobadas por la IUA. Es capital detenerse aquí un momento para hacer una breve consideración, y es que las IHC contienen una cláusula de sumisión exclusiva a la jurisdicción inglesa y otra de elección del Derecho inglés, por lo que todo lo que veamos aquí únicamente será posible en esos casos en los que las partes excepcionen dichas cláusulas y elijan como Derecho aplicable el español.

Es asimismo esencial añadir, aunque entraremos más en profundidad al tratar el tema del interés asegurado, que la acepción de buque a la que nos referimos es la que recoge la LNM en su art. 56, que se distingue de las embarcaciones por su eslora igual o superior a 24 metros y tener la cubierta corrida y de los artefactos navales por estar destinado a la navegación, razón que justifica el uso de las IHC y no de otro formulario³.

No obstante la acotación que acabamos de hacer, es oportuno señalar que debido **a la similitud que pueden guardar algunas cláusulas de entre los distintos formularios ingleses**, muchas de las conclusiones a las que lleguemos

² Después de la póliza española para buques de 1934 ha habido varios intentos de redactar unas condiciones generales españolas, sin que ninguno de ellos llegase a prosperar: SOTO ABELEDO, "Las cláusulas de aseguramiento", pp. 103 y ss.

³ **Para buques pesqueros:** « *Institute Fishing Vessels Clauses* », de 20 de Julio de 1987 (en adelante, IFVC); **para yates:** « *Institute Yacht Clauses* », de 1 de Noviembre de 1985 (en adelante, IYC); **para buques destinados al transporte existen igualmente:** « *International Hull Clauses* », de 1 de noviembre de 2002, y las distintas versiones de las « *Institute Time Clauses Hulls* » (en adelante, ITCH), de 1 de Octubre de 1983 y de 1 de Noviembre de 1995.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

serán las mismas a las que se llegaría de asegurar el buque con otras condiciones generales inglesas, como las ITCH 01/10/83 o las ITCH 01/11/95, y además, debido a **la regulación general del seguro de cascos que hace la LNM**, que abarca indistintamente a buques, embarcaciones y artefactos navales, algunas conclusiones serán asimismo extrapolables, por ejemplo, a un seguro de cascos sobre una embarcación con su formulario en uso, las IYC 01/11/85⁴.

La relevancia del presente trabajo radica en la utilidad que ofrece a esas aseguradoras que deseen redactar unas condiciones generales coherentes con la práctica aseguraticia marítima actual y sometan el contrato a la jurisdicción española y al Derecho español. Este estudio les será herramienta útil tanto si su pretensión es elaborar unas condiciones generales que ofrezcan una regulación simétrica a la ofrecida por las IHC, pero adaptadas a nuestro Derecho, cómo si es elaborar unas condiciones generales que completen adecuadamente las IHC y unas particulares que las excepcionen allá donde sea necesario. Por otro lado, también será de utilidad a todo empresario que desee asegurar un buque y quiera conocer cómo se configura el contrato de seguro.

⁴ Sobre las diferencias y similitudes entre las distintas versiones de las condiciones generales inglesas para el seguro de cascos, véase: RICHARDS HOGG LINDLEY, *A commentary on the International Hull Clauses (01/11/03)*, de 18/11/2003, en <https://www.ctplc.com/media/72223/A-Commentary-on-the-International-Hull-Causes.pdf>

IV. EL SEGURO DE BUQUES

1. CONCEPTO Y CARÁCTERES

La LNM no contiene una definición del contrato de seguro marítimo. PULIDO BEGINES la construye tomando prestada la definición de seguro que contiene la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, LCS) en su artículo primero y considerando la naturaleza de los riesgos del seguro marítimo⁵. Sirviéndome de ella, puede afirmarse que el seguro de cascos es ese contrato en virtud del cual el asegurador, a cambio de una contraprestación, se obliga a indemnizar al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños producidos en el buque que sean originados como consecuencia de riesgos propios de la navegación marítima.

Sin embargo, la naturaleza marítima de este seguro, o del resto de seguros marítimos, no obsta a que puedan quedar cubiertos ciertos riesgos aún y cuando el buque no se encuentre navegando. *V.gr., además de asegurar la pérdida o los daños que pueda sufrir el buque con ocasión de la navegación, también es posible asegurarlo cuando todavía se encuentra en proceso de construcción en dique seco (art. 409 LNM)⁶. La cláusula 4 IHC « Parts taken off » da cobertura a los daños que sufran las pertenencias del buque en tierra y la cláusula 2.1.6 IHC da cobertura a los daños que sufra el buque a consecuencia de la colisión con vehículos terrestres o equipos e instalaciones portuarias.*

La doctrina parece coincidir al sintetizar los caracteres que definen el seguro marítimo, que son por su mayor parte los mismos que definen al seguro terrestre salvo por lo que se refiere a la naturaleza del riesgo⁷. Son las siguientes:

⁵ PULIDO BEGINES, Juan Luis, *Curso de derecho de la navegación marítima*, Madrid: Tecnos, 2015, p. 477.

⁶ Para ello a nivel internacional es usual utilizar las « *Institute Clauses for Builders Risks* » (1/6/88): SIMON CURTIS: *The law of Shipbuilding Contracts*, 4ª ed., Abingdon: Informa Law from Routledge, 2012, p. 225, en https://books.google.hu/books?id=5CtEAWAAQBAJ&pg=PR3&hl=es&source=gb_s_selected_page&cad=2#v=onepage&q&f=false

⁷ Conferir a:

ARROYO MARTÍNEZ, “*Curso de derecho marítimo*”, pp. 800 y ss.

PULIDO BEGINES, *Curso de derecho de la navegación marítima*, pp. 477 y 478.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

a) **Contrato consensual:** Se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, sin quedar determinada su validez por forma alguna.

b) **Contrato bilateral o plurilateral:** Siempre habrá asegurador y asegurado, tomador del seguro y en ocasiones beneficiario, pudiendo caer estas tres últimas en la misma o en distinta persona.

c) **Contrato oneroso:** Porque implica un sacrificio para las partes, principalmente la obligación de abonar la prima por parte del tomador y, si acaece el siniestro, la de indemnizar por parte del asegurador.

d) **Contrato sinalagmático:** Porque la obligación de uno es la causa por la que se obliga el otro. Aún y en el caso de que no se produzca el siniestro, la obligación no deja de ser onerosa para el asegurador porque el asegurado ha gozado de la “tranquilidad o seguridad” que le ha ofrecido la cobertura.

e) **Contrato de tracto sucesivo:** Por ser su ejecución continuada en el tiempo y no de prestación única.

f) **Contrato aleatorio:** Porque el riesgo es una eventualidad que puede o no realizarse y si no acontece el asegurador no está obligado a indemnizar.

g) **Contrato de buena fe superlativa:** El contrato debe celebrarse bajo el principio de buena fe, principio que alcanza su máxima expresión en los seguros y del cual el seguro de buques no es una excepción. Resulta esencial para el asegurador conocer la realidad de la naturaleza y de las características del riesgo asegurado, hasta el punto de que la ley le concede la facultad de resolver el contrato por una declaración fraudulenta del tomador o del asegurado (art. 423 y 424 LNM).

h) **Contrato de adhesión:** Pues las condiciones generales de la póliza se redactan siguiendo modelos estandarizados a los que el asegurado se adhiere. Ello y el hecho de que se celebre entre profesionales justifica que las condiciones generales se sometan al régimen de la Ley 7/1998, de 7 de abril, sobre condiciones generales de la contratación, siempre y cuando el contrato se rija por el derecho español (arts. 1, 2 y 3). Además, el Tribunal Supremo (en adelante, TS) declaró que por tratarse de un contrato de adhesión, en caso de dudas al interpretar una cláusula de las condiciones generales inglesas se ha de adoptar, de acuerdo con la regla *contra proferentem* del art. 1288 del Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil (en adelante, CC), la interpretación más favorable para

el asegurado, ya que la oscuridad es imputable a la aseguradora, que debió de haberse explicado más claramente⁸.

i) Contrato de indemnización: Pues el asegurado no puede lucrarse a consecuencia de la producción del siniestro, es decir, no puede quedar en mejor situación de la que estaba en el momento anterior a su producción.

j) Contrato de grandes riesgos: El Derecho comunitario lo define como un seguro de grandes riesgos en la Directiva 2009/138/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre seguro de vida, el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II), concretamente en el apartado 27) a) del artículo 13, por referencia a los riesgos clasificados en los ramos 4, 5, 6, 7, 11 y 12 de la parte A del Anexo I. Concretamente, los riesgos marítimos se encuentran enumerados en las cláusulas 6, 7 y 12: **Son seguros de grandes riesgos los que se refieren a todo daño sufrido por vehículos fluviales, lacustres o marítimos, las mercancías o equipajes transportados y toda responsabilidad resultante del empleo de los vehículos ya mencionados.**

La Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras transpone la citada directiva al Derecho español y define los seguros de grandes riesgos en la misma línea en su art. 11.a).

2. DISCIPLINA NORMATIVA

2.1. La Ley de navegación marítima.

El contrato de seguro marítimo está regulado en el título VIII de la LNM, que se divide en tres capítulos. El capítulo I comprende las disposiciones generales de la ley, que concretan su ámbito de aplicación y declaran como norma general su carácter dispositivo. El capítulo II regula indistintamente los diferentes seguros marítimos, entre los que se incluye el seguro sobre el buque. Por último, el capítulo III se divide en secciones y cada una de éstas contiene disposiciones especiales

⁸ Sentencia del Tribunal Supremo (en adelante, STS) de 4 de mayo de 1961, ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Jurisprudencia marítima: 1856-1978*, vol. I y II, Barcelona: Bosch, 1989, pp. 819 y ss.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

aplicables sólo a seguros sobre ciertos intereses, concretamente el seguro sobre el buque, sobre las mercancías y sobre la responsabilidad civil. No obstante lo anterior, las disposiciones especiales del seguro de buques serán también aplicables a los seguros sobre otros intereses, cuando su naturaleza lo permita y lo consientan las cláusulas acordadas por las partes (art. 452)⁹.

Pasando a ver el ámbito de aplicación de la ley, ésta dispone en su art. 406 que el contrato se registrará (1) por las disposiciones imperativas de la LNM, (2) por los pactos de las partes, (3) por el resto de disposiciones de la LNM y (4) por la LCS.

La doble posición de la LNM al regular el contrato se justifica en el carácter dispositivo que dio el legislador a la regulación sobre seguros marítimos, salvo donde la ley expresamente fuese imperativa (art. 407). Tal regulación fue impuesta por exigencia de la Unión Europea por tratarse de un seguro de grandes riesgos, pues se entiende en estos casos que ambas partes del contrato gozan de una posición de fuerza equiparable y por lo tanto ninguna de ellas merece especial protección (Preámbulo - X).

Asimismo, la LNM en su art. 406 excluye de los seguros marítimos a los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo debido a que los asegurados en este tipo de embarcaciones suelen ser consumidores o usuarios y el legislador, a fin de paliar el desequilibrio de fuerzas, optó por excluirlos y relegarlos al régimen general de seguros de la LCS. La solución no es nueva en la LNM, pues ya anteriormente el seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones deportivas y de recreo se regulaba por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas y por la LCS y no por el C. de Com.

En consecuencia y desde el punto de vista de la embarcación, se ha creado un doble régimen regulatorio, pues mientras el seguro de responsabilidad civil se registrará por la LCS por ser obligatorio, el de cascos lo hará por la LNM por ser voluntario.

⁹Sobre la distinción del buque y la embarcación por su naturaleza, véanse *la STS 742/2009, de 28 de Noviembre y la STS 241/2015, de 6 de Mayo.*

Para más al respecto, véase el concepto de buque en [Infra 4.1.I.](#)

2.2. La Ley de Contratos de Seguro.

Para los seguros marítimos la LCS es de aplicación subsidiaria a la LNM (art. 406.1 LNM). No obstante y como venimos de ver, de encontrarnos ante un seguro obligatorio de una embarcación deportiva o de recreo será la LCS la que se aplique sin que valga pacto en contrario (art. 406.2 LNM). La diferencia es esencial pues mientras que las disposiciones de la LNM tienen en su mayoría carácter dispositivo las de la LCS tienen carácter imperativo (art. 2 LCS).

Hay que tener presente que su falta de consideración como seguro marítimo trasciende a las disposiciones contenidas en la LCS o en la LNM. Por ejemplo en lo que se refiere a la competencia objetiva, la STS 2079/2015, de 6 de Mayo se pronunció sobre la responsabilidad civil extracontractual del propietario de una embarcación de recreo y de la concesionaria del puerto a causa de un incendio en ella que causó daños a varias de las embarcaciones de sus alrededores. La propietaria elevó un recurso extraordinario por infracción procesal y denunció la falta de competencia de los Juzgados de 1ª Instancia, que son los competentes en materia de seguros no marítimos. El tribunal, más allá de desestimar el recurso porque la recurrente no puso declinatoria en primera instancia, afirmó que **los seguros obligatorios sobre embarcaciones deportivas y de recreo se rigen por la LCS, que la competencia objetiva corresponde a los Juzgados de Primera Instancia y que el art. 406 LNM no supone una modificación legal en este aspecto.**

2.3. Derecho convencional.

Es la fuente principal de regulación del contrato de seguro de cascos. La LNM declara su propio carácter dispositivo en el art. 407, dejando la regulación del contrato a los pactos de las partes excepto donde la ley diga lo contrario.

2.4. Leyes y reglamentos, costumbre y Derecho común.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Según los arts. 2 y 406 LNM, cuando el supuesto no hubiese sido pactado por las partes, no se encontrase regulado en la LNM, ni subsidiariamente en la LCS, se regulará entonces por (1) las leyes y reglamentos complementarios, (2) los usos y costumbres relativos a la navegación marítima, (3) analogía y (4) a falta de todo lo demás, por el Derecho común.

Es importante destacar el protagonismo del CC en lo que se refiere a las reglas de interpretación de los contratos. Los tribunales han utilizado los cánones hermenéuticos comprendidos en los arts. 1281 a 1289 para interpretar los contratos de seguro marítimo y las condiciones generales inglesas¹⁰.

3. ELEMENTOS SUBJETIVOS

No hay muchas especialidades respecto a los elementos subjetivos en el seguro de cascos con respecto al resto de seguros marítimos ni terrestres. Por un lado está el asegurador y por otro el asegurado y según cómo se haya concertado el seguro, puede existir también la figura del tomador del seguro y del beneficiario. Debido a que la LNM no se pronuncia sobre ciertas figuras como el tomador del seguro o el beneficiario, hace falta recurrir a la LCS para entender el régimen de estas figuras.

3.1. El asegurador

No definido ni por la LNM ni por la LCS, más allá de la definición que pueda extraerse del concepto de seguro del artículo primero de la LCS, la doctrina lo define como: *aquella persona que, a cambio de una remuneración denominada prima, asume el riesgo (en este caso de la navegación marítima) a que está*

¹⁰ **Sobre la interpretación de los arts. 1281.1 y 1281.2**, véanse las STS 746/2002, de 11 de Julio o la STS 389/2013, de 12 de Junio. Véase asimismo la STS de 1 de Abril de 1987, en ARROYO MARTÍNEZ, *Jurisprudencia marítima*, pp. 1459 y ss.

Sobre la interpretación contra proferentem del art. 1288 y la de los arts. 1284 y 1286, véase además de la ya citada STS de 4 de Mayo de 1961, la STS de 13 de abril de 1984, ambas en ARROYO MARTÍNEZ, *Jurisprudencia marítima*, pp. 1267 y ss., y la STS 569/2012, de 9 de Octubre.

expuesto el interés asegurado y se compromete a indemnizar dentro de los límites pactados la pérdida que sufra el asegurado, en caso de siniestro¹¹.

En la práctica aseguraticia marítima de España las aseguradoras españolas no suelen retener casi nunca el cien por cien del riesgo, sino que lo comparten en régimen de coaseguro y luego a su vez reaseguran una buena parte en el mercado de reaseguro inglés. Para ello es habitual que el asegurado se sirva de corredores de seguros, figura que veremos en breve. Asimismo también es frecuente que las aseguradoras españolas no actúen realmente como aseguradoras sino como agentes de aseguradoras extranjeras, contratando entonces por cuenta de éstas y siendo éstas las que verdaderamente gestionan el riesgo¹².

3.2. El asegurado, el tomador del seguro y el beneficiario.

El asegurado es la persona, física o jurídica, titular del interés objeto del seguro y del derecho al cobro de la indemnización, lo cual no lleva necesariamente a que sea el contratante del seguro. Cuando el asegurado no contrata el seguro hay que diferenciar la figura del tomador del seguro. **El tomador del seguro** es la persona que contrata en nombre propio pero en interés de un tercero, que será el asegurado, dando lugar al seguro conocido como seguro por cuenta ajena. Al concertar el seguro el tomador puede designar a un **beneficiario**, que siendo o no titular del interés asegurado, será el titular del derecho a la indemnización.

Sobre los derechos y obligaciones de unos y otros no se pronuncia la LNM pero sí la LCS en el art. 7, estableciendo que las obligaciones y deberes del contrato corresponden al tomador del seguro, salvo que por su naturaleza deban ser cumplidos por el asegurado, y que los derechos corresponden al asegurado o en su caso al beneficiario.

Las IHC permiten el seguro por cuenta ajena o por cuenta de quien corresponda en la cláusula 36, a condición de que se haya pactado expresamente en el contrato. En sentido similar se expresa la cláusula 48 «

¹¹ PULIDO BEGINES, *Curso de derecho de la navegación marítima*, p. 478.

¹² Conferir a ARROYO MARTÍNEZ, “*Curso de derecho marítimo*”, p. 805.

payment of claims », admitiendo el pago de la reclamación al beneficiario que se haya acordado o, de no haberse acordado uno, al asegurado o al tercero que este designe por escrito.

3.3. Mediadores en el contrato de seguro

Los mediadores de seguros se encuentran regulados en la Ley 26/2006, de 17 de julio, de mediación de seguros y reaseguros privados. Se trata de personas físicas o jurídicas que desempeñan actividades consistentes en la presentación, propuesta o realización de trabajos previos a la celebración de un contrato de seguro o de reaseguro, o de celebración de estos contratos, así como la asistencia en la gestión y ejecución de dichos contratos, en particular en caso de siniestro. Éstos se clasifican en corredores o en agentes, pudiendo en este último caso ser exclusivos o vinculados (arts. 2 y 7).

La diferencia principal entre el corredor y el agente reside en que el primero, a diferencia del segundo, no está vinculado contractualmente con ninguna entidad aseguradora. El agente puede vincularse a una única aseguradora, denominándose entonces agente de seguros exclusivo, o con varias de ellas, denominándose en tal caso agente de seguros vinculado (arts. 9, 13, 20 y 26).

4. ELEMENTOS OBJETIVOS

4.1. El interés asegurable

PULIDO BEGINES define el interés asegurable como la relación susceptible de valoración económica existente entre el asegurado y el bien sometido al riesgo¹³. El interés debe de ser legítimo y real, pero no es necesario que exista en el momento de celebrar el seguro, sino más bien en el momento en que acaece el siniestro,

¹³PULIDO BEGINES, *Curso de derecho de la navegación marítima*, p. 480.

admitiéndose así no solo el aseguramiento de los intereses presentes pero también el de futuros (arts. 408 y 412 LNM).

I. Interés sobre el buque

La LNM reconoce expresamente como objeto del seguro marítimo el interés patrimonial sobre el buque en su art. 409 a), incluso sobre un buque en construcción o en desguace. Aparte del interés sobre el buque, pueden ser también objeto del seguro marítimo los intereses sobre las embarcaciones y los artefactos navales, el flete, el cargamento y la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación. Por último, la ley termina con una fórmula abierta que acepta cualquier interés patrimonial legítimo que esté expuesto a los riesgos de la navegación marítima.

i. Concepto de buque

Es notorio que el concepto de buque no ha sido nunca un concepto pacífico en Derecho. A nivel internacional y a falta de una definición de buque en el propio instrumento que se está considerando, parece prudente elegir la acepción del art. 1.b del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 (en adelante, Convenio SALVAGE/1989), que define al buque como toda nave o embarcación o estructura apta para la navegación¹⁴. Las IHC no contienen una definición de buque, pero de una interpretación sistemática puede pensarse que o bien es esa la acepción de buque que recogen, o bien es otra similar que incluye a las embarcaciones y excluye a los artefactos navales y plataformas fijas¹⁵.

¹⁴ CMI - Conference of New York 2016, Session 13 - The Tower of Babel resurrected: what happens when a ship is not a “ship”, and a vessel not a “vessel?”: *Ship Nomenclature - CMI Questionnaire #1 (March 2016)*, en <http://www.cmi2016newyork.org/session-13>.

¹⁵ En la cobertura de responsabilidad civil del asegurado por abordaje que comprenden las IHC, la cls. 6 extiende su aplicación únicamente al choque entre “buques” y, si las partes desean ampliarla al choque con artefactos navales y plataformas fijas deben incorporar la cls. 37 « *Fixed and floating objects.* »

No obstante lo anterior, al ser regirse el contrato por el Derecho español y en concreto por la LNM, deberemos de entender por buque la acepción que la ley recoge en el art. 56: « *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 veinticuatro metros.* » La capacidad para navegar se identifica con “la navegabilidad”, siendo ésta una expresión amplia que exige flotabilidad y movilidad, sea o no con medios propios¹⁶.

ii. *Partes del buque*

El buque es una cosa compuesta y por ello la ley también declara cuáles de sus partes son consideradas parte del propio buque. El art. 60 dispone que son partes constituyentes del buque las partes integrantes y también sus pertenencias, pero no sus partes accesorias. No obstante lo anterior, cuando se trata de seguros la ley extiende la cobertura también a sus partes accesorias (art. 410).

Por su parte, las IHC incluyen también los equipos y aparatos instalados para su uso en el buque que, no siendo propiedad del asegurado, están bajo su responsabilidad por una relación contractual (Cls.3 « *Leased equipment* »). La cláusula no parece necesaria pues el art. 60 LNM no considera la propiedad como elemento definidor de las pertenencias del buque, por lo que éstas quedarán dentro de la cobertura aunque pertenezcan a persona distinta del asegurado.

Asimismo en la cláusula 4 « *Parts taken off* » las IHC admiten como objeto asegurado esas partes o pertenencias del buque que se encuentran provisionalmente depositadas en tierra. De esta cobertura, más restrictiva que para las pertenencias a bordo, puede decirse que es una cobertura temporal, limitada y subsidiaria. **Temporal** porque se limita a un máximo de sesenta días mientras estén en tierra, con posibilidad de prórroga. **Limitada** porque en caso de producirse uno de los siniestros cubiertos, la indemnización no va a poder superar un 5% del valor asegurado del buque. **Subsidiaria** porque de haber sido concertado otro seguro que

¹⁶ ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima)*, 5ª ed., Tecnos, 2014, pp. 187 y 188.

cubra el interés de las pertenencias del buque en tierra, esta cláusula actuará como exceso de ese otro seguro, de forma tal y que el asegurador que se vea obligado a indemnizar por haberse incluido esta cláusula lo hará por la cantidad que reste para reparar el daño causado, dentro de los límites de la póliza, que no haya llegado a ser satisfecha por el otro seguro.

Curiosamente esta cláusula más que actuar como una ampliación de la cobertura, como parece hacerlo, funciona más bien como una exclusión. De nuevo el art. 60 define las pertenencias del buque y éstas no perderán su condición de pertenencias aunque se encuentren en tierra.

II. *Transmisión del interés asegurado*

La LNM dispone en su art. 428 que « *en el seguro de buques y artefactos navales, [...] la enajenación del buque o el cambio de titular en su gestión náutica provocan la extinción del contrato de seguro, a no ser que el asegurador haya aceptado por escrito su continuación.* ». Las IHC regulan esta cuestión en su cláusula 23 « *assignment* » permitiendo la cesión del contrato siempre y cuando sea notificada al asegurador con anterioridad al acaecimiento del siniestro. Además, en la cláusula 14 « *management* » regulan las consecuencias del cambio de gestión náutica¹⁷.

4.2. El valor asegurado

Es el valor del interés asegurado y resulta esencial para determinar tanto el monto total de la suma asegurada como la prima que deberá abonar el asegurado. En materia de seguros se distinguen las instituciones del infraseguro y del sobreseguro. La LNM en este aspecto ha reproducido literalmente el art. 30 LCS en su art. 413, salvo en un aspecto. En el caso de sobreseguro para que las partes puedan compelerse a reducir la suma y la prima, la LCS exige que la suma asegurada supere “notablemente” el valor del interés asegurado. La LNM en

¹⁷ [Infra 6.1.VIII](#)

cambio exige que la suma asegurada simplemente supere el valor del interés asegurado.

El valor asegurado en el seguro de buques es habitual desde hace mucho tiempo que sea un valor estimado a fin de evitar discusiones entre las partes sobre el cálculo de la indemnización una vez producido el siniestro. Hasta tal punto es así que la póliza estimada ya era presumida *iuris tantum* por el C. de Com. en su art. 752¹⁸. Que sea un valor estimado significa que las partes se comprometen a aceptarlo como valor real y éste puede ser el valor asegurado declarado en la póliza o bien el declarado en un momento posterior a la celebración del contrato. La LNM ha seguido el mismo criterio que el C. de Com. de hacerla una presunción legal pero se ha apartado de ése al regular las salvedades que quiebran la presunción y permiten impugnar el valor estimado. La LNM, en redacción similar al art. 28 de la LCS, permite impugnar el valor declarado cuando **hubiere mediado dolo del asegurado o bien cuando por error fuese notablemente superior** (art. 414). La LCS se expresa en el mismo sentido pero añade los casos de violencia e intimidación.

4.3. El riesgo

La LNM da cobertura en su art. 417 a los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación. Es una expresión amplia que recoge el principio de la universalidad del riesgo, por el cual quedarán incluidos en la cobertura todos los riesgos propios de la navegación marítima salvo los expresamente excluidos por la ley o las partes y sin que deban de ser necesariamente originados por la acción de la mar.

El criterio opuesto es el de la especialidad del riesgo, que sigue tanto la LCS como las IHC. Las IHC al enumerar los riesgos incluyen los llamados “*perils of the seas*” (cls 2.1), expresión que en el Derecho anglosajón comprende sólo aquellos siniestros ocurridos en el mar de carácter fortuito, debidos a la acción extraordinaria

¹⁸ STS 336/2013, de 23 de Mayo.

de los elementos o a un contratiempo de la navegación¹⁹. Ello explica que las IHC recojan en una cláusula adicional la posibilidad para las partes de acercar la cobertura a la de los ordenamientos gobernados por el principio de universalidad²⁰. No obstante lo anterior, la expresión *perils of the seas* al ser interpretada en nuestro Derecho se identificará con nuestro concepto de “riesgos de la navegación” y por lo tanto dará cobertura a una universalidad de riesgos que va más allá del concepto anglosajón.

I. *Riesgos de la navegación*

La expresión riesgos de la navegación, o su equivalente riesgos de mar, es una cláusula abierta dirigida a cubrir una universalidad de riesgos y no sólo los que traigan causa en la acción del mar o la propia navegación. La doctrina suele distinguir entre su plano sustantivo y su plano procesal²¹.

Desde el plano procesal la importancia se refleja en la carga de la prueba. El principio de universalidad obliga a que ocurrido un siniestro el asegurado sólo deba demostrar el daño y que el accidente se produjo por un riesgo del mar para que el asegurador ya deba indemnizar (art. 429 LNM).

En su plano sustantivo, los riesgos de la navegación es un concepto amplio en el que deben incluirse, sin suponer una lista cerrada, los que ya enumeraba el art. 755 C. de Com.: la varada o el empeño del buque, el temporal, el naufragio, el abordaje fortuito, el cambio de derrota durante el viaje o de buque, la echazón, el fuego o explosión, los riesgos de guerra, apresamiento, saqueo, la declaración de guerra, embargo por orden de gobierno, retención por orden de potencia extranjera y las represalias²². Algunos de estos son recogidos expresamente en las IHC pero

¹⁹ Véase SOTO ABELEDO, “*Las cláusulas de aseguramiento*”, p. 47.

²⁰ Cls. 41.1.3: « *[If the Underwriters have expressly agreed in writing, this insurance covers] loss of or damage to the vessel caused by any accident or by negligence, incompetence or error of judgment of any person whatsoever.* »

²¹ Véase:

GABALDÓN MARTÍNEZ, “*Curso de derecho marítimo internacional*”, pp. 831 y 832.

ARROYO MARTÍNEZ, “*Curso de derecho marítimo*”, p. 809 y ss.

²² ARROYO MARTÍNEZ, “*Curso de derecho marítimo*”, pp. 811 y ss.

otros no lo son y por lo tanto encontrarán su cobertura como “riesgos de la navegación” en el art. 417 LNM o en la cls. 2.1.1 IHC. Son los siguientes:

i. *Abordaje*

La LNM lo define en el art. 339 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* », quedando fuera la colisión con plataformas fijas u otras obras o instalaciones²³. No obstante lo anterior, la ley remite la regulación del abordaje a las previsiones del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910 (en adelante, Convenio COLLISION/1910) y los demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte, por lo que la LNM se considerará únicamente cuando el abordaje quede fuera del ámbito de aplicación del Convenio²⁴.

La diferencia principal entre la regulación de la ley y el Convenio radica en el concepto más amplio de abordaje de la ley, incluyendo no solo la colisión entre buques y embarcaciones, como hace el Convenio en su art. 1, sino **también la colisión con artefactos navales** (art. 339 LNM). La solución es cuanto menos criticable pues crea una doble solución para un mismo supuesto en función de si el abordaje queda dentro o fuera del ámbito de aplicación del convenio.

Por otro lado, hay que destacar que existirá abordaje aún y en el caso de que no haya contacto directo entre los buques (art. 339 LNM y 13 del Convenio COLLISION/1910)²⁵.

²³ Exclusiones practicadas en repetidas ocasiones por nuestra jurisprudencia. V.gr., STS 573/2003 de 13 de Junio o STS 742/2009, de 18 de Noviembre.

²⁴ También son aplicables en la materia: el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, de 20 de Octubre de 1972; el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia Civil en materia de abordajes y el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la Competencia Penal en materia de abordaje u otros accidentes de navegación, firmados ambos en Bruselas el 10 de Mayo de 1952.

²⁵ Así lo ha venido exigiendo la jurisprudencia: STS 481/2008, de 3 de junio o STS 742/2009, de 18 de noviembre.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Volveremos al abordaje al ver su cobertura en las IHC, que no es una cobertura de daños sino de responsabilidad civil²⁶.

ii. *Varada*

En la *STS 839/1998 de 18 de septiembre*, el TS consideró la acepción de « **encallar la nave en la costa, peñas o en banco de arena** » y rechazó la de « *sacar un barco del agua para resguardarlo o carenarlo* ».

iii. *Temporal*

Su inclusión o exclusión como riesgo parece pivotar en función de la previsibilidad y del grado de intensidad del temporal. Por la primera de ellas ARROYO MARTÍNEZ sostiene que nuestro sistema admite el seguro de la culpa y por lo tanto si entre las exclusiones no figura la culpa del asegurado, **el temporal y los demás accidentes de mar no deben interpretarse en el sentido estricto de caso fortuito o fuerza mayor**. Por otro lado, el grado de intensidad ha de relacionarse con la navegabilidad del buque, pues una vez demostrado que el buque se encontraba en condiciones de navegar, la acción del temporal debe considerarse como un riesgo incluido en la cobertura²⁷.

Así lo confirma la *STS de 26 de diciembre de 1996*, que se pronunció sobre la culpa de la armadora por las averías sufridas en el buque “kamcharka” a consecuencia de un “temporal duro” y de la “extremada vejez de su casco”. El tribunal confirmó la sentencia de 1ª Instancia y apreció que no hubo negligencia de la armadora, que tenía todos los certificados en orden, pero sí la hubo de la aseguradora, que aseguró el buque siendo conocedora de tal navegabilidad o innavegabilidad, aceptando el riesgo y cobrando una sobreprima por ello. **Se concluye así que la cobertura por temporal no depende tanto de la intensidad del temporal como de la navegabilidad del buque de la cual es conocedora la aseguradora.**

²⁶ [Infra 4.3.II.iii](#)

²⁷ ARROYO MARTÍNEZ, “Curso de derecho marítimo”, p. 812.

iv. *Nafragio*

Equivale a la pérdida del buque por cualquier causa. No hace falta que haya rotura o inmersión, es suficiente que quede inservible para navegar²⁸. En la jurisprudencia del TS abundan los casos de naufragio por hundimiento, pero también hay alguno por encallamiento o varada, por ejemplo, la *STS 2 de Enero de 1990*.

II. *Riesgos incluidos en las IHC*

Antes de pasar a ver los riesgos nominados en las IHC es capital hacer una observación general, y es que la inclusión de éstas cláusulas en un contrato regido por un Derecho que funciona según el principio de la universalidad del riesgo en la mayoría de casos no va a ser necesaria, pues todos estos riesgos, salvo los expresamente excluidos por la ley, encuentran su cobertura como riesgos de la navegación.

GABALDÓN GARCÍA sistematiza los riesgos cubiertos por las IHC en 4 grupos: (1) La cobertura pura de pérdidas o daños, (2) la cobertura de pérdidas o daños condicionada al ejercicio de la debida diligencia, (3) la cobertura de responsabilidad por abordajes y choques y (4) la cobertura de responsabilidad por salvamento y por avería gruesa²⁹.

i. *La cobertura pura de pérdidas o daños*

1) Peligros de los mares, ríos, lagos u otras aguas navegables (Cls. 2.1.1 IHC)

En nuestro Derecho se entiende la expresión *perils of the seas* como equivalente a riesgos de la navegación. Mediante la inclusión de esta cláusula se amplía el ámbito de aplicación de la LNM al seguro, pues el art.

²⁸ ARROYO MARTÍNEZ, “Curso de derecho marítimo”, p. 812

²⁹ GABALDÓN MARTÍNEZ, “Curso de derecho marítimo internacional”, pp. 833 y ss.

417 LNM sólo da cobertura a los riesgos de la navegación marítima y por ésta última no se puede entender la navegación realizada por cualquier tramo de los ríos, lagos u otras aguas continentales³⁰.

2) Incendio y explosión (Cls. 2.1.2 IHC)

Esta cláusula cubre la pérdida o el daño que sufre el buque a consecuencia de un incendio o explosión, tanto si son de origen interno como externo al buque.

La LNM no se pronuncia sobre el concepto de incendio pero sí lo hace la LCS al regular el seguro de incendios en su art. 45: « *Se considera incendio la **combustión y el abrasamiento con llama**, capaz de propagarse, de un objeto u objetos que no estaban destinados a ser quemados en el lugar y momento en que se produce* ». El TS interpretó en su *Sentencia de 16 de marzo de 1988* que **hay incendio no solamente por abrasamiento con llama sino también por combustión** y definió el alcance de este último.

3) Robo con violencia perpetrado por personas ajenas al buque (Cls. 2.1.3 IHC).

Es importante que si se pretende cubrir el robo con violencia y dejar fuera del supuesto el hurto, así se haga constar en la cláusula, pues la LNM no regula el robo y para completar el concepto es necesario de nuevo recurrir a la LCS. Esta regula el seguro de robos en su art. 50 y ss. y lo define como la sustracción ilegítima. El mismo concepto ha sido utilizado por la jurisprudencia en varias ocasiones. Por ejemplo, en la *Sentencia 473/2003 de 22 de mayo*, el TS relacionó el concepto de robo de la cláusula 9.2.1.4 de las «*Institute War and Strikes Clauses Yachts (01/11/85)*» con el concepto civil de “sustracción ilegítima” que da la LCS y rechazó expresamente el

³⁰Art. 406 LNM: « *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.* »

Art. 1.2 LNM: « *Además de la [navegación] que se realiza por 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 sólo 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* ».

uso del concepto penal que distingue entre robo y hurto. En el mismo sentido se pronunció el TS en la *Sentencia de 10 de mayo de 1989*, equiparando el robo a la “sustracción o apoderamiento ilegítimo” que señalaba el Código de Comercio.

4) **Echazón** (Cls. 2.1.4 IHC)

Es el acto tradicional y típico de avería gruesa pero no encuentra su definición ni en la LNM ni las Reglas de York y Amberes (en adelante, RYA) de 2004, que son la última versión de las reglas de liquidación de la avería gruesa internacionalmente aceptadas y a las que la ley remite en su art. 356. La Real Academia Española (en adelante, RAE) la define como “*la acción y efecto de arrojar al agua la carga, parte de ella o ciertos objetos pesados de un buque, cuando es necesario aligerarlo*”. En la misma línea la definía el C. de Com. en su art. 811 y, remontándonos a sus orígenes, las leyes rodías³¹.

No obstante, por no haber reducido las IHC la echazón a los casos de avería gruesa, este daño debería de cubrirse incluso cuando no se trate de un acto de avería gruesa, por ejemplo por encontrarse el buque navegando en lastre.

5) **Piratería** (Cls. 2.1.5 IHC)

La LNM la excluye en su art. 418 pero en las IHC figura como riesgo asegurado.

En lo referente a su concepto, tanto la sala de lo Penal del TS como la jurisprudencia menor han considerado que debe de entenderse el del art. 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (en adelante, UNCLOS), que la define como *todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los*

³¹ CATERINO, DANIELA, *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di pirateria*, in AA.VV. (a cura di A. Uricchio), *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, Cacucci, Bari, p. 114, en <http://www.uniba.it/docenti/caterino-daniela/publicazioni/publicazioni-prof.-caterino>

*pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos contra un buque o una aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos*³².

Es asimismo conveniente destacar la diferencia entre los actos de piratería y los actos de terrorismo, que reside en los fines perseguidos, privados en el primero y públicos en el segundo. Ello es importante a la hora de saber qué siniestro es por el que se reclama indemnización, pues debido a que la LNM y las IHC excluyen los riesgos de guerra, es posible que éstos hayan sido asegurados por un asegurador distinto al del casco³³.

En el caso “Alakrana” STS (Sala de lo Penal, sección 1ª) núm. 1387/2011 de 12 de diciembre, el tribunal se sirvió de la STS (sala de lo penal) núm. 2/2009, de 2 de enero para definir las 3 notas que han de darse para que concurra el tipo delictual de terrorismo, que son: (1) conducta delictiva o plural de personas integradas en grupos o bandas armadas, (2) **ánimo tendencial de alterar gravemente la paz pública o subvertir el orden constitucional** y (3) que el hecho delictivo animado por esa finalidad sea calificado de delito de terrorismo.

6) Contacto con vehículo terrestre o equipos o instalaciones portuarias (Cls. 2.1.6 IHC)

Comprende las pérdidas o daños al buque causados por contacto con cualquier cuerpo situado en la zona portuaria, sea fijo (muelles, grúas, escolleras, etc.) o móvil (grúas, vehículos terrestres sobre los muelles, etc.) incluidos los daños consecuencia de entrar en dique seco³⁴.

³²Caso Alakrana, STS (Sala de lo Penal, sección 1ª) núm. 1387/2011 de 12 de diciembre; STS (sala de lo Penal) núm 313/2014, de 2 de abril; Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, sección 3ª) núm 1/2015, de 2 de febrero; SAP Pontevedra (sección 1ª) núm. 304/2015 de 15 de Setiembre.

No obstante en causas penales los tribunales se sirvan del concepto de piratería del UNCLOS, desde la entrada en vigor el 23 de diciembre de 2010 de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio que modifica a la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, la piratería tiene su propio delito y se castiga por el art. 616 ter., cuya redacción fue inspirada en el concepto de UNCLOS, según la exposición de motivos (XXX).

³³ DONNER, Patrick, *Piracy or terrorism – Drawing a line in wáter*, in Strategic Insights No. 10/2008, Risk Intelligence, en https://www.academia.edu/20217312/Piracy_or_Terrorism_-_Drawing_a_Line_in_Water

³⁴ GABALDÓN GARCÍA, “Curso de derecho marítimo internacional”, p. 834.

- 7) **Terremotos, erupciones volcánicas y rayos** (Cls. 2.1.7 IHC)
 - 8) **Accidentes causados en las operaciones de carga y descarga o en la manipulación del cargamento, combustible, partes o pertenencias** (Cls. 2.1.8 IHC)
 - 9) **Contacto con satélites, aviones, helicópteros y similares, así como con los objetos caídos de los mismos** (Cls. 2.1.9 IHC)
- ii. *La cobertura de pérdidas o daños condicionada al ejercicio de la debida diligencia.*

En esta categoría se da cobertura a ciertos daños con la **condición de que no traigan causa de la falta de ejercicio de la debida diligencia por parte del asegurado, propietario del buque o gestor naval** (Cls. 2.2 IHC). Por otro lado, no serán considerados propietarios del buque ni el capitán, ni los oficiales, ni la tripulación o el práctico, aun cuando realmente sean partícipes de su propiedad (Cls. 2.5 y 41.2 IHC).

En algunos de los riesgos que se verán en esta categoría las IHC permiten el pacto voluntario, adicional y por escrito, a cambio de una sobreprima, de ampliar el supuesto de cobertura. Son las cláusulas de los “*additional perils*” (Cls. 41.1 IHC).

- 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**

Las IHC admiten el resarcimiento de la mitad del coste de las reparaciones, cuando éstas se emprendan conjuntamente para reparar la caldera o eje y de los daños causados al buque (Cls. 2.3 IHC). Los *additional perils* prevén el aseguramiento adicional y optativo del coste íntegro de reparación o de sustitución de la caldera o del eje (Cls. 41.1.1 IHC).

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

Vicio latente o vicio oculto son expresiones sinónimas, no solo a ojos de la RAE sino también de la jurisprudencia³⁵. La LNM lo define en su art. 445 como ese vicio que no puede descubrirse empleando los medios razonablemente exigibles a un armador y lo excluye de la cobertura.

Con la incorporación de esta cláusula al contrato **los daños que sufra el buque como consecuencia de un vicio oculto quedarán cubiertos, pero no el coste de la reparación de la pieza que adolezca el vicio**. No obstante lo anterior, si el asegurado opta por reparar conjuntamente los daños así causados al buque y la pieza que adolece el vicio oculto, la cls. 2.4 da cobertura a la mitad del coste de las reparaciones. Por otro lado, cabe también la posibilidad de incluir la cobertura adicional y optativa de la cls. 41.1.2, que da cobertura al coste íntegro de la reparación o sustitución de la pieza o parte afectada por el vicio oculto que ha ocasionado los daños al buque.

3) **Negligencia del capitán, oficiales, tripulación o prácticos** (Cls. 2.2.3 IHC)

Tanto el dolo como la negligencia del capitán, los oficiales y la tripulación son incluidos como un riesgo asegurado por la LNM en su art. 419, cuando éstos fueran dependientes del asegurado. El estudio de la negligencia se hará más adelante al tratar los riesgos excluidos, pues el art. 419 contiene una regulación parcialmente imperativa y exime al asegurador de la obligación de indemnizar en ciertos casos.

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

5) **Baratería del capitán, oficiales o tripulación**

³⁵ STS 1103/1997 de 1 de diciembre

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

En el Derecho inglés, es la acción dolosa del capitán y su jurisprudencia exige cuatro requisitos para considerar que existe baratería: (1) acción u omisión dolosa, (2) por cualquiera de los miembros de la dotación del buque, (3) en perjuicio del armador del buque o sus fletadores y (4) sin conocimiento ni consentimiento del armador³⁶.

En el Derecho español no parece estar muy claro si la baratería solo incluye las acciones dolosas del capitán o la tripulación o si también incluye la negligencia, pues la LNM no se pronuncia sobre ella, en el C. de Com. era uno de los riesgos excluidos pero tampoco estaba definida y hay jurisprudencia en ambos sentidos³⁷. En cualquier caso y desde una posición precavida, puede definirse como la transgresión dolosa del capitán o la tripulación en perjuicio del armador, cargador o de los aseguradores.

6) Peligro de contaminación

La cláusula 5 IHC « *Pollution hazard* » cubre la pérdida o daños al buque causados por una Autoridad del Estado para prevenir o mitigar el riesgo de contaminación, el daño medioambiental o la amenaza de que este se produzca siempre y cuando estos traigan causa en una avería del buque cubierta bajo el seguro.

iii. *La cobertura de responsabilidad por abordajes y choques*

Se trata de una cobertura complementaria o adicional a los demás riesgos cubiertos por el seguro de buques y cubre la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios causados **a otro buque, embarcación o artefacto naval, y a sus cargamentos** en caso de abordaje. Hay que remarcar que se trata de una cobertura de responsabilidad civil y no de daños y que se regirá, además de por las

³⁶ GABALDÓN GARCÍA, “*Curso de derecho marítimo internacional*”, p. 837.

³⁷La STS de 13 de octubre de 1989 declaró que solo la conducta dolosa podía ser baratería. Por otro lado, la STS 777/2002 de 18 de julio consideró como baratería la negligencia de unos arrendatarios náuticos.

normas del abordaje, por las disposiciones especiales del seguro de responsabilidad civil (arts. 443 y 463 LNM)³⁸.

En las pólizas inglesas en uso, se utiliza la cláusula comúnmente conocida como « *Running down Clause* » o « *Collision Clause* ». Las IHC la recogen en la cls. 6 bajo la denominación « *3/4ths Collision Liability* » y cubre la **responsabilidad del asegurado por los daños causados a otro buque y su carga**. Las IHC aclaran que sólo cubre **la responsabilidad extracontractual** (« *by way of damages* »), por lo que queda fuera toda la que se fundamente en una relación contractual, como la del remolcador con el remolcado, la del porteador con sus cargadores o la del salvador con el salvado en la modalidad de salvamento contractual del art. 361 LNM.

a) *Concepto de buque en la « Collision Clause »*

A diferencia de la LNM, en las IHC esta cláusula sólo da cobertura a la colisión con otros “buques” y no con embarcaciones o artefactos navales. Vimos en *supra* 4.1.I que las IHC no recogen un concepto de buque y que de una interpretación sistemática podía pensarse que incluían tanto al buque como a la embarcación, pero no a los artefactos navales y plataformas fijas. Ésta sería probablemente la interpretación según la verdadera voluntad de las partes y en tal caso la responsabilidad civil del asegurado por la colisión con artefactos navales no sería un riesgo cubierto a indemnizar, pero sí la colisión con embarcaciones³⁹.

³⁸ En la *Sentencia 742/2009, de 28 de Noviembre*, el TS afirmó que en el “choque entre buques” que definía el abordaje en el C. de Com. (arts. 826 y ss.): « *el concepto de buque no solo comprende las embarcaciones con capacidad para navegar, sino también los artefactos flotantes en el mar susceptibles de movilidad (no cuerpos fijos)*. » Para llegar a tal conclusión el Tribunal basó su argumento en que el PLGNM, a pesar de diferenciar entre buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas en sus arts. 106, 107, 108 y 109, respectivamente, (concepto que se ha mantenido en la LNM en sus arts. 56 a 59) extiende la aplicación del abordaje a los buques, embarcaciones y artefactos navales. Concluyó el tribunal que: “*ni la dimensión de las [embarcaciones], ni el hecho de que estuvieran amarradas con cables al muelle -estachas-, obsta al concepto de buque a efectos de aplicar la regulación sobre responsabilidad civil por abordaje*”.

³⁹ La solución puede ser distinta según los criterios hermenéuticos en que se apoye el tribunal al motivar la decisión o bien si repite la interpretación que hizo en la *Sentencia 742/2009, de 28 de Noviembre*. Sobre el **concepto de buque**, véase [supra 4.1.I](#). Sobre los **criterios hermenéuticos**, [supra 2.4](#) y la jurisprudencia allí citada.

b) El concepto de colisión

La « *collision clause* » exige un **contacto físico** en sentido estricto, de modo que los daños causados a otro buque por el oleaje generado al navegar a una velocidad excesiva no son objeto aquí de cobertura, ni tampoco los del buque que choca con otro y este contra un tercero⁴⁰.

No obstante ese sea el concepto de colisión que ha de entenderse en el Derecho inglés, lo cierto es que la cláusula 6 no dice expresamente que se exija un contacto físico, por lo que será aplicable en este punto la LNM, que ya sea por la remisión al Convenio COLLISION/1910 o por el propio art. 339 LNM, **admitirá el abordaje aún y cuando no exista contacto directo.**

c) La obligación de indemnizar

La indemnización a la que se compromete el asegurador está limitada a las $\frac{3}{4}$ partes de la suma pagada por el asegurado al tercero, si bien las partes pueden ampliar la cobertura a $\frac{4}{4}$ incluyendo la cls. 38 IHC. Según quien sea el legitimado para reclamar la indemnización al asegurador, pueden distinguirse dos vías distintas.

En la primera de ellas es el asegurado quien puede reclamar la indemnización al asegurador. Las IHC recogen la regla “*pay to be paid*” típica del derecho anglosajón y de las pólizas P&I, por el cual el asegurador indemnizará al asegurado una vez que este haya pagado al tercero la suma correspondiente y no antes, de modo que en principio el asegurador no asume el deber de pagar directamente a los perjudicados. **La segunda vía es la que se abre para el tercero perjudicado del daño, que va a tener acción directa contra el asegurador.** Las IHC no comprenden este supuesto pero sí lo hace la LNM en su art. 465 y de forma imperativa⁴¹.

⁴⁰ GABALDÓN GARCÍA, “*Curso de derecho marítimo internacional*”, p. 832.

⁴¹ Para más al respecto, véase: SAN SIMON & DUCH, *Actions against P&I clubs*, de 16/12/2015, en <http://www.lsansimon.com/en/actions-against-pi-clubs-luis-de-san-simon-2/>.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Respecto a las partidas indemnizables, las cláusulas 6.1, 6.3 y 6.4 IHC ofrecen un listado nominativo de cuáles son las incluidas y cuáles las excluidas, por lo que cumplidos los requisitos anteriores (*recapitulando: (1) Daño causado a otro buque, (2) responsabilidad extracontractual, (3) contacto directo o indirecto y (4) declaración de la responsabilidad del asegurado*) el asegurador solo se verá obligado a indemnizar al asegurado o al tercero perjudicado por las pérdidas y daños causadas expresamente incluidas.

iv. *La cobertura de responsabilidad por salvamento y por avería gruesa*

Es una cobertura complementaria que incluye como riesgo asegurado la parte que corresponda pagar al asegurado como concepto de remuneración por salvamento al salvador, así como su contribución a la avería gruesa. La LNM incluye ambas partidas en su art. 430, pero no regula en detalle la cobertura que proporcionan.

Las IHC lo hacen en la cls. 8 bajo el nombre de « *General average and salvage* ». Ésta da cobertura a la cuota que el asegurado está obligado a pagar como consecuencia del **salvamento, salvamento contractual y/o avería gruesa**, sin reducción en caso de infraseguro. Además, para que el asegurador se vea obligado a indemnizar por esta cláusula, **es necesario que el acto dañoso se haya realizado con la finalidad de evitar un riesgo asegurado bajo la póliza** (Cls. 8.1 y 8.4 IHC).

Cuando sea el buque uno de los intereses dañados, esta cláusula permite al asegurado recobrar directamente del asegurador el importe total de los daños que el buque haya sufrido, sin necesidad de esperar a que sea practicada la liquidación y determinada su cuota de participación. Una vez practicada la liquidación y determinadas las cuotas de los distintos intereses en la aventura marítima, el asegurador podrá hacer suyas las contribuciones a la avería gruesa de los demás intereses por los daños causados al buque con tal de ajustar la distribución a la liquidación. Lo anterior se debe a que de entrada el asegurador ha indemnizado al asegurado por el cien por cien de los daños causados al buque cuando, siendo un supuesto de avería gruesa, estos daños han de repartirse entre los distintos intereses en la aventura marítima.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Respecto a las normas por las que se regirá la liquidación, la cláusula 8.2 dispone que la avería gruesa se liquidará con arreglo a la ley y práctica del lugar donde finaliza la aventura, salvo que el contrato de fletamento prevea que ésta se practique conforme a las RYA, que en tal caso se regirá por esas. De ocurrir así, deberá observarse en primer lugar el art. 356 LNM, que reafirma el principio internacional de libertad de pactos y remite en su defecto a las RYA más recientes. Entre las distintas diferencias de las RYA 2004 con sus antecesoras de 1994 es de destacar la exclusión de la remuneración por salvamento de la avería gruesa, salvo cuando uno de los interesados hubiese pagado toda o parte de la contribución de otro (Regla VI). Su exclusión es una de las principales razones por las que las RYA 2004 no han gustado a las compañías propietarias, pues pueden verse compelidas a pagar más que de haber estado incluida⁴². Ello se debe a que **para liquidar la avería gruesa se coge el valor de lo salvado más el de lo sacrificado, mientras que para liquidar el salvamento se coge únicamente el valor de lo salvado al término del salvamento**⁴³.

V.g. Se salva el buque del que es propietario "A", valorado en 1.500.000€ y los contenedores del cargador "B" valorados en total en 500.000€, sacrificándose para ello la carga de "C" valorada en un total de 400.000€. De ser calificado el supuesto como avería gruesa se coge el valor de lo salvado más el de lo sacrificado, resultando un total de 2.400.000€. En tal caso, "A" contribuirá en un 62% a la remuneración por salvamento, el cargador "B" en un 21% y "C" en un 17%. Por

⁴² El CMI ha estado trabajando los últimos años en la elaboración de las RYA 2016. Su último borrador fue presentado a las asociaciones de propietarios y de aseguradores en la Conferencia de Nueva York durante los días 3 y 6 de Mayo. Se prevé que serán adoptadas sólo si alcanzan el consenso entre ambas partes y de momento ya cuentan con el apoyo de la *International Union of Marine Insurance* (en adelante, IUMI). En esta nueva versión el CMI ha vuelto a incluir la remuneración por salvamento en la avería gruesa, véase:

Sobre las RYA 2016: *York-Antwerp Rules 2016 (Tabular Formal Draft)* p.9, en <http://comitemaritime.org/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html>

Sobre la aceptación por la IUMI y las ventajas que representan para los aseguradores: *IUMI welcomes revised York-Antwerp Rules*, de 9/05/2016, en http://www.iumi.com/images/documents/Press_releases/160509_IUMI_Press_Release_York-Antwerp_Rules.pdf

⁴³ **Salvamento: Art. 357 y 362 de la LNM:** Remiten al Convenio SALVAGE/1989 y recogen el principio « *no cure no pay* », por el cual sólo se recompensa por el resultado útil; **Regla VI. B) de las RYA 2004:** Remiten al Convenio SALVAGE/1989); **Art. 12 y 13 del Convenio SALVAGE/1989:** Comprenden el principio « *no cure no pay* ».

Avería gruesa: Regla A y G de las RYA 2004.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

otro lado, si el premio queda excluido de la avería gruesa se cogerá el valor de lo salvado al término del salvamento. En tal caso solo se ha salvado el buque y el cargamento de “B” por lo que el premio se calculará sobre el valor total de estos dos intereses (2.000.000€) y los otros que prevé el art. 13 del Convenio SALVAGE/1989, pero no comprenderá el valor de la carga de “C” ni generará obligación de remuneración para él, pues no ha producido resultado útil. En consecuencia, “A” contribuirá a la recompensa en un 75% y “B” en un 25%.

Por otro lado los aseguradores las prefieren pues debido a las pólizas de salvamento en uso (la « *Lloyd Open Form* »), muchas veces el premio es ya pagado por los propietario del buque y la carga de forma separada y sin esperar a la liquidación de la avería gruesa, de modo que tratarlo como avería gruesa supone para el asegurador un procedimiento costoso y lento para hacer una redistribución de unos gastos ya pagados que además podrían llegar al mismo resultado o a uno similar⁴⁴.

Las IHC aclaran que esta cláusula no da cobertura a la **compensación especial en caso de salvamento del art. 14 del Convenio SALVAGE/1989**, pero sí a la suma que recompensa los esfuerzos de los salvadores por no contaminar (art. 13 párrafo 1(b) del Convenio SALVAGE/1989) y, cuando el contrato de fletamento eligiese las RYA 1994 para liquidar la avería gruesa, al coste de las medidas para prevenir la contaminación de la regla XI (d).

Habiendo incorporado la cláusula 8 IHC en el contrato, las partes pueden entonces pactar por escrito la inclusión en el contrato de la cláusula adicional 40 IHC « *General average absorption* ». En virtud de esta cláusula, acaecido el riesgo el asegurado va a tener la opción de reclamar al asegurador, hasta la cifra máxima con él acordada, el monto total de las cantidades que le adeuden los otros intereses de la aventura marítima en concepto de avería gruesa, salvamento y “gastos especiales”⁴⁵.

⁴⁴ CMI Colloquium - Istanbul 2015: Review of York-Antwerp Rules, en <http://comitemaritime.org/videolibrary>

⁴⁵ Cls. 40.10 IHC: « *Los gastos especiales son los gastos incurridos por el asegurado, en beneficio de un interés en la aventura marítima, sin estar obligado a ello por el contrato de fletamento* ».

III. *Riesgos excluidos*

La LNM acorde con el principio de universalidad y de la autonomía de la voluntad que gobiernan en el seguro marítimo, ha dado libertad absoluta a las partes para pactar los riesgos excluidos, salvo en el caso de dolo y culpa grave del asegurado donde ha acogido una regulación parcialmente imperativa, como se verá en breve.

i. *Riesgos de guerra*

Bajo la expresión “riesgos de guerra” se acogen distintos riesgos que tanto la LNM como las IHC excluyen de los riesgos ordinarios por ser objeto de una cobertura específica. En la LNM están regulados en el art. 418 y son: (1) la guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella; (2) la captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera; (3) la piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público; (4) las huelgas y los cierres patronales y (5) las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.

Salvo por lo que se refiere a la piratería, las IHC contienen estas mismas exclusiones pero con una redacción más detallada y específica que define mejor cada uno de estos grupos. Son las cláusulas 29, 30 y 31 y tienen carácter principal « *Paramount* », lo que significa que prevalecerán sobre cualquier otra cláusula en caso de contradicción.

ii. *Vicio propio*

La LNM en su art. 420 excluye 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.* »

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Se excluye aquí el desgaste ordinario por uso del buque o de sus pertenencias y la rotura de la maquinaria, salvo que la causa fuese un riesgo asegurado. No obstante lo anterior, la *STS de 26 de diciembre de 1996* consideró la vejez del buque como un riesgo incluido debido a que el asegurador tenía conocimiento de ello y obviamente, calculó la prima en consecuencia. Parece pues que si el asegurador es conocedor del vicio este quedará incluido.

iii. *El dolo y la culpa*

Antes de continuar resulta necesario detenerse brevemente ante los concepto de culpa o negligencia y su clasificación doctrinal según la intensidad, pues son los que pueden marcar la diferencia entre un riesgo incluido y uno excluido.

Por negligencia hay que buscar en el art. 1104 del CC, que la define como la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar. Cuando la obligación no exprese la diligencia que ha de prestarse en su cumplimiento, se exigirá la que correspondería a un buen padre de familia.

La jurisprudencia exige agotar la diligencia, lo que significa que no basta con cumplir las precauciones legales, reglamentarias o aconsejadas por la técnica si todas ellas se revelan insuficientes para la evitación del daño. En ello se basó el TS en la *Sentencia 1156/2002 de 5 diciembre*, para eximir a la aseguradora de la obligación de indemnizar por el hundimiento del buque Reggio en el puerto de Barcelona⁴⁶.

Por lo que se refiere a los tipos de culpa, se suele clasificar según su grado de intensidad en grave o lata, leve y levísima, distinguiéndose la grave como la “*negligencia excesiva, consistente en no hacer lo que todos hacen o no comprender*”

⁴⁶ Sobre el agotamiento de la diligencia véase la STS 278/2006 de 17 de marzo, que remite a la *sentencia de 5 de diciembre de 2002 (RJ 2002, 10427) (que cita las de 10-7-1985 [RJ 1985, 3965] , 7-10-1991 [RJ 1991, 6891] , 5-5-1998 [RJ 1998, 3070] y 4-7-1998 [RJ 1998, 5414]), ... »*

lo que todos comprenden” y la leve como la que debe emplear un buen padre de familia o la que observa en sus propios negocios el mismo sujeto⁴⁷.

Visto brevemente el tratamiento de la culpa que ha de entenderse en el Derecho civil, veremos a continuación cómo lo regula la LNM y cómo queda su cobertura al integrar las IHC al contrato.

1) Dolo y culpa grave del asegurado

La LNM lo regula en el art. 419.1 en los siguientes términos: « *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 del diez por ciento es **indisponible** para las partes.* »

2) Dolo y culpa de 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 buque.

La LNM lo regula en el art. 419.2 por remisión al supuesto de la culpa grave del párrafo primero, que venimos de ver. El art. 444 LNM obliga al asegurado frente al asegurador a mantener la navegabilidad del buque. No obstante, el asegurado **puede, con las limitaciones que le imponen las IHC, encomendar la gestión del buque a un tercero y cederle la responsabilidad de conservarlo y mantenerlo**, sea mediante un **contrato laboral o bien uno mercantil, regulado éste último en la LNM a través del contrato de gestión naval**. La diferencia es esencial, pues mientras en el primer caso existirá una relación laboral y el trabajador será **dependiente del asegurado**, en el segundo será en cambio un **colaborador**

⁴⁷ Sentencia de la sección 6ª de la Audiencia Provincial de Málaga núm. 377/2006 de 30 de junio.

independiente⁴⁸. Entiendo que la razón que ha llevado al legislador a optar por un régimen distinto de responsabilidad del asegurado por sus “gerentes de la navegabilidad” según sean dependientes o independientes descansa en la responsabilidad del empresario hacia los primeros por la *culpa in eligendo* y *culpa in vigilando* del art. 1903 del CC, y no en la voluntad de regular el tratamiento de la culpa de los gestores navales en el contrato de seguro.

Ello no va a significar automáticamente que si el siniestro se debe a la culpa del gestor naval por no haber mantenido la navegabilidad del buque el asegurador deba indemnizar al asegurado, pues aunque la LNM no excluya la culpa de los colaboradores independientes de la cobertura, sí que recoge ciertos deberes para el asegurado, entre los que se encuentran el de mantener la navegabilidad del buque y el de comunicar todas las circunstancias que agraven el riesgo (arts. 423 y 444)⁴⁹.

Por lo que se refiere al **resto de dependientes del asegurado**, el asegurador responderá de los siniestros causados por dolo o culpa de éstos (art. 419.3).

3) Dolo y culpa con las IHC

Ya vimos el tratamiento del dolo y la culpa que hacen las IHC al hablar de los riesgos incluidos. Completando éstas con la LNM, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

Sobre el dolo y la culpa del asegurado:

- 1- No se asegura el dolo (art 419.1 LNM).
- 2- No se asegura la culpa grave, salvo pacto en contrario y con límites (art. 419.1 LNM).

⁴⁸ El contrato de gestión naval remite a las normas del contrato de agencia si la relación con el armador es duradera o estable o a las del contrato de comisión si es temporal u ocasional. La Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre contrato de agencia, exige como requisito *sine qua non* la independencia del agente en su art. 2 y aclara además que no será independiente cuando esté vinculado al empresario por una relación laboral o cuando, promoviendo operaciones por cuenta ajena, no pueda organizar su actividad profesional ni tiempo según sus propios criterios.

Sobre la nota de independencia de los agentes navales, véase asimismo a: ARROYO MARTÍNEZ, “*Compendio de Derecho Marítimo*”, pp. 139 a 143.

De las restricciones a la cesión de la gestión, véase [Infra 6.1.VIII](#).

⁴⁹ [Infra 6.1.III](#) y [6.1.VI](#)

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

- 3- Se asegura la culpa leve ante la producción de uno los riesgos de la cls. 2.1 IHC, por no ser excluida ni por la ley ni por las partes (arts. 417 y cls. 2.1 IHC).

Sobre el dolo y la culpa de dependientes o terceros:

- 1- Se asegura el dolo y la culpa del capitán, oficiales o tripulación, salvo que el daño o pérdida causado al buque trajese causa en la falta de ejercicio de la debida diligencia del asegurado, propietario o gestor naval (cls. 2.2, 2.2.3 y 2.2.5 IHC).
- 2- Se asegura la culpa de los prácticos, reparadores y fletadores, salvo que el daño o pérdida causado al buque trajese causa en la falta de ejercicio de la debida diligencia del asegurado, propietario o gestor naval (cls. 2.2 y 2.2.4 IHC).
- 3- No se asegura ni el dolo ni la culpa grave de los dependientes en tierra “gerentes de la navegabilidad”, salvo pacto en contrario y con límites (art. 419.2 LNM). Sí se asegura su culpa leve, así como el dolo y la culpa del resto de dependientes, por no ser excluida ni por la ley ni por las partes (arts. 417, 419.2 y 419.3 LNM).
- 4- Si se incluye la cláusula adicional 41.1.3 IHC, se asegura el daño o pérdida del buque a consecuencia de cualquier accidente o negligencia, incompetencia o error de juicio de cualquier otra persona, salvo que el daño o pérdida trajese causa en la falta de ejercicio de la debida diligencia del asegurado, propietario o gestor naval.

En conclusión, puede afirmarse que en el seguro de cascos se asegura la culpa y que la diferencia vira en torno a la intensidad de ésta. **El asegurador para excluir de la indemnización uno de los riesgos de la cláusula 2.1 deberá acogerse a la LNM y demostrar el dolo o la culpa grave del asegurado o de sus dependientes en tierra “gerentes de la navegabilidad”,** pues la culpa y el dolo del resto de dependientes no excluyen la indemnización. Por otro lado, **para excluir la indemnización por uno de los riesgos cubiertos en la cláusula 2.2 le basta con demostrar una falta de diligencia del asegurado, que no necesariamente**

deberá ser grave⁵⁰. Obsérvese también cómo chocan el principio de universalidad del riesgo de la LNM y el de la particularidad del riesgo de las IHC, pues las IHC permiten dar cobertura a cualquier accidente y negligencia pero sólo mediante la inclusión de una cláusula adicional y a cambio de una sobreprima. Sin embargo, en un contrato de seguro regido por el Derecho español, no será necesario incluir esa cláusula adicional para que cualquier accidente que sea un riesgo de la navegación marítima y no sea excluido por la ley o el contrato quede cubierto⁵¹.

IV. *El período de cobertura del riesgo*

Las IHC no contienen previsión alguna al respecto. La LNM distingue dos tipos de seguro de buques en el art. 439 y regula los momentos de inicio y fin de la cobertura a falta de pacto en el art. 440. Éstos son el seguro por viaje y el seguro por tiempo.

i. *Seguro por viaje*

La LNM dispone que a falta de pacto la cobertura se inicia en el momento de recibir la carga a bordo y termina al concluir la descarga, y en todo caso a los quince días de su llegada al puerto de destino. Cuando el viaje se realiza en lastre, comienza al levar anclas o desamarrar en el puerto de salida y termina cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino.

Vemos que la LNM diferencia el momento inicial del seguro por viaje en función de si el buque navegará cargado o de vacío, pero no aclara en el primer caso si el seguro comienza al iniciarse la operación de carga y recibir el primer objeto a bordo o bien al concluirse la carga de toda la mercancía. No creo que sea éste último el momento que deba de entenderse, pues lo habitual es que una vez concluida toda la operación de carga el buque zarpe lo antes posible, cumpliendo así el porteador con su deber de *utmost despatch* (arts. 220 y 221 LNM). Ello acercaría demasiado el inicio de la cobertura al momento de levar anclas, solución que no parece ser la

⁵⁰ Véase la *STS de 12 de diciembre de 1988*, que eximió al asegurador de la obligación de indemnizar debido a la culpa grave del armador por elegir a un capitán sin título suficiente que varó el buque cuando no era necesario.

⁵¹ Sobre el principio de universalidad del riesgo y los riesgos de la navegación, véase [supra 4.3](#).

deseada por el legislador pues de lo contrario le habría bastado, tanto para el viaje con carga como en lastre, con establecer el inicio de la cobertura al momento de levar anclas. Asimismo hay que entender que las operaciones de carga entrañan un riesgo especial para el buque que al asegurado le interesa cubrir y con razón las IHC las incluyen entre los riesgos asegurados en la cls. 2.1.8.

ii. Seguro por tiempo

A falta de pacto la cobertura se inicia a las cero horas del día siguiente al de la celebración del contrato y concluye a las veinticuatro horas del último día, aplicándose el horario vigente en el lugar de celebración del contrato. Si al término del plazo pactado el buque se encuentra en el mar, en peligro, o en puerto de refugio natural o escala, el seguro queda prorrogado hasta el momento en que llegue al puerto de destino, abonando el tomador la proporción de la prima correspondiente al tiempo de prórroga (art. 441 y 442.1 LNM).

5. ELEMENTOS FORMALES: LA PÓLIZA

Con la anterior regulación ya derogada del C. de Com., era necesaria la suscripción de la póliza para la perfección del contrato, siendo nulo en caso contrario: *Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes (art. 737)*. Con la LNM esto ha cambiado y ahora el seguro marítimo es un **contrato consensual que se perfecciona por el mero consentimiento**, siendo la suscripción de la póliza un elemento probatorio y no un requisito *sine qua non* para la existencia del contrato (art. 421 LNM).

La LNM no se pronuncia sobre su contenido y parece que se deberá tener en consideración qué condiciones o elementos son esenciales y constituirán por lo tanto el contenido mínimo de la póliza⁵². Por otro lado, la *Sentencia 473/2003 de*

⁵²ARROYO MARTÍNEZ, “Curso de derecho marítimo”, pp. 823 y 824.

22 de mayo negó que la póliza quedase sometida a los requisitos formales de la LCS.

El seguro de cascos no presenta ninguna especialidad respecto al resto de seguros marítimos en este aspecto, más allá de la póliza estimada⁵³.

6. DEBERES Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES

El contrato de seguro de cascos impone una serie de **obligaciones y deberes** a las partes. La diferencia reside en que mientras el cumplimiento de las primeras es coactivamente exigible por la otra parte, el de las segundas no lo es y su incumplimiento suele acarrear la pérdida de un derecho o el nacimiento de la obligación de indemnizar si causa daños y perjuicios⁵⁴.

6.1. Deberes y obligaciones del tomador y del asegurado

I. *Deber de declaración del riesgo*

Está regulado en el art. 423 de la LNM y sancionado en el art. 424. El tomador del seguro tiene el deber de 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 por un asegurador prudente. El deber se extiende a toda la vigencia de la póliza, debiendo el tomador o el asegurado comunicar al asegurador tan pronto como le sea posible todas las circunstancias que agraven el riesgo y sean de tal naturaleza que de haber sido conocidas por él en el momento de la perfección del contrato, no lo habría celebrado o lo habría concluido en condiciones más gravosas.

⁵³ *Supra* 4.2

⁵⁴ Conferir a:

ARROYO MARTÍNEZ, “Curso de derecho marítimo”, p. 826.

GABALDÓN GARCÍA, “Curso de derecho marítimo internacional”, p. 853 y 854.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

El incumplimiento de lo anterior faculta al asegurador a resolver el contrato en el plazo de un mes cuando la omisión hubiese podido influir sensiblemente en la apreciación del riesgo. Además el asegurador podrá hacer suyas las primas del período en curso salvo que hubiere concurrido culpa o dolo por su parte. El segundo apartado del art. 424 regula esos casos en los que el siniestro ocurre antes de que llegue a conocimiento del asegurador la reticencia o inexactitud de la declaración.

II. *Obligación de abonar la prima*

i. Momento y lugar del pago

La prima está regulada en los arts. 425 y 451 de la LNM y la cls. 35 de las IHC.

Dispone la LNM que de pactarse pago único y no acordar el momento del pago, en el **seguro por viaje** será exigible desde el inicio del viaje y **en el seguro por tiempo** desde que empiece a correr el plazo fijado. En el caso **de pactarse un pago fraccionado**, el primer pago será exigible en el momento de la firma del contrato. El impago, ya sea de la prima única como de una de las periódicas, dará al asegurador el derecho a elegir entre la resolución o la suspensión del contrato, que se producirá transcurrido un mes del requerimiento al tomador.

Las IHC siguen otro criterio. Si las partes no lo han acordado de otra forma, el pago de la prima deberá hacerse íntegramente en cuarenta y cinco días contados desde el comienzo de la vigencia del contrato. Si por el contrario han acordado hacer un pago fraccionado, el primer pago se hará en cuarenta y cinco días contados desde el comienzo de la vigencia del contrato y el segundo y subsiguientes pagos se harán en las fechas de vencimiento acordadas. Si el asegurado no paga la prima única el cuadragésimo sexto día o la periódica el día debido, la cls. 35.2 otorga al asegurador el derecho a resolver el contrato con el único requerimiento de notificarlo al asegurado por escrito. No obstante lo anterior, la resolución no es automática pues el asegurador deberá dar al asegurado un plazo no inferior a quince días para que efectúe el pago, en cuyo caso la resolución quedará revocada.

Respecto al lugar del pago, a falta de pacto será el domicilio del tomador.

ii. *Extornos de prima*

La LNM dispone en el art. 451.2, con carácter imperativo, que en el seguro de buques es posible pactar los extornos de prima **siempre y cuando el buque no haya sido abandonado al asegurador o no se haya producido una pérdida total cubierta por el contrato**. Por su parte, las IHC recogen los extornos de prima por cancelación del seguro en las cls. 25 y 35.4 y, más severas que LNM, **los excluyen por haber tenido que indemnizar cualquier siniestro cubierto en la póliza**.

Otros extornos de prima que regulan las IHC son los « *Returns for lay-up* », en la cls. 39. Por esta cláusula se permiten los extornos, en el porcentaje pactado, **por cada período de 30 días consecutivos que el buque haya estado amarrado, sin efectuar reparaciones y en un puerto aprobado por el asegurador**. No obstante, se considera que el buque no está en reparación cuando se realicen trabajos destinados a corregir el uso y desgaste natural o se sigan las recomendaciones de la Sociedad de Clasificación, siempre y cuando estas no conlleven la reparación de daños o alteraciones estructurales. No se permitirán los extornos de prima por esta cláusula en el caso de (1) pérdida total del buque, (2) encontrarse el buque en aguas desprotegidas o en puerto no aprobado por el asegurador o (3) por utilizar el buque como almacén.

III. *Deber de comunicar el siniestro*

La LNM lo regula en el art. 426 y las IHC en la cls. 43 « *notice of claims* ». Interpretando ambas regulaciones conjuntamente, por esta cláusula el asegurado se obliga a dar noticia del siniestro al asegurador “lo antes posible” desde que tuvo conocimiento. Las consecuencias de no hacerlo serán las previstas por la LNM: la pérdida del derecho a la indemnización si su falta se debe al dolo o culpa grave y han transcurrido siete días, o bien la obligación de indemnizar al asegurador daños y perjuicios si no han transcurrido siete días o si la falta se debe a culpa leve. Por otro lado, la cls. 43.2 sanciona con la pérdida del derecho a la indemnización la no comunicación del siniestro al asegurador en ciento ochenta días desde que tuvo

conocimiento. Esta última cláusula sólo será válida si el retraso de ciento ochenta días se calificase de culpa grave, pues la ley no admite pacto que ponga al asegurado en peor situación cuando su retraso se debiese a culpa leve.

Complementariamente, la cls. 45 IHC impone al asegurado otros **deberes de colaboración**, como el deber de proporcionar al asegurador los documentos e información relevantes que le pida a fin de ponderar la reclamación o el deber de asistirle en la investigación del siniestro. Además, se sanciona al asegurado con la pérdida del derecho a la indemnización por esos actos deliberados o temerarios **dirigidos a confundir o engañar al asegurador** en la correcta ponderación de la reclamación, ya sea **proporcionando pruebas falsas u ocultando información**.

IV. *Deber de evitar o disminuir el daño*

Recogido en el art. 427 LNM, *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.*

Es un deber presidido por el principio indemnizatorio y la buena fe contractual⁵⁵. De ellos se relaciona que el objeto de protección de este deber no es otro que el de minimizar los daños sufridos por el interés asegurado. Es un deber que protege al asegurador y coherente con ello la LNM le faculta a intervenir en la decisión y la adopción de las medidas a tal fin, sin que su conducta prejuzgue, en ningún caso, la aceptación de responsabilidad por el siniestro. Asimismo, la ley le hace responsable de los gastos razonablemente realizados por el tomador, el asegurado y sus dependientes en cumplimiento de este deber, así como de los daños causados al objeto asegurado.

La LNM no se pronuncia sobre las consecuencias de su incumplimiento por lo que deberá aplicarse la LCS, que regula el mismo deber en su art. 17 y lo sanciona dando derecho al asegurador a reducir su prestación en la proporción oportuna,

⁵⁵ ARROYO MARTÍNEZ, “Curso de derecho marítimo”, pp. 829 y 830.

teniendo en cuenta la importancia de los daños derivados del mismo y el grado de culpa del asegurado⁵⁶.

Por lo que respecta a las IHC, éstas también lo recogen en la cls. 9 bajo el nombre « *sue and labour* ». Las IHC se expresan en los mismos términos que la LNM y se encargan de aclarar que la suma resarcible bajo esta cláusula es adicional a la resarcible por este seguro pero bajo ninguna circunstancia puede exceder el valor asegurado del buque. Aclaran asimismo que no serán resarcibles por esta cláusula: (1) los gastos por la contribución a la avería gruesa, (2) la recompensa por salvamento contractual, (3) la compensación especial del art. 14 del Convenio SALVAGE/1989 o los gastos o responsabilidades por vertidos contaminantes del medio ambiente de la cls. 8.5 IHC, ni (4) los gastos legales por abordaje.

V. *Deber de colaborar en la subrogación contra el responsable*

En salvaguardia del derecho de subrogación que tiene el asegurador, la LNM impone al asegurado el deber de no perjudicar con sus actos u omisiones su derecho de subrogación (art. 437.5). Si bien no existe una lista cerrada de cuáles son esos actos u omisiones, la LNM sí recoge expresamente la **imposibilidad de oponer al asegurador los pactos de exoneración de responsabilidad que haya pactado el asegurado o el tomador con el tercero causante del daño**, a menos que la exoneración haya sido aceptada por el asegurador y consignada en la póliza.

Más en detalle recogen las IHC cuáles son esos actos u omisiones que debe de llevar a cabo el asegurado para no perjudicar el derecho de subrogación del asegurador. La cláusula 49 « *Recoveries* » es la que los concreta y es importante destacar que **deberá realizarlos con independencia de que el asegurador haya pagado, aceptado pagar o no la indemnización**. El asegurado deberá de tomar las medidas razonables para: (1) evaluar lo antes posible las posibilidades de recobro por parte de terceros, (2) proteger los derechos de crédito contra esos terceros, sea iniciando procedimientos judiciales o constituyendo garantías, (3) mantener

⁵⁶ En el mismo sentido: PULIDO BEGINES, *Curso de derecho de la navegación marítima*, p. 490.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

informado de todo ello tanto al asegurador como al liquidador de averías, si se hubiese designado uno, y (4) cooperar con el asegurador en tomar las medidas necesarias para reclamar a los terceros.

Los gastos sufragados por el asegurado con tal fin son reembolsables por el asegurador. No obstante, en el caso de que finalmente no exista reclamación alguna contra ese tercero o de que el siniestro no quede cubierto por el seguro, serán reembolsables sólo si el asegurador ha dado previamente consentimiento escrito de su reembolso. Las IHC prevén también ciertas reglas sobre la distribución de los recobros conseguidos en las cláusulas 49.2 y 49.4.

VI. *Deber de mantener la navegabilidad del buque*

Lo recoge expresamente la LNM para el seguro de buques en su art. 444: « *El asegurado deberá mantener la navegabilidad del buque, embarcación o artefacto naval asegurado durante toda la duración de la cobertura* ».

Aunque las IHC no recogen expresamente este deber en una cláusula individualizada, sí lo hacen mediante la imposición de otros deberes, referentes a la clasificación del buque y al cumplimiento con los requerimientos de la Sociedad de Clasificación y de certificados y requisitos en convenios internacionales (cls. 13 y 14 IHC).

VII. *Clasificación y ISM*

Bajo la cláusula 13 IHC « *Classification and ISM* », de valor « *Paramount* », se pacta que, tanto al comienzo del contrato como durante la vigencia de éste, el buque deberá estar clasificado por la Sociedad de Clasificación acordada con el asegurador, sin que pueda haber cambio, suspensión, discontinuidad, retirada o expiración en su clase. El asegurado se compromete además a cumplir con todas las recomendaciones, requerimientos o restricciones que le imponga la Sociedad de Clasificación relativos al mantenimiento de la navegabilidad del buque. Además, deberá mantener vigente el « Documento de cumplimiento » y el « Certificado de

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Gestión de la Seguridad » requeridos por el capítulo IX del Anexo del Convenio Internacional para la seguridad de la vida en el mar, de 1974.

El suceso de cualquiera de estas condiciones provoca la terminación automática y anticipada del contrato, salvo que sucedan cuando el buque se encuentre navegando o bien se trate de una modificación de su clase y ésta se deba al daño sufrido por uno de los siniestros a los que se refiere la cls. 13.2.2.

Cuando en la póliza se exige la clasificación del buque, es reiterada la jurisprudencia del TS que exime al asegurador de la obligación de indemnizar debido a la culpa o dolo del tomador o asegurado al declarar la clasificación del buque, así como por haber expirado la clasificación durante la vigencia del contrato y no haber sido comunicada esta al asegurador (*STS 746/2002 de 11 de Junio* o *STS 389/2013 de 12 de Junio*). Y ello aunque el asegurador fuese conocedor del estado de conservación del buque, “*por ser cuestión al margen de la condición de « clasificación »*” (*STS 10 de diciembre de 1988*). Por el contrario si la aseguradora es conocedora de la falta de clasificación del buque sí que deberá entonces indemnizar el siniestro (*STS 53/2010 de 26 de Febrero*).

VIII. *Mantener la gestión del buque*

En línea con el art. 428 de la LNM, la cláusula 14 « *Management* », de valor « *Paramount* », prevé la **terminación automática del contrato desde el mismo momento en que se produzca cualquier cambio en la propiedad del buque, sea voluntario o forzoso, cesión de su gestión, arrendamiento a casco desnudo o la requisa del buque**, ya sea por título o por uso, salvo que el buque en ese preciso momento se encontrase navegando o bien que el asegurador lo aceptase por escrito. Asimismo, también terminará automáticamente en el momento en que el buque salga a navegar para ser desguazado o con la intención de ser vendido para desguace (Cls. 14.1 y 14.2 IHC).

Por otro lado, incluyendo la cls. 14 el asegurado también se obliga, a lo largo de toda la vida del contrato, a cumplir todas las normas de seguridad para buques establecidas por el Estado de pabellón así como los requerimientos de la Sociedad

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

de Clasificación relativos a la notificación de accidentes y defectos en el buque, siendo el incumplimiento de estas obligaciones no causa de terminación del contrato pero sí de pérdida del derecho a la indemnización cuando el siniestro se debiese al citado incumplimiento (14.4 IHC).

IX. *Obligaciones relativas a la navegación*

i. *De no hacer una actividad*

Las IHC contienen diversas prohibiciones relativas a la navegación que de ser incumplidas por el asegurado y deberse el siniestro a ello comportarán la pérdida del derecho a la indemnización. Las partes pueden no obstante acordar lo contrario en atención a las cls. 11 y 33 IHC.

Con la cls. 10 « *Navigation provisions* » el asegurado se compromete a:

- 1) **No ser remolcado**, excepto en esos casos donde: (1) es habitual (como el remolque portuario), o (2) es necesario en el curso de una operación de salvamento espontáneo, o (3) se ha suscrito previamente un contrato de salvamento o remolque.
- 2) **No contratar servicios de remolque o practicaje en condiciones que limiten o exoneren la responsabilidad de los prácticos, remolcadores, o sus propietarios**, salvo que la ley o práctica local les obligue a aceptar dichas condiciones.
- 3) **No emplear el buque en operaciones comerciales que conlleven la necesidad de realizar operaciones de transbordo de la carga en el mar.**

ii. *De no navegar por ciertas zonas geográficas*

La Cls. 32 IHC recoge la prohibición al asegurado de hacer navegar el buque por varias latitudes del Ártico, del Mar del Norte, del Báltico, de Greenland, de América del Norte, del Océano del sud-este, del Este de Asia, del Mar de Bering y en el mar territorial de las Islas Kerguelen y Crozet.

iii. *De no navegar después de un largo período de inactividad*

Al incluir la cláusula 34 IHC « *Recommissioning condition* », el asegurado se obliga a no hacer navegar el buque, sea o no con sus propios medios, después de haber estado amarrado por un periodo superior a ciento ochenta días, a menos que haya asignado su inspección a la Sociedad de Clasificación o perito acordada con la aseguradora y haya llevado a cabo las reparaciones o requerimientos que le hayan recomendado.

6.2. Obligaciones del asegurador

I. *La indemnización*

En el régimen de la LNM, la obligación de indemnizar al asegurado, en las condiciones estipuladas en la póliza, surge una vez acaecido el siniestro cubierto por el contrato de seguro y siempre que éste no haya sido causado por dolo o culpa grave del asegurado (arts. 429 y 419)⁵⁷.

i. *Naturaleza indemnizatoria y dineraria*

El seguro de buques como el resto de seguros marítimos se nutre del principio indemnizatorio. Ello significa que el asegurado no va a poder lucrarse por el acaecimiento del siniestro y posterior cobro de la indemnización, pues la finalidad de ésta no es otra que la de reparar el daño y restituir así al asegurado en su patrimonio al momento anterior del siniestro. Esto tiene distintas repercusiones, sobretudo en la vertiente de las obligaciones del asegurado, por ejemplo en la obligación del asegurado de comunicar al asegurador la concurrencia de otros seguros sobre el mismo riesgo e interés (art. 415 LNM sobre el seguro múltiple) o en la limitación de los seguros adicionales que se permiten al asegurado (cls. 24 IHC « *Disbursements warranty* »).

⁵⁷ Sobre el dolo y la culpa véase [supra 4.3.III.iii](#)

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Por otro lado, debido a la naturaleza dineraria del seguro, el asegurador no puede ser obligado a reemplazar o reparar los objetos asegurados, salvo que se pacte lo contrario en la póliza (arts. 429 y 431 LNM). Las IHC no prevén tales obligaciones para el asegurador.

ii. *Cuantía de la indemnización*

En el seguro de cascos comprende el valor de los daños materiales que sufra el buque hasta el límite de la suma asegurada y se calcula por siniestro, lo que significa que alcanza a la totalidad de la suma asegurada en cada uno de los siniestros que se produzcan durante la vigencia del contrato (arts. 430 y 447 LNM). *V.gr. Si en un mismo viaje se producen tres accidentes y los tres se deben a riesgos cubiertos que dan derecho a la indemnización, el asegurador deberá indemnizar cada uno de ellos, independientemente de que la suma total de la cantidad indemnizada por los tres accidentes sea superior a la suma asegurada en la póliza.*

Además, la indemnización comprenderá las coberturas complementarias siguientes: (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 «*sue and labour*» y (4) la responsabilidad civil del armador por abordajes (arts. 430 y 443)⁵⁸.

Por otro lado, la LNM excluye expresamente de la indemnización todos los perjuicios derivados del siniestro que tengan carácter indirecto tales como: retrasos, demoras, paralizaciones, pérdidas de mercado, diferencias de cambio y lucro cesante, salvo que estén expresamente incluidos por la propia ley. Excluye asimismo los daños y perjuicios ocasionados por el objeto asegurado a personas, salvo que la responsabilidad consiguiente sea objeto del seguro (art. 432).

⁵⁸ Véase [supra 4.3.II.iv](#) para la contribución a la avería gruesa y la remuneración por salvamento, [supra 4.3.II.iii](#) para la cobertura de responsabilidad civil por abordaje y [supra 6.1.IV](#) para los gastos « *sue and labour* ».

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Tanto el art. 448 LNM como la cls. 16 IHC vetan al asegurador de practicar deducciones de nuevo a viejo. La LNM ha recogido en este punto la práctica internacional que se ha ido abriendo paso en el mercado desde hace unas décadas de hacer la llamada indemnización a valor nuevo en lugar de a valor real⁵⁹.

Por lo que respecta a las inclusiones y exclusiones de la indemnización en las IHC, éstas se pronuncian sobre los siguientes extremos:

1) *Averías no reparadas*

Las IHC regulan en la cls. 20 la indemnización a abonar en esos supuestos en los que el buque ha sufrido una avería que no afecta a su navegabilidad y no requiere una reparación inmediata. Si el asegurado opta por no reparar la avería y ésta ha sido causada por un riesgo incluido en la póliza, el asegurador indemnizará el valor más bajo que resulte de: (1) la depreciación que ha experimentado el buque como consecuencia de la avería o (2) el coste que hubiese supuesto hacer las reparaciones, siempre con el límite del valor asegurado del buque. Por otro lado, el asegurador no indemnizará las averías no reparadas cuando en un accidente posterior el buque se pierda totalmente, ya se deba la pérdida total a un riesgo incluido o a uno excluido.

2) *Operaciones de carenado*

Otro aspecto donde las IHC prevén un tratamiento especial es la cláusula 17 « *Bottom treatment clause* » relativa a la carena del buque. Ello se debe a que sucede a menudo que los armadores aprovechan la entrada en dique seco para realizar un chorreo, rascado y pintado de toda la obra viva, reclamando con posterioridad al asegurador los gastos soportados. Esta cláusula va dirigida a deslindar los gastos de esa naturaleza atribuibles al siniestro (que son por cuenta del asegurador) y los que no lo son (que serán por cuenta del asegurado)⁶⁰.

3) *Traslado y elección de astillero*

⁵⁹ MUÑOZ PAREDES, María Luisa, *Aproximación jurídica al seguro a valor nuevo*, en Gerencia de riesgos.- Madrid: Fundación MAPFRE Estudios.- nº 65, 1er. Trimestre 1999; 19-28, en https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1020218

⁶⁰ GABALDÓN GARCÍA, “Curso de derecho marítimo internacional”, p. 865.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

A la hora de reparar la avería el asegurado no está facultado para elegir ni el puerto ni la empresa donde llevar a cabo las reparaciones, si no que éste es un derecho que se reserva el asegurador mediante la inclusión en la póliza de la cláusula 44 IHC « *Tender provisions* », quedando a su cargo los gastos adicionales por el traslado del buque a ese puerto. Queda asimismo facultado a solicitar presupuestos, a rechazarlos y a solicitar de ulteriores. No obstante, de rechazarlos y solicitar nuevos deberá indemnizar al asegurado por la demora según las reglas que prevén las propias IHC.

También deberá indemnizar al asegurado por los salarios que deba a la dotación a consecuencia del traslado del buque de un puerto a otro para ser reparado, así como los debidos por el viaje de pruebas posterior a las reparaciones (cls. 18 IHC).

II. *Otorgamiento de garantías*

La cláusula 47 IHC « *provision of security* » obliga al asegurador a asistir al asegurado prestando la debida consideración al otorgamiento de garantías frente a terceros cuando éstas fuesen necesarias para evitar o levantar el embargo preventivo del buque que se deba a uno de los siniestros cubiertos en la póliza

7. LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO

Producido el siniestro, nace la obligación para el asegurador de indemnizar el daño. La liquidación puede hacerse por dos procedimientos distintos, siendo la elección del procedimiento a seguir facultad del asegurado. Éste puede elegir entre la **acción de avería**, común a los distintos seguros marítimos y para cualquier tipo de siniestro, y la **acción de abandono**, especial del seguro de buques y del de facultades y reservada a los siniestros de pérdida total (art. 433 LNM). La diferencia reside en que mientras en el primero de ellos el asegurador deberá indemnizar los daños sufridos en el interés asegurado, cubiertos bajo la póliza y hasta el límite de la suma asegurada, en el segundo el asegurador indemnizará el monto total de la suma asegurada y hará suyos los restos del buque.

7.1. Liquidación por acción de abandono

I. *Casos de abandono*

Están regulados en el art. 449 de la LNM y son cuatro.

El primero de ellos es por la **pérdida total** del buque. Se identifica con la pérdida total real y sucede en esos casos en que la cosa asegurada desaparece definitivamente o queda destruida, por ejemplo el naufragio si la nave no puede ser recuperada.

El segundo podría identificarse con la **pérdida total funcional** del buque. Se produce cuando de los daños sufridos el buque queda inhabilitado para navegar o bien resulta imposible repararlo.

El tercero es por la **pérdida total económica**. La LNM entiende que el buque está en situación de pérdida total económica cuando el importe de las reparaciones alcanza el valor de la suma asegurada de la póliza. A efectos de este cálculo, se sumará el importe de las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o en el salvamento. Las IHC por otro lado prevén un régimen diferente en su cláusula 21, colocando el buque en pérdida total económica cuando las reparaciones alcancen el 80% del valor asegurado. A tal efecto se considerará únicamente los costes de recuperación o reparación que provengan de un solo accidente y se excluirá el valor residual que puedan alcanzar los restos del buque. En principio no hay ningún problema con que las partes regulen los casos de abandono en sentido distinto a la ley⁶¹.

Por último, también podrá hacerse el abandono del buque al asegurador por la **pérdida total presunta**. El buque se entiende en situación de pérdida total 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.

⁶¹ STS 1711/2008, de 8 de Mayo.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

II. *Procedimiento de abandono*

Producido el siniestro que dé lugar a la pérdida total del buque, el asegurado que desee liquidar el siniestro por este procedimiento deberá **notificar al asegurador la declaración del abandono por escrito** y manifestar la existencia de otros seguros o derechos reales sobre el buque. La omisión de esas circunstancias faculta al asegurador a suspender el pago hasta que le sean comunicadas (art. 434 LNM).

Para hacer la declaración anterior el asegurado dispondrá de un plazo de noventa días desde la fecha del siniestro. Es un plazo de prescripción transcurrido el cual el asegurado ya no podrá ejercer la acción de abandono y sólo le restará la acción de avería para liquidar el siniestro. Un caso un tanto especial es el de la pérdida total presunta, pues se presume que el siniestro se produce pasados los noventa días desde que se reciben las últimas noticias del buque y por ello la LNM declara que el *dies a quo* comienza una vez pasados esos noventa días. En resumen, el asegurado deberá de esperar noventa días desde que recibió las últimas noticias del buque para poder abandonarlo al asegurador y sólo entonces comenzará el plazo de prescripción de la acción de abandono, de otros noventa días más (art. 450).

Recibida la notificación de abandono por el asegurador, éste dispondrá de un mes para aceptarlo o rechazarlo. De no rechazarlo en dicho plazo se entenderá aceptado tácitamente y si se negase expresamente a aceptarlo será entonces necesaria una declaración judicial de su validez. Asimismo, el abandono no podrá ser parcial ni condicionado y comprenderá la totalidad de las cosas objeto del interés asegurado (art. 435).

Aceptado el abandono o bien tras la declaración judicial de su validez, el asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza, que no podrá ser superior a un mes desde el día de la aceptación (art. 437).

III. *Efectos del abandono*

Son dos los efectos que tiene el abandono.

El primero de ellos es la **transmisión al asegurador de la propiedad de las cosas aseguradas** que se retrotrae al momento en que el asegurador recibió la declaración de abandono. No obstante lo anterior, las partes pueden pactar en la póliza el derecho del asegurador a renunciar a la transmisión de la propiedad de las cosas aseguradas o de sus restos. Este pacto tiene sentido si se piensa en un buque naufragado en las aguas territoriales de un Estado, pues el Estado ribereño puede obligar al naviero a retirar los restos del buque e imponerle sanciones en caso contrario⁶².

El segundo de ellos es que el asegurador se verá obligado a **pagar el importe total de la suma asegurada** (art. 436).

Abandonado el buque al asegurador y habiendo pagado éste la indemnización, podrá el asegurador entonces subrogarse en los derechos del asegurado y buscar el resarcimiento contra los responsables del siniestro. No obstante, la cls. 22 IHC supone una renuncia del asegurador a la reclamación del flete en caso de haber aceptado la pérdida total del buque.

7.2. Liquidación por acción de avería

Es el procedimiento a seguir para liquidar los siniestros de pérdida parcial, también llamada avería simple o particular. Comunicado el suceso del siniestro al asegurador, el asegurado tiene el deber de aportar la prueba del daño y de sus causas. Una vez han sido aportadas, el asegurador dispondrá de un mes para aceptar o rechazar el siniestro, a no ser que el procedimiento pericial requiera un plazo más amplio para la averiguación de las causas o que sea necesaria la aportación de más documentación por parte del asegurado para la correcta liquidación. Si el

⁶² Las infracciones que puede cometer un naviero por no retirar los restos del buque están reguladas en el título IV del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 6 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En esta ley se incluyen, además de distintas infracciones relativas a la contaminación del medio marino y otras tantas contra el uso del puerto o la seguridad marítima, una infracción tan amplia como la del art. 307.2.ñ), que comprende “todas las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación”.

asegurador acepta el siniestro, éste deberá entonces practicar la liquidación en el plazo fijado en la póliza, que no podrá ser superior a un mes contado desde el día de la aceptación (art. 437.1 LNM).

Alternativamente, las partes pueden pactar, antes o después del siniestro, que la liquidación se lleve a cabo 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 (art. 437.4). La misma posibilidad de nombrar a un liquidador de averías de mutuo acuerdo es prevista por la cláusula 46.1 IHC.

7.3. Pago de la indemnización

Una vez el asegurador ha practicado y comunicado la liquidación del siniestro al asegurado, éste deberá manifestar su conformidad con ella y a partir de ese día el asegurador dispondrá de quince días para hacer efectiva la indemnización. Por otro lado, si el asegurado no está conforme con la liquidación deberá manifestar su falta de conformidad al asegurador y tendrá derecho a que el asegurador le entregue, en un plazo de quince días desde la comunicación de la falta de conformidad, la cantidad fijada previamente por el asegurador. El ejercicio de este derecho no impide al asegurado la posibilidad de reclamar judicialmente la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización. En el caso de que el asegurador se demorase al pagar, nacerá para él la obligación de abonar los intereses legales, que serán calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que manifestó su rechazo al abandono o la avería (art. 437.2 y 437.3 LNM).

Por lo que respecta a las IHC, estas contienen en su cláusula 46 ciertos derechos y obligaciones para las partes y regulan un poco más las obligaciones que surgen con respecto al liquidador de averías, siendo sus previsiones en su mayoría compatibles con las de la LNM.

Acaecido el siniestro, el asegurador tiene derecho a nombrar un perito inspector para que le informe sobre las causas y extensión del daño, las reparaciones necesarias, su coste y esos otros aspectos que considere relevantes. Adicionalmente

puede acordar con el asegurado nombrar a un liquidador de averías para que asista al asegurado en la preparación de la reclamación. Los honorarios del liquidador van a cargo del asegurador, quien está facultado para solicitarle informes en cualquier fase de la liquidación. Las IHC aclaran que el nombramiento de un liquidador no supone para el asegurador la aceptación de que el siniestro obedece a un riesgo cubierto ni tampoco una renuncia a cualquier derecho o excepción que el asegurador tenga con arreglo al contrato de seguro.

El asegurador se obliga a considerar con prontitud la posibilidad de efectuar pagos a cuenta, previa recomendación del liquidador o, de no haberse designado uno, previo requerimiento del asegurado acompañado con la documentación apropiada.

Se obliga asimismo a adoptar una decisión acerca del pago de la indemnización solicitada en un plazo no superior a veintiocho días, contados desde el recibo de la liquidación del liquidador de averías o de no haberse nombrado uno, de la reclamación suficientemente documentada para determinar la cobertura del riesgo y la cuantía de la indemnización. No obstante, si el asegurador solicita más información para tomar su decisión, deberá tomar la decisión en un tiempo razonable desde el momento en que reciba la documentación solicitada o bien una explicación satisfactoria acerca de su falta de disponibilidad.

7.4. Franquicias

Existen varias maneras de clasificar las franquicias. De interés para este trabajo es la que distingue entre franquicias legales o contractuales y franquicias deducibles y no deducibles⁶³. La LNM no regula ninguna franquicia por lo que necesariamente las franquicias en el seguro de buques deberán ser contractuales. Al respecto, la cláusula 15 IHC « *Deductible(s)* » regula su régimen y prevé dos franquicias deducibles.

⁶³ GABALDÓN GARCÍA, “*Curso de derecho marítimo internacional*”, p. 866.

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Antes de ver ambas franquicias, es significativo apuntar que las IHC prevén que las franquicias deben de considerarse de forma separada para cada accidente salvo en dos casos, donde los distintos siniestros deberán de considerarse como uno solo a efectos de deducirlas. Se trata de las reclamaciones de los daños por temporal que surjan de un único viaje entre dos puertos sucesivos, incluyendo en el concepto de temporal el contacto con hielos, y las reclamaciones por los daños que tengan origen en las distintas operaciones de aligeramiento, carga o descarga en la mar (Cls. 15.1, 15.4 y 15.5 IHC).

Pasando a ver las dos franquicias que recogen las IHC, la primera está regulada en la cls. 15.1 y tiene carácter general, pues no sólo se aplica a los daños causados al casco por la producción de los riesgos incluidos en la cláusula 2 « *Perils* » sino también a todas las reclamaciones por los daños sufridos sobre el equipo arrendado, las pertenencias del buque en tierra, los daños al buque por peligro de contaminación, la responsabilidad civil por abordaje, avería gruesa, salvamento y los gastos *sue and labour*, con la excepción de los gastos de inspección de la obra viva tras una varada, que se indemnizarán aún y en el caso de que no se encuentren daños en el buque.

La segunda está regulada en la cls. 15.2 y tiene carácter especial, pues afecta únicamente a las reclamaciones por pérdida o daños en la maquinaria del buque (maquinaria, eje, equipo eléctrico, caldera, condensador, serpentines de calefacción o tuberías asociadas) consecuencia de la producción de uno de los riesgos enumerados en las cláusulas 2.2.1 a 2.2.5 o por fuego o explosión en la sala de máquinas. Ésta se aplica antes que la franquicia general.

V. CONCLUSION

PRIMERO.- Consideraciones generales

Aventurábamos en la introducción a este trabajo que un estudio sobre el seguro de cascos y la relación entre las IHC y la LNM podía resultar una herramienta útil para esas aseguradoras con miras a redactar unas condiciones generales, ya se trate de unas lo bastante completas como para poderse permitir prescindir de las IHC, o bien de unas más sencillas que, acompañadas de unas condiciones particulares, puedan completar o excepcionar las IHC y la LNM en esos puntos donde les interesen.

Probablemente sea más adecuada como técnica resolutoria de los conflictos aquí vistos la primera de las opciones. Redactar unas condiciones generales propias y prescindir de las IHC garantiza a la aseguradora que por lo menos en el caso de una disputa ante los tribunales, éstos no serán tan proclives a hacer una interpretación *contra proferentem* y desestimar sus pretensiones cómo pueden serlo con las condiciones generales inglesas. Ciertamente es que en ocasiones han hecho también interpretaciones según los otros criterios hermenéuticos y en algunas casos favoreciendo a la aseguradora, pero con una redacción clara de las cláusulas éste es un riesgo que puede reducirse. A continuación veremos algunos de los conflictos más significativos que pueden producirse al incorporar las IHC al contrato.

SEGUNDO.- La universalidad del riesgo

A lo largo del trabajo hemos visto distintos puntos donde la LNM y las IHC se complementan bien, otros donde su regulación entra en conflicto y otros que no están regulados suficientemente en detalle. De entre todos ellos, los más significativos parecen ser los que se producen a consecuencia de completar un sistema que funciona con el principio de universalidad del riesgo con otro que funciona con el principio inverso de particularidad del riesgo. Cuando todos los riesgos están incluidos excepto los que se hayan excluido expresamente, resulta que las cláusulas que cobran más importancia son las de exclusión y, en sentido

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

contrario, muchas de las cláusulas de los riesgos asegurados resultan innecesarias o dan pie a confusión. Así ocurre prácticamente con la totalidad de las cláusulas 2.1., excepto con la cls. 2.1.5, pues las IHC a diferencia de la LNM incluyen la piratería como riesgo asegurado. Por su parte, la cláusula 2.1.3 hace preguntarse si la voluntad de las partes es excluir el resto de sustracciones ilegítimas. Así sería en un sistema que funcionase con la particularidad del riesgo, pero no debería de serlo en uno que funcione con la universalidad del riesgo, no si atendemos a la literalidad del contrato. Sería más afortunada una cláusula que añadiese « con exclusión de cualquier otra sustracción ilegítima ».

Por lo que respecta al grupo de riesgos comprendidos en la cláusula 2.2, la inclusión de esa cláusula al contrato lejos de ampliar la cobertura lo que provocará será su reducción, pues todos esos riesgos están de entrada asegurados como “riesgos de la navegación” y la cls. 2.2 faculta al asegurador a eximirse de la obligación de indemnizar cuando la producción de uno de esos riesgos se deba a la negligencia del asegurado, propietario o gestor naval.

Particular situación sucede cuando consideramos la inclusión al contrato de la cláusula adicional 41.1.3, que ha de ser aceptada por escrito y en principio da derecho a una sobreprima. Ésta cláusula al incorporarla a un contrato regido por la universalidad del riesgo queda totalmente desvirtuada, pues entraría en directa colisión con el art. 417 LNM o con la cláusula 2.1.1 « *perils of the seas* ». ¿Pretenden las partes al incluirla que el asegurador pueda eximirse de la obligación de indemnizar cualquier siniestro debido a la falta de la debida diligencia del asegurado, propietario o gestor naval? En tal caso la cláusula no es una cobertura adicional, sino una exclusión, y no parece apropiado exigir sobreprima por ella. ¿Pretenden en cambio que por *perils of the seas* entendamos los siniestros fortuitos debidos a la acción de la mar o a contratiempos de la navegación y sólo incluyendo la cls. 41.1.3, conceder una ampliación del seguro a cubrir una universalidad de riesgos? Probablemente pueda pensarse que sea ésta su intención, pero no es éste el concepto de *perils of the seas* que guardamos en nuestro Derecho.

TERCERO.- El dolo y la culpa

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

Al asegurador se le abren dos vías distintas para eximirse de la obligación de indemnizar. Por un lado, no deberá de indemnizar los siniestros acaecidos por la concreción de uno de los **riesgos nominados en la cls. 2.2 cuando se deban a la falta de la debida diligencia del asegurado, propietario o gestor naval.**

Por otro lado, en el resto de siniestros producidos por un **riesgo de la navegación marítima** el asegurador se librá de la obligación de indemnizar únicamente **cuando se deban al dolo o la culpa grave del asegurado o de los dependientes en tierra “gestores de la navegabilidad”.**

CUARTO.- El abordaje

El concepto de abordaje será diferente según se trata de la cobertura de daños o de la de responsabilidad civil.

En la cobertura de daños el abordaje quedará asegurado por ser un riesgo de la navegación y debido a que las IHC no lo regulan, se regirá por la LNM, que se aplica sólo cuando el abordaje quede fuera del ámbito de aplicación del Convenio COLLISION/1910. Si es la LNM la ley aplicable al abordaje, el asegurador deberá de indemnizar los daños o pérdida al buque asegurado por la colisión con otro buque, embarcación o artefacto naval. Por el contrario, si es el Convenio COLLISION/1910 la ley aplicable, el asegurador deberá indemnizar únicamente por los daños sufridos consecuencia de la colisión con un buque o embarcación.

En la cobertura de responsabilidad civil, no queda claro la aplicación objetiva del abordaje que pactan las partes. Según la interpretación por la que opte el tribunal se distinguen distintos escenarios. Ya se aplique la LNM o el Convenio COLLISION/1910, **el primer escenario** se dará cuando el tribunal se sirva del criterio de interpretación de los contratos según la literalidad de la cláusula, pues sólo incluirá el abordaje a buques. **El segundo** será posible cuando se base en el criterio que busca en la verdadera voluntad de las partes o en el que hace una interpretación global del conjunto del contrato, e incluirá tanto a buques cómo embarcaciones. **Por último**, cuándo el tribunal se sirviese del criterio que interpreta las palabras dudosas, en este caso “buque”, según la acepción más conforme a la

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

naturaleza y objeto del contrato, cabe pensar que incluiría tanto a buques y embarcaciones cómo a artefactos navales, pues el objeto de la cobertura es la responsabilidad civil del armador por los daños causados a cualquiera de esas tres naves, y a la misma conclusión cabe llegar según la regla *contra proferentem*. Como vemos la elección de una correcta interpretación no es sencilla, pues hay múltiples soluciones posibles. Por todo ello se muestra evidente la conveniencia de delimitar el ámbito de aplicación objetiva del abordaje en el contrato.

QUINTO.- Obligaciones de las partes

La incorporación de las IHC al contrato no parece provocar en este punto demasiados problemas, pues la LNM define las obligaciones de manera bastante amplia dando pie a que sean las partes las que las concreten, y ese es el rol que juegan en esta parte las IHC, con especial esmero en la prima y la indemnización. Asimismo también desempeñan una importante función al sancionar ciertas conductas del asegurado por suponer una agravación del riesgo, por ejemplo: las prohibiciones de hacer navegar el buque por ciertas zonas geográficas, de no realizar transbordos en la mar, o de mantener la clasificación.

SEXTO.- Otras líneas de investigación

Siendo varias las aperturas a este trabajo, quizá la más relevante sea la destinada a ver cómo queda regulado el seguro de cascos para buques con las IHC en el Derecho inglés, pues sólo así podría entenderse la razón que ha motivado la inclusión de cada una sus cláusulas, los problemas que allí han suscitado y las respuestas que sus tribunales han dado, con el fin último de recoger todo ese bagaje jurisprudencial e intentar construir unas condiciones generales españolas lo más claras y modernas posibles y prescindir finalmente de utilizar formularios ingleses para celebrar contratos de seguros que son sometidos a la jurisdicción española y al Derecho español.

VI. BIBLIOGRAFÍA

(Última visita a las páginas web: 11/05/2016)

- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Compendio de Derecho marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima)*, 5ª ed., Madrid: Tecnos, 2014.
- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Curso de derecho marítimo: Ley 14/2014, de navegación marítima*, 3ª ed., Cizur Menor (Navarra): Civitas Thompson Reuters, 2015.
- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Jurisprudencia marítima: 1856-1978*, vol. I y II, Barcelona: Bosch, 1989.
- CATERINO, Daniela, *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di piratería*, in AA.VV. (a cura di A. Uricchio), *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, Bari: Cacucci, 2011, pp. 113 – 123, en <http://www.uniba.it/docenti/caterino-daniela/publicazioni/publicazioni-prof.-caterino>
- CURTIS, Simon, *The law of Shipbuilding Contracts*, 4ª ed., Abingdon: Informa Law from Routledge, 2012, en https://books.google.hu/books?id=5CtEAWAAQBAJ&pg=PR3&hl=es&source=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false
- DONNER, Patrick, *Piracy or terrorism – Drawing a line in water*, in Strategic Insights No. 10/2008, Risk Intelligence, en https://www.academia.edu/20217312/Piracy_or_Terrorism_-_Drawing_a_Line_in_Water
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Curso de derecho marítimo internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Barcelona [etc.]: Marcial Pons, 2012.
- MUÑOZ PAREDES, María Luisa, *Aproximación jurídica al seguro a valor nuevo*, en Gerencia de riesgos. – Madrid: Fundación MAPFRE Estudios. – nº 65, 1er. Trimestre 1999; 19-28, en

EL SEGURO DE CASCOS PARA BUQUES

https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1020218

- PULIDO BEGINES, Juan Luis, *Curso de derecho de la navegación marítima*, Madrid: Tecnos, 2015.
- RICHARDS HOGG LINDLEY, *A commentary on the International Hull Clauses (01/11/03)*, de 18/11/2003, en <https://www.ctplc.com/media/72223/A-Commentary-on-the-International-Hull-Causes.pdf>
- SAN SIMON & DUCH, *Actions against P&I clubs*, de 16/12/2015, en <http://www.lsansimon.com/en/actions-against-pi-clubs-luis-de-san-simon-2/>
- SOTO ABELEDO, Javier, *Las cláusulas de aseguramiento de buques y mercancías del « Institute of London Underwriters »*, 1ª ed., 2011, en <https://porticolegal.expansion.com/articulos/366.pdf>

-
- CMI Colloquium - Istanbul 2015: Review of York-Antwerp Rules, en <http://comitemaritime.org/videolibrary>
 - CMI - Conference of New York 2016, Session 13 - The Tower of Babel resurrected: what happens when a ship is not a “ship”, and a vessel not a “vessel?”: *Ship Nomenclature - CMI Questionnaire #1 (March 2016)*, en <http://www.cmi2016newyork.org/session-13>.
 - CMI: *York-Antwerp Rules 2016 (Tabular Formal Draft)*, en <http://comitemaritime.org/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html>.
 - IUMI: *IUMI welcomes revised York-Antwerp Rules*, de 9/05/2016, en http://www.iumi.com/images/documents/Press_releases/160509_IUMI_Press_Release_York-Antwerp_Rules.pdf.